

Nr 33.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar; given Stockholms slott den 1 februari 1929.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1929.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Borell:

Den s. k. trafiksäkerhetskommittén avgav den 26 september 1907 betänkande med förslag till, bland annat, lag angående korsning av enskild järnväg för allmän trafik och väg. På grundval av kommitténs förslag avgav sedermera ombudsmannen i järnvägsstyrelsen C. A. Hallström den 27 maj

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 1 saml. 26 häft. (Nr 33.) 81 23 1

1918 förslag till proposition, innehållande, bland annat, förslag till lag om korsning mellan järnväg och väg eller gata. Berörda lagförslag, som avsåg att reglera icke allenast frågan om korsning med enskild järnväg utan även frågan om korsning med staten tillhörig järnväg, innehöll i fråga om bestridandet av kostnaderna för anordnande eller ändring av korsning, bland annat, följande.

Järnvägens ägare skulle, då fråga vore om korsning mellan järnväg och allmän väg eller gata, därest planen för vägen eller stadsplan, vari gata vore upptagen, faststälts tidigare än planen för järnvägen, bestrida kostnaderna. I motsatt fall skulle kostnaderna bestridas av de väg- eller gatuhållningsskyldiga. Hade fastställandet av planen för järnvägen skett samma dag som fastställandet av planen för vägen eller av stadsplan, vari gatan funnes upptagen, skulle kostnaderna bestridas till hälften av järnvägens ägare och till hälften av de väg- eller gatuhållningsskyldiga. Skulle någon vilja med enskild väg korsa redan befintlig järnväg, borde kostnaderna därför bestridas av vägintrössenterna. Ändring eller flyttning av korsning på grund av ändrade förhållanden skulle bestridas av järnvägens ägare eller vederbörande väg- eller gatuintressenter, allteftersom de ändrade förhållanden, som föranlett behovet av ändringen eller flyttningen, vore att hänföra till järnvägen eller till vägen eller gatan. Sistberörda regler skulle däremot icke tillämpas i fråga om hållande av grind eller ombesörjande av bevakning vid korsning i plan. Därest det efter korsningens anordnande skulle visa sig erforderligt att uppsätta grind eller anordna bevakning, skulle nämligen enligt förslaget kostnaderna därför drabba den, som haft att bestrida kostnaderna för korsningens anordnande.

Nu berörda förslag hava hitintills icke föranlett någon åtgärd.

I skrivelse den 7 maj 1923 avgåvo väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen gemensamt förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Över förslaget avgåvos utlåtanden av samtliga länsstyrelser och framställdes därvid i vissa fall erinringar mot att i förslaget icke intagits någon bestämmelse angående fördelningen av kostnaderna för de säkerhetsanordningar, som enligt förslaget vore avsedda att bringas till utförande.

För att erhålla såvitt möjligt enhetliga, efter den tilltagande automobiltrafiken å vägarna anpassade bestämmelser utfärdade därefter Kungl. Maj:t den 23 maj 1924 kungörelse (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Med uppsättande av föreskrivna varningsmärken medgavs sedermera uppskov till den 1 oktober 1925 och med genomförandet av övriga i kungörelsen föreskrivna säkerhetsanordningar beviljades anstånd till den 1 oktober 1926, utom i vad angick korsning mellan järnväg och enskild väg, i vilket avseende anståndet utsträcktes till den 1 oktober 1927. Enligt berörda kungörelse åligger det järnvägs innehavare att i enlighet med närmare angivna bestämmelser vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg dels uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar, dels ock fullgöra viss bevakning. I kungörelsen utsåges emellertid, att vad sålunda förordnats icke har avseende å frågan,

vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder.

I skrivelse den 28 februari 1925 hemställde Svenska järnvägsföreningen, bland annat, att till täckande av de enskilda järnvägarnas kostnader för vidtagande av de i 1924 års ovan omförmälda kungörelse föreskrivna anordningar måtte få användas erforderligt belopp av automobilskattemedel. Föreningen ansåge det fullt rimligt och skäligt, att nämnda medel finge användas till täckande av berörda kostnad. Dessa anordningar hade nämligen tillkommit uteslutande i anledning av motortrafikens uppkomst och starka utveckling.

I skrivelse den 14 mars 1925 hemställde järnvägsstyrelsen, bland annat, att före inträdet av den tidpunkt, vid vilken de i 1924 års kungörelse påbjudna anordningarna senast skulle vara vidtagna, bestämmelser måtte utfärdas rörande vem som i olika fall skulle bära kostnaderna för anordningarna, att dessa bestämmelser avfattades i huvudsaklig överensstämmelse med de principer, som kommit till uttryck i Hallströms ovanberörda förslag, samt att, då ifrågavarande säkerhetsanordningar måste anses hava i väsentlig grad nödvändiggjorts av den växande motorfordonstrafiken, möjlighet måtte beredas att erhålla bidrag av automobilskattemedel till anordningarnas utförande och vidmakthållande även i de fall, där kostnaderna enligt förenämnda principer skulle åvila statens järnvägar.

