

## Nr 22.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om skyldighet för innehavare av järnväg, som delar fastighets ägor, att hålla anordningar för övergång av järnvägen.*

Första lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 189 i första kammaren av herrar *Gustaf Elofsson* och *Gustavson* samt nr 319 i andra kammaren av herr *Johnson* i Skoglösa m. fl. I motionerna, vilka äro likalydande, yrkas, »att riksdagen måtte föranstalta om införande i lag av uttrycklig bestämmelse, att innehavare av järnväg, som delar fastighets ägor, är skyldig hålla ur driftsynpunkt tillfredsställande anordningar för övergång av järnvägen.»

Beträffande motiveringen till motionärernas hemställan får utskottet hänvisa till motionerna.

### Gällande bestämmelser m. m.

Enligt 1 § *lagen den 13 april 1945 om stängselskyldighet för järnväg m. m.*, nedan kallad 1945 års lag, är innehavare av järnväg i princip pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur — varmed förstås hästar och nötkreatur — under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskälig i förhållande till nyttan därav för betesbruket. Rörande stängslets beskaffenhet stadgas i 2 § samma lag, att genom detta större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, bör utestängas från järnvägens område.

1945 års lag innehåller icke några regler om skyldighet att hålla grind i stängslet eller vidtaga andra anordningar för övergång av järnväg. I förarbetena till lagen förekomma emellertid några uttalanden i frågan. I ett avsnitt rörande stängselskyldighetens omfattning upptog sålunda Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel (SOU 1944: 35) till behandling frågan, huruvida järnvägs stängselskyldighet borde omfatta förpliktelse att vidtaga åtgärder till förhindrande av att kreatur inkomme och skadades å järnväg, där denna korsades av väg. Härutinnan anfördes i betänkandet bl. a. följande:

Vid järnvägar saknas i allmänhet, även om de på grund av åtagande eller åläggande i koncession eller eljest äro skyldiga att hålla sina områden inhägnade, grindar på de ställen, där järnvägarna korsas av allmänna vägar eller andra vägar, som allmänneligen befaras. I regel hålla järnvägarna vid dylika korsningar grindar eller bommar endast i de fall, då detta enligt kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg är särskilt föreskrivet. För underlättande av trafiken på vägarna bruka dessa grindar eller bommar emellertid hållas stängda över vägen allenast under

de tider, då tåg passera. På grund härav och då grindarna och bommarna blott undantagsvis äro så anordnade, att de växelvis stänga över vägen och järnvägsspåren, föreligger i här avsedda fall, med undantag för nyssnämnda tider, i allmänhet fritt tillträde för betande kreatur från vägen till järnvägsområdet.

Numera torde emellertid stängsel i stor utsträckning hållas utmed de betesmarker, som gränsa till de allmänna vägarna. Kreaturen komma därför i allmänhet icke in på dylika vägar. Behovet av särskilda stängningsanordningar vid korsning mellan järnväg och allmän väg till förhindrande av att kreaturen inkomma på järnvägen kan därför icke vara stort. Med hänsyn härtill och till kostnaderna för stängnings- och bevakningsanordningar vid dylika korsningar, torde skyldighet icke böra åläggas järnväg att enbart till skydd för kreatur hålla sådana anordningar. Det är att märka, att järnväg enligt bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift är pliktig att ersätta kreatur, som vid dylik vägkorsning kommit in på banan och skadats.

Utmed smärre enskilda vägar finnes däremot hägnad i allmänhet icke uppförd. Det finnes därför risk för att kreaturen vid korsning mellan enskild väg och järnväg inkomma å den senare, om icke grind hålles över vägen. Det torde också för närvarande vara regel, att järnvägarna hålla grindar vid dylika korsningar. Med hänsyn härtill bör stängelskyldigheten omfattas förpliktelse att vid sådan korsning hålla grind över vägen, om vederbörande markägare så yrkar.

