

## Nr 1.

Ankom till riksdagens kansli den 5 mars 1926 kl. 2 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 1 i anledning av motion angående åvägabringandet av mera effektiva säkerhetsanordningar vid järnvägsövergångar å landsväg.*

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 331, som hänvisats till utskottet, *Motionen.* har herr Johanson i Hallagården hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t ville föranstalta en utredning i syfte att åstadkomma bestämmelser, varigenom mera effektiva säkerhetsanordningar än hittills kunna åvägabringas vid sådana järnvägsövergångar på landsväg, där särskilt stora risker förefinnas ur trafiksynpunkt.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

De nu gällande bestämmelserna avsedda att trygga trafiksäkerheten äro *Utskottet.* utom i motorfordonsförordningen ( Sv. F. 1923: 281) § 20 innefattade i kungörelsen den 9 juli 1924 (Sv. F. 1924: 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (med väg förstås varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares). Sedermera har genom kungörelse (Sv. F. 1925: 80) uppskov medgivits för ikraftträdandet av vissa delar av denna kungörelse, dock senast till den 1 oktober 1926. Detaljerade bestämmelser äro i den förstnämnda kungörelsen lämnade om vilka anordningar, som i olika fall böra vidtagas. Vid varje korsning skola varningsmärken uppsättas. Vid korsningar, där fri sikt för de vägfarande ej förefinnes, skola dessutom vissa andra anordningar vidtagas. Vid vägar med ringa samfärdsel skall automatiskt fungerande ringklocka uppsättas. Är trafiken livligare skola ständigt fungerande ljussignaler anordnas och vid svårare korsningar skola bevakade bommar eller grindar finnas. Även då fri sikt förefinnes, skall särskild säkerhetsanordning anbringas, då så befinnes nödigt.

Det har ej undgått utskottets uppmärksamhet, att olyckshändelser och tillbud till dylika av det slag, varom nu är fråga, på senare tid varit oroväckande många. De synas emellertid i de flesta fall icke ha haft sin grund i otillräckliga säkerhetsanordningar utan fastmera i andra orsaker såsom bristande trafik-kultur hos den vägfarande allmänheten m. m. För att få en fullt betryggande anordning torde det vara nödvändigt att anordna korsning i olika plan, men detta låter sig ingalunda göra överallt och skulle i varje fall draga betydande kostnader.

Vilka säkerhetsanordningar, som enligt nu gällande bestämmelser skola vidtagas, är ej enbart beroende av vederbörande järnvägs innehavares resp. distriktförvaltnings beslut. Förändring eller indragning av redan förefintlig anordning kräver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens resp. järnvägsstyrelsens för statens järnvägar medgivande efter yttrande från vederbörande länsstyrelse. Länsstyrelserna, till vilka ortsbefolkningen kan göra framställning om vidtagande av önskvärda säkerhetsanordningar, ha dessutom att övervaka, att de vidtagna anordningarna fylla berättigade krav på effektivitet.

Det synes därför utskottet, som om redan nu bestämmelser finnas, som ge tillräcklig garanti för tillgodoseende av trafiksäkerheten i här berörda avseende. Då det ankommer på länsstyrelserna samt järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att övervaka att nödiga säkerhetsanordningar vidtagas, synes det hela vara en tillämpningsfråga, varför någon ändring i nu gällande lagstiftning ej torde vara påkallad.

Utskottet får alltså hemställa,

att motionen II: 331 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 25 februari 1926.

HELMER LAGERKWIST.

---

Närvarande: herrar *Lagerkwist, Eklund, Wernier, Andersson* i Ovanmyra, *Bergström* i Hälsingborg,\* *Persson* i Falla,\* *Johansson* i Väby,\* *Olsson* i Broddbo,\* *Mårtensson* och *Hammarlund*\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.