I skrivelse den 3 april 1925 angående vissa ändringar uti ifrågavarande kungörelse anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, bland annat, att då 1924 års kungörelses bestämmelse om skyldighet för järnvägarna att utföra föreskrivna säkerhetsanordningar icke hade avseende på frågan, vem slutligen skulle vidkännas kostnaderna därför, densamma tydligen innebure, att kostnaderna ej alltid borde drabba järnvägarna. Beträffande de allmänna vägarna funnes ett väghållningsdistrikt eller en stad, som kunde betraktas som huvudintressent i vägen och som motpart till järnvägen ifråga om utgörande av kostnaderna. I fråga om de enskilda, allmänneligen befarna vägarna funnes emellertid ej någon dylik motpart bestämd, även om en faktisk huvudintressent i vägen skulle kunna angivas. Det vore högeligen önskvärt, att lagbestämmelser om kostnadernas utgående i fråga om vägkorsningar bleve utarbetade.

I ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte för ändamålet särskilt tillkallade sakkunniga den 14 november 1925 avgivet betänkande med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel samt till kungörelse med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedlen berördes jämväl frågan om automobilskattemedlens användning till täckande av kostnader för säkerhetsanordningar vid järnvägsövergångar. Styrelsen och de sakkunniga anförde härom, att i den mån kostnaderna för sådana åtgärder, som vidtoges i enlighet med 1924 års kungörelse, bleve ålagda vederbörande väghållningsskyldiga och således ansåges bära påläggas väghållningen, några principiella hinder icke syntes föreligga för att vägdistriktet härför skulle kunna tilldelas bidrag i vanlig ordning.

Däremot lade gällande bestämmelser uppenbarligen hinder i vägen för järnväg att för sina kostnader för samma ändamål åtnjuta bidrag av automobilskattemedel. Styrelsen och de sakkunniga ville ej förneka skäligheten av att även järnväg skulle kunna erhålla bidrag av automobilskattemedel till sådana anordningar, som avsåge trafiksäkerhetens höjande för vägtrafikens del, men då utredning ännu ej föreläge angående de totala kostnaderna för här ifrågavarande åtgärder eller efter vilka grunder dessa slutligen borde åläggas vägväsendet eller drabba järnvägarna, hade det syntts styrelsen och de sakkunniga icke möjligt föreslå grunder för statsbidrag till järnvägarna för ifrågavarande ändamål.

Järnvägsstyrelsen hemställde i skrivelse den 7 december 1925, att Kungl. Maj:t måtte besluta, att kostnaderna för i 1924 års kungörelse föreskrivna och på statens järnvägar till utförande ankommande anordningar måtte gäldas med automobilskattemedel. Styrelsen anförde därvid, att det torde vara obestriddigt, att ifrågavarande anordningar påkallats av den senare än järnvägstrafiken tillkomna och i ständig ökning stadda automobiltrafiken. Det måste anses i hög grad befogat, att denna trafik även finge vidkännas kostnaderna för de anordningar, som blivit påkrävda att utföras till dess fromma.

I anledning av sålunda föreliggande framställningar utarbetades inom kommunikationsdepartementet i början av år 1928 en *promemoria* angående täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för de i kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg föreskrivna anordningar; och infordrades häröver yttranden från samtliga länsstyrelser, järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter Svenska järnvägsföringens hörande.

I berörda *promemoria* anfördes, efter en redogörelse för vad i ärendet förekommit, följande:

Såsom framgår av vad ovan anförts, har frågan såväl om vem som skulle vidkännas kostnaderna för vidtagande av i 1924 års kungörelse föreskrivna säkerhetsanordningar som om sättet för täckande av samma kostnader under en följd av år varit föremål för beaktande. Slutlig ställning till frågan om kostnadernas fördelning har emellertid ännu icke intagits. Olägenheten härav har gjort sig särskilt märkbar vid bestridandet av de av ifrågavarande anordningar föranledda engångskostnaderna. Att genom lag reglera frågan om kostnadsfördelningen förutsätter en vidlyftig och komplicerad lagstiftning. I varje fall kunde näppeligen därigenom lösas frågan om de redan nedlagda kostnadernas fördelning, då man i förevarande fall näppeligen kunde giva den ifrågasatta lagstiftningen retroaktiv verkan. Man skulle alltså för den stora mängden av utförda arbeten vara hänvisad till det enda för närvarande till buds stående medlet, nämligen att genom rättegång få frågan avgjord. Ett sådant resultat skulle icke vara tilltalande. Utom det att domstolarna skulle belastas med ett synnerligen stort antal vidlyftiga och svårbedömda rättegångar, vilka först efter lång tid kunde väntas slutförda, skulle såväl järnvägarna som väghållningsdistrikten eller städerna betungas med betydande besvär och kostnader för tekniska utredningar, hörande av vittnen och sakkunniga samt övriga rättegångskostnader, allt utgifter utan motsvarande nytta. Orsaken till att järnvägarna hittills med anledning av de genom ovannämnda

författning dem ålagda förpliktelserna icke i större utsträckning anhängiggjort rättegångar av ifrågasvarande slag lära och vara att söka i obenägenheten att anhängiggöra ett så stort antal kostsamma och alltid till sin utgång ovissa rättegångar, innan det blivit klarlagt, att frågan icke kunde lösas på annat sätt — närmast genom bidrag av automobilskattemedel — vilket järnvägarna av flera skäl ansett sig äga grundad anledning antaga vara möjligt.