I propositionen nr 19 till 1945 års riksdag, varigenom förslag till lag i ämnet framlades, återgavs ett yttrande av Malmöhus läns hushållningssällskap, vari påpekades, att grindöppningarna i järnvägsstängslen ofta vore för smala för de moderna jordbruksredskapen, varför föreskrift borde meddelas, att dylika öppningar icke finge göras smalare än åtminstone fem meter. Departementschefen, dåvarande statsrådet Bergquist, fann, att ifrågavarande önskemål icke lämpligen torde kunna regleras i sammanhang med lagen utan borde upptagas till prövning i administrativ ordning.

Före tillkomsten av 1945 års lag har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 december 1943 till distriktschefen vid statens järnvägars fjärde distrikt lämnat följande direktiv för frågans lösning.

Det anses rimligt, att statens järnvägar vid sådana ägovägs korsningar, där siktförhållandena äro fullt tillfredsställande, icke motsätta sig breddning av ägovägar för uppgivna ändamål. Breddning av korsningen bör i den omfattning trafiksäkerheten kräver verkställas av statens järnvägar och i övrigt enligt banbefälets anvisningar. Erforderliga arbeten å spårområdet — d. v. s. mellan rälererna och till ca en meter utanför desamma — böra med hänsyn till deras relativt ringa omfattning bekostas av statens järnvägar. Samtliga övriga i samband med breddningen uppstående kostnader böra bestridas av vederbörande markägare, varom avtal i förväg skall träffas.

Förestående avser enbart s. k. ägovägs korsningar och ej vägar, där en breddning kan förutses komma att medföra ändring av vägens karaktär.

I detta sammanhang kan nämnas, att i *lagen den 2 juni 1933 om ägofred* förefinnes i 3 § ett stadgande, som har avseende å grind i stängsel i allmänhet. Vid fördelning av kostnaderna för stängsels uppförande och un-

derhåll skall nämligen, då i stängslet ingår grind eller led, avseende fästas å större kostnad för grinden eller ledet. Av förarbetena till lagen kunna inhämtas uppgifter av intresse för bedömning av den föreliggande frågan.

Förslag till lag om ägofred förelades 1933 års riksdag genom proposition nr 107. I det till lagrådet remitterade förslaget hade intagits en bestämmelse (4 §) rörande spörsmålet, huruvida besväret att hålla led eller grind å väg borde åvila de fastigheter, som stängselskyldigheten i övrigt ålåge, eller de fastigheter, åt vilka vägen upplåtits eller som eljest hade rätt att nyttja denna. Frågan löstes i förslaget på så sätt, att i fråga om väg, som fastighet ägde nyttja på grund av servitut, det ålåge de fastigheter, till vars förmån vägservitutet gällde, att själva hålla led eller grind å vägen, där denna skure fastighetsgränsen, medan beträffande övriga vägar besväret att hålla led eller grind, där vägen passerade fastighetsgräns, ålåge de fastigheter, som i övrigt vore skyldiga hålla stängsel, d. v. s. vanligen de till varandra gränsande fastigheterna. I lagrådsremissen framhölls i fråga om väg, som tillkommit genom expropriation, att gällande bestämmelser måste anses innebära, att vid expropriationen ersättning skulle gäldas ägarna av de fastigheter, som genomskures av vägen, för besväret att hålla led eller grind.

Lagrådet konstaterade i sitt yttrande över nu ifrågavarande bestämmelse, att skyldigheten att delta i stängselbördan omfattade även hållande av grind eller led över väg, som skure ägo gräns, där det tarvades och vägen sålunda finge avstängas, men att undantag från denna regel naturligen ägde rum, där på särskild rättsgrund skyldigheten att hålla grinden eller ledet åvilade den ene grannen ensam eller ock en tredje fastighet som beagnade vägen. Lagrådet fann den närmare bestämning av undantaget, som skett i det remitterade förslaget, icke vara fullt tillfredsställande och hemställde, att med hänsyn till svårigheterna att i förevarande sammanhang träffa ett avgörande, som gjorde rättvisa åt skiftande situationer, bestämmelsen finge utgå.

Departementschefen, dåvarande statsrådet Schlyter, fann lagrådets anmärkning grundad, varför bestämmelsen utgick ur det slutliga förslaget.

Av den utredning angående rättsläget, som redovisas i förutnämnda Betänkande med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel (SOU 1944: 35), synes framgå, att frågan om grindar i stängsel utmed järnväg och övriga anordningar för övergång vid korsning mellan järnväg och ägoväg i allmänhet icke särskilt reglerats i samband med att koncession beviljats enskild järnväg och icke heller upptagits till behandling vid expropriation eller eljest vid förvärf av mark för järnvägen. Icke heller synes enligt rättspraxis på grannelagsförhållandet kunna grundas någon skyldighet för järnväg att bära ifrågavarande kostnader för grindar och övriga anordningar vid övergång av järnväg.

Vad angår trafiksäkerheten torde i detta sammanhang böra erinras om *kungörelsen den 26 juni 1933 (nr 469) angående varningsmärken och sä-*

*kerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.* Med väg förstås i kungörelsen varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares. Enligt 2 § av kungörelsen åligger det järnvägs innehavare att vid plankorsning mellan järnväg och väg uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och säkerhetsanordningar ävensom fullgöra föreskriven bevakning. I kungörelsen lämnas detaljerade föreskrifter om bl. a. anbringande av grindar och bommar för trafiksäkerhetens tryggnad.

I kungörelsen utsäges uttryckligen, att den icke reglerar vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för enligt densamma vidtagna åtgärder. Ett icke ringa antal tvister härom mellan järnväg och väghållare ha avgjorts av högsta domstolen. Utöver de rättsfall, som åberopats i yttrandena, kunna nämnas NJA 1930: 62 och 1931: 490. Rörande innebörden av denna praxis har departementschefen, dåvarande statsrådet Forslund, i proposition nr 58 till 1938 års riksdag uttalat bl. a. följande:

Det synes kunna betraktas som en klar princip, att motorfordonstrafiken anses såsom ett nytillkommet moment i vägtrafiken av den betydelse, att den eljest tillämpliga prioritetsgrundsatsen — innebärande att den först anlagda trafikleden bör i allmänhet vara befriad från kostnaden för anordningar vid korsning med den senare tillkomna — i regel icke är utslagsgivande i fråga om fördelningen av kostnaden för anordning, som betingats av motorfordonstrafikens tillkomst. Emellertid synes tillämpningen av praxis i det särskilda fallet kunna erbjuda svårigheter för järnvägarna och väghållarna. Exempelvis kan det enligt rättspraxis vara av betydelse för fördelningsfrågans bedömande, huruvida allmän väg, innan den intogs till allmänt underhåll, varit allmänneligen befaren eller icke, ett spörsmål som i och för sig kan bli föremål för delade meningar.

Till bestridande av vissa engångskostnader för säkerhetsanordningar, vidtagna på grund av bestämmelserna i nämnda kungörelse den 26 juni 1933, kan järnväg enligt *kungörelsen den 5 december 1941 (nr 919) angående statsbidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar* erhålla statsbidrag med högst nittio procent av den verkliga kostnaden.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är vidare av betydelse föreskriften i 3 § 1 mom. *vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936*, enligt vilket det åligger förare av fordon, att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan med säkerhet stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng, ävensom, då varken stoppsignal eller annat förhållande ger anledning till antagande, att tåg nalkas, skyndsamt passera järnvägen.

I skrivelse den 8 mars 1935 till samtliga vägstyrelser har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till åttlydnad av Kungl. Maj:ts befallning anfört följande:

Nu gällande föreskrifter rörande säkerhetsanordningar vid obebakade korsningar i samma plan mellan järnväg och väg äro utarbetade under antagande av en viss minsta hastighet hos det järnvägs korsningen passe-

rande landsvägsfordonet. Vissa sådana fordon, såsom tyngre vägvältar, äro emellertid så långsamtgående eller måste på grund av förhållandena vid vissa korsningar framföras med så låg hastighet, att det kan befaras, att fordonen icke hinna passera över korsningen på beräknad tid.

I anslutning härtill meddelade styrelsen i nämnda skrivelse vissa trafiksäkerhetsanvisningar att iakttagas vid övergång av järnvägs korsning med tyngre och långsamtgående motorredskap.