Vid bedömande av möjligheterna att lösa den nu föreliggande frågan annorledes än genom rättegång måste ihäggkommas, att man icke annorledes än genom lagstiftning kan betaga parterna deras möjlighet att få sin betalningsskyldighet prövad av domstol, där de ej själva gå in därpå. Med utgångspunkt från att den andel av ifrågasvarande kostnader, som skäligen kunde anses falla på vägintrasset, helt skulle bestridas av automobilskattemedel, under det att den kostnadsandel, som beräknades belöpa på järnvägarna, helt skulle bäras av dessa, kunde saken ordnas på följande sätt. Järnväg, som efter utfärdandet av förenämnda förordning den 23 maj 1924 fått vidkännas kostnad för säkerhetsåtgärd, varom här är fråga, och som funne denna åtgärd helt eller delvis föranledd av vägtrafiken, skulle till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva till Konungen ställd ansökan om bidrag av automobilskattemedel till bestridande av denna kostnad med belopp motsvarande den andel av kostnaden, som kunde anses belöpa på vägintrasset. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranstaltat om eventuellt erforderlig komplettering av förebragt utredning, skulle handlingarna därifrån översändas till vederbörande länsstyrelse, som efter hörande av vederbörande väghållningsdistrikt eller stad hade att med eget yttrande återställa handlingarna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sedan sistnämnda styrelse med eget utlåtande överlämnat ärendet till Kungl. Maj:t, skulle Kungl. Maj:t bestämma, huruvida och till vad belopp bidrag skulle utgå. Sådant bidrag skulle ej till järnvägen utbetalas, med mindre järnvägen på bindande sätt avstode från rätt att föra talan mot vederbörande väghållningsdistrikt eller stad om deltagande i kostnaden. Därest järnväg, som ej åtnöjdes med beviljat bidrag, vägrade avgiva dylik förbindelse, skulle frågan om bidrag till järnvägen vara förfallen och för järnvägen återstå att väcka rättegång mot väghållningsdistriktet eller staden. Därest väghållningsdistrikt eller stad i denna rättegång bleve ålagd betalningsskyldighet, skulle distriktet eller staden givetvis få bidrag av automobilskattemedel, motsvarande det utdömda ersättningsbeloppet, där ej distriktet eller staden själv föranlett, att för högt belopp utdömts.

Beträffande fastsläendet av de principer, som skulle läggas till grund för den här ifrågasatta fördelningen av kostnaderna mellan järnvägs- och vägintrasset, bör man givetvis i första hand utgå från nu gällande rättsgrundsatsen. I lag givas emellertid inga regler att tillämpas vid ett dylikt avgörande, och praxis på området kan ej sägas lämna fullständig ledning. Gäller frågan kostnader för anordningar vid korsning, som föranletts av nytillkommen trafikled, synes antagligt, att med tillämpning av prioritetsgrundsatsen den, som har att svara för den nytillkomna trafikleden, i allmänhet får bära kostnaderna. Något rättsfall, som direkt bestyrker detta antagande, är icke känt, men en dylik grundsats har inom likartade områden kommit till uttryck inom lagstiftningen. Rörande frågan om vem som skall svara för kostnaderna för anordningar, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av inträffade förändrade förhållanden, föreligga i två fall avgöranden i högsta instans. I ena fallet (se Kungl. Maj:ts dom den 11 september 1917, N. J. A. 1917: 386) var fråga om kostnaderna för ombesörjande av bevakning. Som skäl för järnvägens skyldighet att i detta fall bära kostnaderna åberopades i den dom, som slutligen fastställdes, såväl den om-

ständigheten, att vägen fanns vid järnvägens anläggande, som ock att den fara, som med befintliga anordningar vid korsningen föreläge för vägtrafiken, orsakades av järnvägstrafiken. Men till att trafiken å vägen under tiden efter järnvägens tillkomst betydligt ökats togs icke hänsyn. Det andra fallet (se Kungl. Maj:ts dom den 2 oktober 1922, N. J. A. 1922: 424) rörde vägövergångars breddning samt därav nödvändiggjorda ändringar i vägbomsanordningar. Även här voro vägarna äldre än järnvägen. Vaghållarna förklarades skyldiga att vidkännas kostnaderna på den grund, att behovet av utvidgningarna föranletts uteslutande av ökad trafik å vägarna. I sistnämnda fall har tidsprioriteten med avseende å trafikledernas tillkomst icke fått inverka, utan kostnaderna hava lagts på den, som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena varit att hänföra.

Vid den nu ifrågasatta fördelningen synes huvudregeln lämpligen bliva den, att, när fråga är om kostnad för anordning, vilken föranletts av en nytillkommen trafikled, den, som har att svara för berörda trafikled, ensam skall bära kostnaden, varemot, när fråga är om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skall bäras av den, som har att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena äro att hänföra.