Möjligheterna att anordna nya övergångsställen över järnväg torde vara beroende av överenskommelse mellan järnvägen och markägarna i det särskilda fallet. Däremot torde järnvägen i allmänhet vara förhindrad att avstånga redan befintliga övergångsställen (se NJA 1936: 190 samt 1941: 235 och 263).

### Yttranden.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionen från järnvägsstyrelsen. Därjämte har utskottet berett Svenska järnvägsföreningen, Sveriges lantbruksförbund och Riksförbundet landsbygdens folk tillfälle yttra sig över motionen.

*Riksförbundet landsbygdens folk* anser den förevarande frågan för närvarande ha stor aktualitet, då på olika håll i landet meningsskiljaktigheter uppstått mellan jordbrukare och innehavare av järnväg rörande vem som skall bekosta nödiga anordningar för övergång av järnvägen.

I huvudfrågan, vem skyldigheten att hålla dylika anordningar åvilar, då fastighets ägor delas av järnväg, råda olika meningar bland remissinstanserna.

Av *Sveriges lantbruksförbund* hävdas, att denna skyldighet i praxis alltid ansetts ingå i själva stängselskyldigheten, som enligt 1945 års lag obestriddigen åvilar järnvägen. Förbundet åberopar till stöd för sin ståndpunkt även den ovan återgivna bestämmelsen i 3 § lagen om ägofred.

Också *Riksförbundet landsbygdens folk* anser nämnda skyldighet skola åvila järnvägens innehavare. Redan enligt grannelagsrättsliga grundsatser torde det enligt förbundet åligga järnvägs innehavare att vidtaga erforderliga åtgärder till förekommande av de skador och olägenheter, som för granarna bleve en följd av järnvägsdriften.

Beträffande innebörden av 1945 års lagstiftning rörande järnvägs stängselskyldighet anför *Svenska järnvägsföreningen*:

Såsom motionärerna angiva, ha genom 1945 års lag om stängselskyldighet för järnvägar m. m. järnvägsinnehavarens förpliktelser med avseende å stängselskyldigheten blivit närmare utformade. Det förefaller som om motionärerna utgå från att denna lagstiftning innebär en skärpning i förhållande till vad tidigare gällt. Så torde emellertid icke vara fallet åtminstone vad angår de enskilda järnvägarna, i vars koncessioner i allmänhet intagits

bestämmelse därom att järnvägen skall vara inhägnad. 1 § i 1945 års lag innebär i jämförelse härmed en avsevärd uppmjukning, enär enligt nämnda lagrum hägnadsskyldighet ej skall föreligga i det fall att kostnaderna för hållande av stängsel prövas oskäligen i förhållande till den nytta stängslet medför vid brukande av angränsande fastighet.

Indirekt har stängselskyldighet även före 1945 följt av 6 § andra stycket lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

Vidare framhåller järnvägsföreningen, att järnvägarna i allmänhet fått sina rättsförhållanden till angränsande jordägare ordnade vid de expropriationer, som föranletts av järnvägens tillkomst.

Expropriationskartan anger vilka vägövergångar som skola finnas, och man kan oftast å kartan utläsa bredden av desamma. Å äldre järnvägar uppgår denna bredd i allmänhet till 6 alnar, d. v. s. 3,6 m. I samband härmed erhåller jordägaren ersättning för skada och intrång, och blevo således jordägarnas krav tillgodosedda i den omfattning vederbörande expropriationsnämnd fann riktigt.

Även beträffande den närmare innebörden av skyldigheten att hålla övergång gå meningarna isär.

Enligt *Sveriges lantbruksförbunds* åsikt finge det anses ligga i sakens natur, att grind eller led eller övergång skulle vara av den storlek och det utförande, som erfordrades med hänsyn till den normala användningen av fastigheten eller vägen. Skulle en varaktigare förändring i sättet för fastighetens brukande påkalla ändring av grind eller övergång, borde det även anses naturligt, att dylik ändring åvilade den stängselskyldige.