Beträffande de ekonomiska konsekvenserna av bidrag enligt sålunda angivna grunder torde följande upplysningar få meddelas. Enligt uppgifter, som lämnats av järnvägsstyrelsen för statens järnvägar och av Svenska järnvägsföreningen för de enskilda järnvägarna, uppgå järnvägarnas engångskostnader för genomförande av genom omförmälda kungörelse den 23 maj 1924 påbjudna säkerhetsanordningar till följande belopp:

| | |
|---|-----------|
| 1) för kryssmärkens anbringande: | Kronor |
| för statens järnvägar..... | 140,000 |
| » enskilda » | 230,000 |
| 2) för anordningar, varigenom järnvägen vinner besparing i bevakningskostnaderna: | |
| för statens järnvägar..... | 374,000 |
| » enskilda » | 667,000 |
| 3) för övriga anordningar: | |
| för statens järnvägar | 1,060,000 |
| » enskilda » | 1,389,000 |

Då kryssmärkena måste anses såsom ett nödvändigt tillbehör till järnväg, ingalunda erforderligt uteslutande på grund av automobiltrafiken, synas järnvägarna böra själva helt vidkännas kostnaderna för dessa märken, liksom vaghållningsdistrikten fått bestrida kostnaderna för de varningstecken vid järnvägs korsning, som föreskrivas i motorfordonsförordningen. Likaså torde järnvägarna få själva vidkännas kostnaderna för de anordningar, som med stöd av författningen vidtagits i syfte att vinna besparing i dittillsvarande utgifter för bevakning av vägkorsning. Härefter återstår alltså ett belopp av tillhoppa 2,449,000 kronor, som kan ifrågakomma till fördelning mellan järnvägsintresset och vägitresset. Av detta belopp belöpa omkring 600,000 kronor på säkerhetsanordningar vid enskilda vägar.

Bidraget till ifrågavarande kostnader, vilka till den del, de beräknas falla på vägitresset, i de flesta fall så gott som uteslutande föranletts av automobiltrafiken, har såsom ovan nämnts förutsatts skola utgå av automobilskattemedel. I den mån bidraget avser korsning å stads område och således skall täckas av städernas andel i automobilskattemedel, torde det böra utgå av

utjämningsandelen, då ju Kungl. Maj:t endast disponerar denna del av städernas automobilskattemedel. Bidrag till anordning vid korsning å landsbygden bör utgå ur vederbörande läns automobilskattefond. Skulle därvid något läns fond i högre grad betungas, läres skälig hänsyn därtill tagas vid utjämningsandelens fördelning.

I överensstämmelse med principerna för automobilskattemedlens användning borde måhända från statsbidrag undantagas anordningar vid korsning med enskild väg. I de fall, då dylika anordningar framtvings av automobiltrafiken, synes dock bidrag av automobilskattemedel kunna utgå, särskilt med hänsyn till de stora svårigheter, som i allmänhet torde möta för järnvägen att utfå någon del av kostnaderna hos intressenterna i den enskilda vägen ävensom för en rättvis fördelning mellan vägitressenterna inbördes av den på dem fallande kostnadsandelen.

Hur stor del av ovan omfördälda belopp, 2,449,000 kronor, som vid en blivande prövning skulle komma att falla på vägitresset och alltså behöva helt täckas av automobilskattemedel, kan icke nu med någon större säkerhet bedömas, men det synes dock som om ett belopp motsvarande två tredjedelar eller i runt tal 1,600,000 kronor borde vara för ändamålet tillräckligt. Därest dessa kostnader fördelas på minst två år, läres påfrestningen på automobilskattemedlen icke bliva allt för betydande.

Även uppkommande frågor om täckandet av kostnader för hädanefter viddagna anordningar av ifrågavarande slag torde kunna lösas efter nu angivna grunder.

I de över promemorian avgivna yttrandena tillstyrktes däri framlagda förslag i stort sett nära nog enhälligt. Sålunda rådde enighet därom, att bidrag av automobilskattemedel borde utgå till ifrågavarande ändamål.

Yttranden.

Beträffande frågan, huruvida statsbidrag skulle utgå till *anordning vid korsning med enskild väg*, ställde sig länsstyrelsen i Stockholms län avvisande häremot, under det att länsstyrelserna i Kronobergs och Blekinge län ansågo, att med allmän väg borde i förevarande hänseende jämföras sådan enskild väg, som allmänneligen befares.

I fråga om de i promemorian angivna reglerna för *fördelningen av kostnaderna för anordningar vid järnvägs korsningar* framställdes i några fall erinringar.

Sålunda anförde länsstyrelsen i Älvsborgs län bland annat:

I promemorian föreslås, att nytillkommen trafikled skall svara för nödiga anordningar, men när fråga är om anordning, som vid redan befintlig korsning måste vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skall bäras av den, som har att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena äro att hänföra. Mot den första principen torde ingen annan invändning vara att göra än att den i praktiken är mycket betungande för nya företag. Då kostnaderna för vägarnas del skulle bäras av bilskattefonden, blir det egentligen de nya järnvägarna, som på detta sätt skulle bli betungade. Vad åter den andra regeln beträffar, blir dess tillämpning synnerligen betungande för väghållarna d. v. s. automobilskattemedlen, och dess rättvisa kan starkt ifrågasättas. Den står som synes i bestämd strid mot det första av de i promemorian återgivna prejudikaten, som just handlar om kostnader för bevakning, nödvändiggjord av ökad trafik å landsvägen.

I promemorian har emellertid undersökts de ekonomiska konsekvenserna av tillämpningen av de föreslagna reglerna för kostnadsfördelning av järnvägarnas utgifter i anledning av 1924 års förordning. Efter frånräknande

av vad som odelat bör åligga järnvägarna att gälda skulle till fördelning återstå ett belopp av c:a $2\frac{1}{2}$ million kronor. Härav beräknas, att c:a 1,6 million eller omkring två tredjedelar av kostnaderna borde falla på vägintrasset och gäldas med bilskattemedel. Den kvotdel, vartill man kommit, ger osökt anledning till övervägande, huruvida man ej kunde bereda järnvägarna den önskade ekonomiska hjälpen utan tillämpning av rätt så tvivel samma principer, vilka den ena gången onödigt hårt träffa järnvägen och den andra väghållningsskyldiga. Två tredjedelar har blivit en klassisk siffra för statliga bidrag till vägbyggnad och vägförbättring. Kunde man ej helt enkelt föreskriva, att engångskostnader för skyddsanordningar enligt 1924 års lag till två tredjedelar skola bekostas av bilskattemedel — framtida underhållskostnader av järnvägarna? Det bleve visserligen en mera summarisk, men därför enligt länsstyrelsens mening icke mindre rättvis lösning än den i promemorian föreslagna. I alla händelser bleve den vid tillämpningen enklare.

Länsstyrelsen i Hallands län ifrågasatte, att kostnaden för anordningar, vilka vid redan befintlig korsning föranletts av motortrafiken, alltid skulle bestridas med en tredjedel av järnvägsförvaltningen och två tredjedelar av automobilskattemedel.

Länsstyrelsen i Jämtlands län föreslog, att sedan kostnadens fördelning mellan vägintrasset och järnvägsintrasset blivit fastslagen, vägintrassets anpart av kostnaden skulle bestridas av de väghållningsskyldiga med en tredjedel eller den mindre del, Kungl. Maj:t bestämde, och återstoden av sagda anpart av automobilskattemedel. Länsstyrelsen erinrade dock härvid, att lagändring vore erforderlig för att de väghållningsskyldiga skulle kunna få sig ålagd andel i kostnaden.

Länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Jämtlands län framhöllo, att fördelningen av kostnaden för säkerhetsanordning vid korsning, som flyttas vid trafikleds omläggning, borde äga rum efter samma grunder, som skulle tillämpas beträffande redan förefintlig korsning.

Järnvägsstyrelsen ansåg det icke råda tvivel om att behovet av säkerhetsanordningar vore att hänföra uteslutande till ändrade förhållanden beträffande vägtrafiken, varför alla kostnader för dylika anordningar borde täckas med automobilskattemedel. Därest allenast bidrag till ifrågavarande kostnader skulle komma att utgå, syntes lämpligast att en gång för alla bestämdes, med vilken procent bidraget skulle utgå.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslog, att engångskostnaderna för kryssmärken och övriga säkerhetsanordningar — dock ej för dem, som medförde besparing i bevakningskostnaderna — skulle bestridas av vägintrasset, varemot underhålls- och driftkostnaderna skulle bäras av järnvägsintrasset.

Mot förslaget, att *kryssmärkena alltid skulle bekostas av järnvägen*, framställdes erinran av länsstyrelsen i Västernorrlands län, järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen, vilka ansågo att kostnaderna för dylika märken skulle helt eller delvis bestridas av automobilskattemedel.

Beträffande *behandlingen av ansökning om bidrag till ifrågavarande ändamål* anfördes i några yttranden, att proceduren borde kunna något förenklas.

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhöll vidare, att anspråk på ersättning av automobilskattemedel borde göras gällande inom viss tid från åtgärdens vidtagande för att vinna beaktande.

Slutligen framhölls i åtskilliga utlåtanden, att jämväl frågan om bestridande av kostnaden för underhåll och drift av säkerhetsanordning borde i förevarande sammanhang upptagas till prövning.

I detta sammanhang må jämväl nämnas, att *överrevisorerna* för granskning av statens trafikerade järnvägars samt statens järnvägsbyggnaders räkenskaper och förvaltning för år 1927 i sin i september 1928 avgivna berättelse beträffande nu ifrågakvarande kostnader, med hänsyn till de icke obetydliga belopp, som här vore i fråga, framhållit önskvärdheten ur statens järnvägars synpunkt av att spörsmålet om kostnadernas slutliga bestridande snart kunne sin lösning och att därvid statsbaneföretaget icke betungades med utgifter, som hänförde sig till de med automobilismens starka utveckling ändrade förhållandena med avseende å vägtrafiken.

I utlåtande häröver har järnvägsstyrelsen kraftigt understrukit detta uttalande av överrevisorerna.

I skrivelse den 13 oktober 1928 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hava de jämlikt av Kungl. Maj:t givet bemyndigande den 18 november 1927 tillkallade *järnvägsekonomisakkunniga* framlagt förslag angående täckande av kostnaderna för vissa anordningar vid korsning mellan järnväg och väg ävensom hemställt, att ärendet måtte bringas till avgörande vid 1929 års riksdag.

De sakkunniga hava, bland annat, anfört följande:

Spörsmålet vem som i det särskilda fallet skulle vidkännas kostnaderna för korsningsanordningarna kunde icke anses vara juridiskt fullt utrett. Oavsett det slut, vartill man vid strängt juridisk prövning av rättsförhållandet mellan väg- och järnvägsintressena kunde komma, syntes det emellertid de sakkunniga uppenbarligen icke skäligen att belasta järnvägarna med kostnader för ett annat, nytillkommet trafikmedel, automobilerna. Det vore icke möjligt eller rimligt att bortse från den fullständigt genomgripande förändring i avseende på vägarna och vägtrafiken, som inträtt genom automobiltrafikens starka utveckling. Vägtrafiken och vägarnas funktion vore icke längre av samma art som förut. Det vore en helt ny trafikform, som uppväxt och visserligen begagnade vägnätet, men emedan den vore av ett helt nytt slag i själva verket krävde, att vägarna i olika avseenden väsentligt omändrades. Till dessa erforderliga förändringar hörde även anordningarna vid korsningar. Den nya maskindrivna formen av trafik hade tillika blivit en konkurrent till järnvägarna, och det kunde näppeligen vara rimligt, att järnvägarna, genom konkurrensen försvagade till sin ekonomi och hämmade i sin utveckling, skulle bära kostnader, som krävdes för det nytillkomna trafikmedlets obehindrade utveckling. Om järnvägarna tidigare kunnat anses skyldiga vidkännas uppostringar för att icke hämma vägarnas i allmänhet lokalt betonade trafik, så kunde dock icke därav följa skyldighet att bekosta ombyggnader för att vägarna skulle kunna betjäna helt nya trafikuppgifter. För automobilismens utveckling vore anordnandet av icke blott säkra utan även bekväma järnvägsövergångar av stor betydelse. Med minst lika stort skäl och till lika stor nytta för automobilismen torde automobilskattemedel kunna an-

Överrevisorer-
terna.

Järnvägseko-
nomisakkun-
nigas förslag.

vändas till sådana ändamål som till en mångfald andra arbeten, såsom kurv-rätningar, baksänkningar m. m. Med de allmänna principerna för automobilskattemedlens användning stode användningen till nämnda ändamål i fullgod överensstämmelse.

De sakkunniga funne det sålunda utan tvekan skäligt och riktigt, att de i allt väsentligt för automobiltrafikens skull i enlighet med 1924 års kungörelse tillkomna säkerhetsanordningarna bekostades med automobilskattemedel.

I enlighet med vad i den under våren 1928 inom kommunikationsdepartementet utarbetade promemorian anförts borde huvudregeln vid kostnadsfördelningen vara, att, när fråga vore om kostnad för anordning, vilken föranletts av en nytillkommen trafikled, den, som hade att svara för berörda trafikled, ensam skulle bära kostnaden, varemot, när fråga vore om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skulle bäras av den, som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra. Härvid förutsattes, att de kostnader, som befundes falla på vägintresset, helt skulle bestridas av automobilskattemedel, under det att järnvägarnas kostnadsandel helt skulle bäras av dessa.

De sakkunniga ansåge skäligt, att på sålunda angivet sätt bestredes anläggningskostnaderna icke blott för de i 1924 års kungörelse angivna särskilda säkerhetsanordningarna utan jämväl för de i samma kungörelse föreskrivna varningsmärkena (kryssmärkena). Dessa senare torde nämligen vara tillkomna för den snabbgående landsvägstrafiken, vilken behöfde på långt avstånd erhålla en iögonenfallande underrättelse om annalkandet till järnvägsövergång. Det vore ju ock någonting nytt, som aldrig förnt föreskrivits i lag eller förordning eller i järnvägarnas koncessioner. Beträffande anordningar av här förevarande slag, genom vilka järnväg vunne besparing i bevakningskostnaden, borde gälla, att på järnvägsintresset skulle anses falla och således av järnvägen bestridas ett belopp motsvarande det efter 5 % kapitaliserade värdet av den årliga driftkostnadsbesparingen. Från järnvägarnas sida torde intet vara att erinra mot att statsbidrag till anläggningskostnad utbetalades allenast under villkor, att järnvägen på bindande sätt avstode från rätt att föra talan mot vederbörande väghållningsdistrikt eller stad om deltagande i samma kostnad. Även framdeles uppkommande frågor om täckande av kostnader för hädanefter vidtagna anordningar av ifrågavarande slag borde lösas efter enahanda grunder. Det vore önskvärt, att vid prövning av ansökningar om statsbidrag tillämpades en enklare procedur än den i kommunikationsdepartementets promemoria angivna.

Beträffande slutligen kostnader för underhåll och drift av ifrågavarande anordningar syntes dessa i regel skäligen kunna fördelas på järnvägs- och vägintresset efter enahanda grunder som engångskostnaden. Härvid kunde de sakkunniga emellertid icke föreslå annan utväg än att överenskommelse i varje särskilt fall bleve träffad mellan vederbörande järnväg samt väghållningsdistrikt eller stad. Det torde få antagas, att sådan överenskommelse i allmänhet skulle kunna träffas i godo, och att rättgång om fördelning av underhålls- och driftkostnad merendels icke skulle behöva förekomma, sedan avgörande träffats rörande engångskostnaden.

Yttranden.

Över järnvägsekonomisakkunnigas förslag hava yttranden avgivits av överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska järnvägsföreningen, Svenska vägföreningen, Svenska vägstyrelsernas förbund och Kungl. automobilklubben.

De myndigheter, vilka förut avgivit yttranden över ovannämnda inom kommunikationsdepartementet utarbetade promemoria, hava nu i stort sett vidhållit sina däri gjorda uttalanden.

Beträffande frågan, huruvida bidrag av automobilskattemedel över huvud taget borde utgå för ändamålet, har Svenska vägstyrelsernas förbund ställt sig avvisande.

Vidkommande frågan, huruvida statsbidrag må utgå till *anordning vid korsning med enskild väg*, har Svenska vägföreningen — under förklaring att principen, att kostnad för av nytillkommen trafikled föranledda anordningar skulle bäras av denna trafikled, vore praktisk och lämplig — ansett enskild väg, som övergått till allmän, böra räknas som nytillkommen väg.