*Järnvägsstyrelsen* åter förmenar, att det måste åligga jordägaren att bestrida kostnaderna för sådan breddning av en järnvägsövergång, vilken påkallades av de nya lantbruksmaskiner, varav jordägaren ville begagna sig. Det måste enligt styrelsen vara rättvist och riktigt, att de särskilda anordningar beträffande vägövergångar, som de nya maskinerna krävde, bekostades av jordägaren. Praxis stödde denna uppfattning såsom rättsfallet NJA 1922: 424 utvisade.

Vid lösning av förevarande fråga kunna enligt *Svenska järnvägsföreningen* icke rimligen tillämpas andra grunder än de, som gälla med avseende å kostnaderna för bevakning av plankorsning mellan järnväg och för normal fordonstrafik avsedd väg. Föreningen hänvisar härutinnan till rättspraxis (NJA 1930: 49, 1936: 392 och 1937: 327), varigenom skulle ha fastslagits följande:

1) Principiellt avgöres skyldighet att bekosta säkerhetsanordningar av prioritet mellan järnvägens och vägens tillkomst. Har vägen tillkommit senare än järnvägen, får vägintrasset betala säkerhetsanordningarna.

2) Har emellertid vägen visserligen tillkommit före järnvägen, men vid tidpunkten för järnvägens tillkomst haft så ringa trafikbelastning, att behovet av säkerhetsanordningar ej rimligen då kunnat förutses, får vägintrasset likväl betala anordningarna.

3) Kan järnvägen till följd av tillkomsten av de omstridda säkerhetsanordningarna slopa äldre anläggningar, får järnvägsägaren vidkännas jäm-

ning i ersättningen. Samma torde bliva förhållandet, om redan vid järnvägens tillkomst vägen haft sådan trafikbelastning eller andra omständigheter föreläggat, att järnvägsintressenterna haft anledning att räkna med att enklare säkerhetsanordningar skulle bliva erforderliga, men likväl icke så omfattande, som sedermera måst anläggas. (Exempelvis om vägen varit allmänligen befaren redan vid järnvägens tillkomst, men förhållandena varit sådana, att man kunnat räkna med att endast ringklockor skulle erfordras; sedermera har ett tomtområde öppnats, så att bommar med personlig bevakning påbjudits. Järnvägen bör då få ersättning för merkostnaden.)

4) Om anläggande av säkerhetsanordningar betingas icke allenast av risker, som grunda sig å landsvägstrafikens tillkomst eller ökning, utan även på förhållanden inom järnvägstrafiken (exempelvis ökning av antalet spår), får järnvägens ägare vidkännas jämkning i rätten till ersättning för anläggnings- och driftskostnader för de säkerhetsanordningar, som nytillkommit på grund av riskökningen. Skyldighet att på sådan grund vidkännas jämkning föreligger emellertid endast under förutsättning av att landsvägen vid tidpunkten för inträdet av riskökningen å järnvägen icke redan föranlett säkerhetsanordningar av det slag tvisten gäller, och under vidare förutsättning av att anledning funnits till antagande att landsvägstrafiken var eller under överskådlig framtid skulle bliva av sådan omfattning att de nya eller utvidgade säkerhetsanordningarna skulle bliva erforderliga.

Dessa principer tillämpade på nu ifrågavarande spörsmål måste enligt föreningens förmenande ovillkorligen medföra, att ändringar eller anordningar, som betingades av tillkomsten av moderna lantbruksmaskiner, skulle betalas av jordägaren och icke av järnvägens innehavare.

Emellertid måste, framhåller *Svenska järnvägsföreningen*, spörsmålet skärskådas även under behörigt beaktande av trafiksäkerheten. Härutinnan anför föreningen:

Då en jordbruksmaskin, såsom exempelvis skördetröska eller radsåningsmaskin, passerar en järnvägsövergång, sker detta med synnerligen låg hastighet och man torde få uppskatta tiden, varunder någon del av maskinen befinner sig inom järnvägens lastprofilsområde till ca 10 sekunder. På järnvägarna förekomma hastigheter upp till 110 km/tim. (GDG:s snabbtåg), vilket motsvarar en hastighet av 31 m. per sekund. Ett dylikt snabbgående järnvägsfordon måste således befinna sig mer än 300 m. från plankorsningen, då skördemaskinen inkommer på lastprofilsområdet, för att kollision skall undvikas. Uppenbart är att det förefinnes ett mycket stort antal korsningar mellan ägoväg och järnväg, där förhållandena äro sådana, att erforderlig sikt till undvikande av sådan kollisionsrisk icke föreligger. Detta gäller givetvis icke endast å sträckor, där extrem tåghastighet är tillåten. Även vid exempelvis 50 km/tim. tillåten tåghastighet erfordras ju en icke oväsentlig sikt för att nedbringa kollisionsrisken, som aldrig helt kan elimineras.

I detta sammanhang må erinras hurusom under förarbetena till 1936 års vägtrafikstadga ifrågasatts en bestämmelse, enligt vilken fordon med hastighet understigande 4 km/tim. icke finge framföras över plankorsning mellan järnväg och väg med mindre föraren noggrant förvärvat sig om att fara för överfärd icke föreläge. Det ifrågasattes även skyldighet att dylikt passerande icke finge äga rum, med mindre den vägfarande dessförinnan hos närmaste järnvägsbefäl inhämtat anvisningar om tid och villkor för korsningens

passerande. — I anslutning till vad sålunda förekommit har Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att genom cirkulär till samtliga vägstyrelser erinra om vikten av att för vägbyggnad och vägunderhåll anlita motorredskap icke framföras över obehövad järnvägskorsning, innan särskilda åtgärder vidtagits i syfte att vinna kännedom om, huruvida tåg nalkas. (Se härom SOU 1935: 23, s. 124—125.)

Ett öppnande av snart sagt obegränsade möjligheter för jordbrukare att passera järnvägen med för trafiksäkerheten farliga redskap vid plankorsningar, vilkas placering icke betingats av trafiksäkerhetssynpunkter utan i stället av hur vederbörande jordbrukares ägofigurer äro utformade, måste uppenbarligen medföra synnerligen stora vådor för den järnvägstrafikerande allmänheten. Dessutom skulle öppnande av sådana möjligheter skarpt strida mot de principer, som numera gälla beträffande planläggning av landsvägsnätens utformning. Man tillåter numera icke en trafikfarlig anslutning av en biväg till en huvudväg utan man strävar efter att samla bivägarnas anslutning till huvudvägen på en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande plats, även om detta skulle medföra en omväg för trafikanterna.

Därest en lagstiftning rörande skyldighet att hålla för jordbruksmaskiner lämpliga passager över järnväg skall ifrågakomma, måste man som ett oeffektivt villkor uppställa, att rättigheten att få passage inrättad skall föreligga endast beträffande sådana ställen, där detta genom offentlig myndighets konstaterande har befunnits icke medföra några allvarligare risker ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För att undanröja den tvekan, som kan råda rörande skyldigheten att hålla anordningar för övergång, tillstyrka *Sveriges lantbruksförbund* och *Riksförbundet landsbygdens folk*, att den av motionärerna föreslagna lagbestämmelsen meddelas.

*Svenska järnvägsföreningen* hemställer, att därest en lagstiftning på området över huvud taget kan anses påkallad, vid dess utformande måtte beaktas vad i dess yttrande anförts ur trafiksäkerhets- och kostnadssynpunkt.

*Järnvägsstyrelsen* hemställer för sin del, att motionerna måtte avslås. Styrelsen hänvisar därvid till att frågan genom styrelsens ovan intagna skrivelse av den 9 december 1943 lösts på ett för båda parter tillfredsställande sätt. Det skulle vara oriktigt och även obehövt att i lagstiftningsväg utfärda föreskrifter rörande denna fråga, vilken vad anginge statens järnvägar i allmänhet icke mött någon svårighet att lösa på frivillighetens väg och utan att några tvistigheter behövt förekomma.

### Utskottet.

Genom 1945 års lag löstes frågorna, i vilka fall stängsel skall hållas utmed järnväg och vem som har att bära kostnaderna för sådant stängsel. Motionärerna ha nu tagit upp spørsmålet, vem som skall svara för kostnaderna för hållande av grind i sådant stängsel och för övriga anordningar för övergång av järnväg, då ägoväg som förenar brukningsdelar tillhörande samma fastighet korsar järnväg.