I fråga om reglerna för *fördelningen av kostnaderna* hava några länsstyrelser ansett en allmän föreskrift om bestämd fördelningskvot böra utfärdas. Länsstyrelsen i Östergötlands län har föreslagit, att alla åtgärder för genomförande vid statens järnvägar av 1924 års förordning skola bekostas av statens järnvägar, varemot beträffande de enskilda järnvägarna frågan borde lösas genom överenskommelse eller genom hänvändelse till domstol. Länsstyrelsen i Jönköpings län har ifrågasatt, att bidrag av automobilskattemedel skola utgå efter samma grunder som för vägförbättringar i allmänhet samt återstående anläggningskostnad med lika belopp fördelas på vederbörande järnväg och väghållningsdistrikt. Länsstyrelsen i Västerbottens län har uttalat, att fördelningen av kostnaderna bör avgöras av en skiljenämnd.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har ifrågasatt som princip, att kostnaderna skola fördelas mellan de olika intressena i mån av den nytta, de anses äga av anordningen. Enligt denna princip skulle vid anläggning av ny väg icke vägintrasset ovillkorligen ansvara för kostnaden för säkerhetsanordningen.

Mot de sakkunnigas förslag att *kryssmärken skola bekostas av automobilskattemedel* har erinran framställts av så gott som samtliga hörda myndigheter och enskilda sammanslutningar med undantag av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen, vilka tillstyrkt de sakkunnigas förslag.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har föreslagit, att all nyanskaffning, således även av kryssmärken, men med avdrag av det efter 5 % kapitaliserade värdet av järnvägens driftbesparing, skulle bekostas av automobilskattemedel, varemot järnvägarna skulle bekosta underhåll och drift.

Vidkommande de sakkunnigas förslag beträffande bestridande av kostnader för *anordningar, genom vilka järnväg vunne besparing i bevakningskostnader*, hava några länsstyrelser uttalat, att förslaget ej föranledde erinran. Länsstyrelsen i Hallands län har ansett kapitaliseringen böra ske efter 4 %. Järnvägsstyrelsen vill icke ifrågasätta att erhålla ersättning för dessa kostnader.

Beträffande slutligen frågan om bestridande av kostnaden för *underhåll och drift* av säkerhetsanordning anse, förutom väg- och vattenbyggnads-

styrelsen, några länsstyrelser denna kostnad böra bestridas av järnvägarna. Länsstyrelsen i Jönköpings län anser kostnaden böra fördelas med lika belopp å järnvägen och väghållningsdistriktet.

Departements-
chefen.

De säkerhetsanordningar, som järnvägarna blivit ålagda utföra enligt kungörelsen den 23 maj 1924, hava i stort sett betingats av automobiltrafikens kraftiga utveckling. Det synes vid sådant förhållande uppenbart, att det ej kan anses med rättvisa och billighet förenligt, att järnvägarna själva skola slutligen alltigenom vidkännas de i förevarande hänseenden uppkomna kostnaderna. I kungörelsen har jämväl uttryckligen stadgats, att densamma icke har avseende å frågan om kostnadsfördelningen.

Det i omförmälda promemoria framlagda förslaget kan icke göra anspråk på att utgöra en ur teoretisk synpunkt uttömmande lösning av förevarande spörsmål. En sådan lär icke kunna åstadkommas utan en invecklad lagstiftning, vilken dock näppeligen skulle kunna givas retroaktiv verkan. Att ovan berörda förslag emellertid är ägnat att tillgodose ett starkt behov, framgår av det alldeles övervägande gillande, varmed det mottagits av de myndigheter och övriga vederbörande, som yttrat sig.

De i kungörelsen avsedda anordningarna bestå i dels uppsättande av s. k. kryssmärken, dels anordnande, allt efter olika förhållanden, av grindar eller bommar med bevakning, ljussignaler och ringklockor.

I avseende å kryssmärkena anser jag, i likhet med vad i promemorian uttalats, någon ersättning ej böra ifrågakomma. Likaledes delar jag den i promemorian uttalade uppfattningen, att järnvägarna själva böra få vidkännas kostnaderna för de anordningar av ifrågavarande slag, som medföra besparing i bevakningskostnader. Det må erinras, att, såsom jag i det föregående nämnt, järnvägsstyrelsen förklarar sig icke vilja ifrågasätta att erhålla ersättning för sistnämnda kostnader.

Beträffande övriga anordningar synes det skäligt, att ersättning utgår i den mån de orsakats av vägintresset. Härvid torde man hava att välja mellan det i promemorian föreslagna förfaringssättet att i varje särskilt fall uppskatta järnvägsintressets och vägintressets andelar i kostnaderna eller att, såsom i en del yttranden föreslagits, verkställa fördelningen efter en på förhand bestämd kvot. Sistnämnda förfarande skulle onekligen medföra en betydande förenkling av ersättningsärendenas handläggning. Med hänsyn till den växlande anpart, som i de särskilda fallen torde komma på respektive intressen, synes ett sådant summariskt förfarande, hur lämpligt det i och för sig må vara, knappast vara ur rättvisans synpunkt tillfredsställande. Även om det får antagas, att järnvägsintressets och vägintressets andelar skola visa sig i allmänhet stanna omkring proportionen 1:2, torde det vara påkallat, att möjlighet till justeringar hålles öppen och att alltså prövningen sker från fall till fall. Hos Kungl. Maj:t torde dock ersättningsfrågorna böra om möjligt avgöras på en gång för större grupper.