Den väckta frågan är rättsligt sett av invecklad natur. Å ena sidan gäller, att hållande av grind i allmänhet utgör en del av stängselskyldigheten, vilken i förevarande fall enligt 1945 års lag åvilar järnvägens innehavare. Emellertid är denna regel såsom framgår av det föregående icke undantagslös. Av den omständigheten att i stängselskyldigheten ingår att hålla grind kan icke heller anses utan vidare följa, att den stängselskyldige under alla förhållanden är pliktig bära kostnader för sådan ändring av grind, som vidtages för tillgodoseende av honom främmande intressen. Fördelningen av kostnaderna för övergångsanordningarna i övrigt måste å andra sidan bedömas utan samband med stängselskyldigheten. Järnvägsövergångar kunna vara behövliga även på ställen, där stängselskyldighet icke föreligger och stängsel saknas utmed järnväg. Kostnaden för anordningar vid korsning av väg och järnväg har i praxis i princip lagts på den trafikled, som tillkommit sist och sålunda kan sägas ha givit anledning till korsningen. Regeln torde i och för sig kunna tillämpas även i fråga om kostnaderna för anordningar vid korsning av järnväg och ägoväg, men svårigheterna att bestämma korsande ägovägars ålder i förhållande till järnväg minska dess praktiska värde. I somliga fall kunna också föreskrifter i samband med beviljande av koncession åt järnvägen eller överväganden vid expropriation av mark till järnvägen vara av rättslig betydelse i förevarande hänseende.

Det kan ifrågasättas, om icke åt rättspraxis lämpligen borde överlämnas att lösa det i motionerna väckta spörsmålet. Emellertid kan antagas att med hänsyn till frågans invecklade art och de skiftande faktiska omständigheterna i olika fall det komme att taga avsevärd tid, innan en klar praxis hunnit stadga sig. Under sådana omständigheter och då frågan synes vara av praktisk betydelse åtminstone i vissa delar av vårt land, finner utskottet lämpligt, att densamma löses lagstiftningsvägen.

Innan lagbestämmelser på området kunna komma till stånd, är det nödvändigt, att frågan närmare utredes. Därvid måste en avvägning ske mellan de båda emot varandra stående intressena. Jordbrukarna önska att utan särskilda kostnader på bekvämaste sätt få förbindelse mellan de olika ägorna, medan järnvägens innehavare icke vill betungas av större kostnader för anläggningar, som icke främja järnvägsdriften. Därjämte måste beaktas det allmänna intresset av att trafiken på banan kan fortgå så ostört och säkert som möjligt.

Utredningens uppgift torde främst bliva att föreslå lagregler, som på lämpligt sätt fördela kostnaderna för underhåll av grind och övergångsanordningar vid korsning av ägoväg och järnväg, ävensom de kostnader, som uppstå då dessa anordningar omändras. Också frågan om kostnaderna i samband med upptagande av helt nya övergångsställen bör närmare regleras, liksom det bör övervägas vilka krav som skola ställas på övergångsställets beskaffenhet.

Däremot torde frågan, i vad mån av jordbrukets behov betingade korsningar mellan järnväg och ägoväg med hänsyn till trafiksäkerhetens krav

över huvud kunna tillåtas, såsom hittills lämpligen lösas genom överenskommelse från fall till fall.

Med stöd av det anförda får utskottet i anledning av förevarande motioner hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av frågan rörande fördelning av kostnaderna för anordningar vid korsning mellan järnväg och ägoväg samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 6 april 1948.

På första lagutskottets vägnar:

AXEL LINDQVIST.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Krügel\*, Lindblom, Ekströmer\*, Olofsson, Löthner, Lindgren, John Wiktor Jonsson och Ivar Nilzon;

från a n d r a kammaren: herrar Lindqvist, Rylander, Werner\*, Berg, Lindberg, Lindahl, Andersson i Mölndal och Sveningsson\*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.