I ett utlåtande har ifrågasatts, att den del av kostnaden för säkerhetsanordning, som beräknades falla å vägintresset, ej skulle helt gäldas av automo-

bilskattemedel utan till någon del, exempelvis en tredjedel, av de väghållningsskyldiga. I vanliga fall anses det ju av synnerlig vikt, att de väghållningsskyldiga själva få vidkännas viss andel i väghållningskostnaden, för att ej sparsamhetsintresset skall slappas. Samma skäl föreligger ej här, då det är järnvägens innehavare, som under vederbörlig kontroll har att ombesörja arbetet och väl i regel får själv vidkännas någon del av kostnaden. Skulle i något fall onödigt dyrbara anordningar hava kommit till användning, lär det lätteligen observeras vid ärendets prövning och bidraget i motsvarande mån nedsättas. Vidare måste hållas i minnet, att syftet med förevarande förslag är att genom godvilliga uppgörelser undvika rättegångar, och dylika uppgörelser underlättas uppenbarligen i hög grad, om, på sätt jag vill förorda, vägintrumenternas andel av kostnaderna helt täckes av automobilskattemedel. Som villkor för utbekommande av kostnadsbidrag bör uppställas, att järnvägen avgiver förbindelse att avstå från anspråk på ersättning av vederbörande vägintrumenter.

Enligt promemorian skulle bidrag utgå även för anordningar vid korsningar med enskild väg, som allmänneligen befares. I de flesta fall torde dessa anordningar hava orsakats av automobiltrafiken. Det synes skäligt att, då så är fallet, bidrag av automobilskattemedel får utgå i enahanda omfattning som för anordningar vid korsning med allmän väg. Såsom i promemorian framhållits, är detta också påkallat såväl med hänsyn till svårigheterna att utfå någon del av kostnaderna hos intrumenterna i den enskilda vägen som för en rättvis fördelning mellan vägintrumenterna inbördes av deras kostnadsandel.

Vad i övrigt beträffar den omfattning, vari bidrag av automobilskattemedel bör beredas, synes bidraget böra begränsas till att avse engångskostnaderna för sådana anordningar enligt berörda kungörelse den 23 maj 1924, som betingats av förhållandena vid tiden för kungörelsens ikraftträdande. Icke minst i betraktande av den till sin storlek mycket ovissa statsutgift, som en vidsträcktare rätt till ersättning skulle innebära, samt svårigheten att med bestämdhet kunna påräkna, att medel härför skola finnas tillgängliga, torde det vara lämpligt att stanna vid den nu föreslagna gränsen.

De närmare bestämmelserna angående förfarandet torde få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela. För ingivande av ansökning om bidrag torde viss tid böra utsättas. Det torde lämpligen kunna föreskrivas, att sådan ansökning, ställd till Kungl. Maj:t, skall vara ingiven till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före den 1 januari 1930.

Enligt den i promemorian verkställda kostnadsberäkningen antogs det till fördelning mellan vägintrumentet och järnvägsintrumentet ifrågakommande beloppet, omkring 2,450,000 kronor, komma att med omkring två tredjedelar eller i runt tal 1,600,000 kronor falla på vägintrumentet. Häremot har en länsstyrelse samt järnvägsstyrelsen gjort gällande, att säkerhetsanordningarna framkallats av automobiltrafiken i högre grad än den sålunda beräknade kostnadsfördelningen utmärkte, i följd varav den å vägintrumentet fallande kostnadsandelen alltså skulle

hava beräknats för lågt. I enahanda riktning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat sig. Såsom redan i förenämnda promemoria antytts, lär det icke vara möjligt att på förhand bilda sig en säker uppfattning i förevarande avseende.

På sätt i promemorian föreslagits, torde ifrågavarande kostnadsandel, i den mån den avser korsning å stads område och således skall täckas av städernas andel i automobilskattemedel, böra utgå av utjämningsandelen. I fråga om anordning vid korsning å landsbygden torde den böra utgå ur vederbörande läns automobilskattefond. Skulle därvid något läns fond i högre grad betungas, lär, såsom i promemorian anförts, skäligen hänsyn därtill få tagas vid utjämningsandelens fördelning. Enligt verkställda beräkningar torde av de under budgetåret 1929/1930 inflytande automobilskattemedlen på städernas utjämningsandel komma 1,464,000 kronor och på länens automobilskattefonder 14,088,000 kronor. Landsbygdens utjämningsandel beräknas komma att uppgå till 4,392,000 kronor. Därest vägentressets andel i nu berörda kostnader skulle komma att väsentligt överstiga vad som beräknats eller eljest medföra en med hänsyn till övriga ändamåls behöriga tillgodoseende för stark belastning av ifrågavarande medelstillgångar, lär den utvägen få anlitas att fördela kostnaderna på flera år, något som även kan bliva nödvändigt på den grund, att prövningen av ifrågavarande ärenden måste taga en avsevärd tid i anspråk.

För genomförandet av nu ifrågasatta åtgärder synes ändring av gällande förordning om fördelning av automobilskattemedel icke vara erforderlig.

Under återopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg vidtagna anordningar må utgå bidrag enligt ovan förordade grunder, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och ifråga om sådana anordningar vid järnvägs korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.