

Nr 58.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar; given Stockholms slott den 21 januari 1938.

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

GUSTAF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 januari 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Departementschefen, statsrådet Forslund anmäler, efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet, fråga om bidrag till landets järnvägar till kostnaderna för säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg samt anför härom:

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 22) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avvidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar för budgetåret 1938/1939 beräkna ett reservationsanslag av 620,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen. Sedan ärendet numera färdigberetts, torde jag nu få återkomma till detsamma.

Genom kungörelse den 23 maj 1924 (nr 318) meddelades bestämmelser angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Den 26 juni 1933 utfärdades ny kun-

görelse (nr 469) i ämnet, därvid förstnämnda kungörelse upphörde att gälla. 1933 års kungörelse var grundad på ett av särskilda utredningsmän, härads-hövdingen Th. Borell och landshövdingen A. B. Gärde, framlagt förslag (statens offentliga utredningar 1933:7). I nämnda kungörelser hava detaljerade bestämmelser meddelats rörande anbringandet av skilda slag av märken och anordningar. Enligt båda kungörelserna skulle det åligga järnvägs innehavare att uppsätta ifrågavarande märken och anordningar ävensom att i fullgott skick underhålla desamma och fullgöra den bevakning, som kan ifrågakomma. Vad sålunda stadgats har emellertid enligt kungörelserna icke avseende å frågan, vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder.

På grundval av förebragt utredning och en inom departementet år 1928 upprättad promemoria, i det följande benämnd 1928 års promemoria, framlades i proposition, nr 33, till 1929 års riksdag förslag om beredande av bidrag åt järnvägarna för kostnader, som dessa ådragit sig för vissa jämlikt 1924 års kungörelse vidtagna anordningar. Riksdagen (skrivelse nr 120) biföll förslaget, och sedermera utfärdades den 4 september 1929 kungörelse (nr 274) angående bidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar.

Enligt sistnämnda kungörelse skulle järnväg äga åtnjuta bidrag av automobilskattemedel till bestridande av engångskostnad för sådan på grund av bestämmelserna i 1924 års kungörelse vidtagen anordning, som betingats av förhållandena vid tiden för nämnda kungörelses ikraftträdande, dock icke för kryssmärke, förvarningsmärke eller sådan anordning, varigenom järnvägen vunne besparing i bevakningskostnader. Bidrag för säkerhetsanordning skulle utgå med belopp, motsvarande den del av kostnaden för densamma, som skäliggen funnes böra åvila väginresset, dock att bidraget i allmänhet ej finge överstiga två tredjedelar av samma kostnad. Till Kungl. Maj:t ställd ansökan om bidrag skulle av järnvägs innehavare ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före den 1 mars 1930 och skulle beträffande enskild järnväg avse samtliga de säkerhetsanordningar, för vilka bidrag ansåges böra ifrågakomma. Bidrag skulle utgå beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägs korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder. Beviljat bidrag skulle utbetalas, sedan järnvägens ägare och, om järnvägen trafikerades av annan, jämväl denne avgivit förbindelse att mot bidragets åtnjutande avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande väginressenter för kostnad, som bidraget avsåge.

Såsom närmare framgår av förutnämnda proposition, var syftet med de sålunda medgivna bidragen att genom godvilliga uppgörelser undvika rättgångar om ifrågavarande kostnadsersättningar.

I enlighet med de anförda bestämmelserna tilldelades järnvägarna sedermera bidrag till ett sammanlagt belopp av 1,632,435 kronor, motsvarande en anläggningskostnad av 2,458,545 kronor. Av nämnda bidragsbelopp belöpte

avrundat 900,000 kronor på enskilda järnvägar och 732,000 kronor på statens järnvägar; till korsningar å landsbygden respektive i städer hänförliga bidrag belöpte sig till 1,414,000 kronor respektive 218,000 kronor.

Sedermera hava såväl järnvägsstyrelsen som svenska järnvägsföreningen vid skilda tillfällen gjort framställningar om ytterligare bidrag till bestridande av kostnader av förevarande slag. I skrivelse den 12 november 1933 framlade järnvägsstyrelsen ett förslag, åsyftande att järnvägarna skulle erhålla full ersättning *dels* för engångskostnader för sådana till och med år 1933 utförda säkerhetsanläggningar, som tillkommit på grund av förhållanden, vilka inträtt efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, *dels* för engångskostnader för de efter år 1933 vidtagna författningesenliga åtgärderna av ifrågavarande slag, *dels ock* för de årliga kostnaderna för själva driften av de på grund av 1924 och 1933 års kungörelser tillkomna säkerhetsanordningarna. Enahanda framställning gjordes av svenska järnvägsföreningen i skrivelse den 21 december 1933; föreningen påyrkade jämväl bidrag till de årliga underhållskostnaderna för anordningarna.

Genom beslut den 9 januari 1935 har Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samråd med järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen verkställa utredning i vissa frågor rörande trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, vilka frågor närmare angivits i en inom kommunikationsdepartementet utarbetad, den 4 i samma månad dagtecknad promemoria; utredningen skulle även avse frågan om åtgärder för att bereda järnvägarna bidrag för engångskostnader och kostnader för drift och underhåll för säkerhetsanordningar vid vissa korsningar. Med skrivelse den 30 december 1936 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt utredning och förslag i berörda ämnen (statens offentliga utredningar 1937: 15).

Över styrelsens förslag hava yttranden avgivits av överståthållarämbetet och flertalet länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, 1935 års vägsakkunniga, svenska järnvägsföreningen, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Sedermera hava 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, vilka tillkallats för att verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker, den 22 oktober 1937 avgivit utlåtande i bidragsfrågan, medan de sakkunniga i samband med sina utredningar rörande trafiksäkerheten på vägarna hava under fortsatt övervägande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förberörda förslag i övrigt. Över de sakkunnigas utlåtande, vilket innefattar särskilt förslag i bidragsfrågan, hava yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen, varjämte motormännens riksförbund inkommit med en skrift.

I sin utredning har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i särskilda avsnitt behandlat följande olika bidrag till kostnaderna för anordningar enligt 1924 och 1933 års kungörelser:

1. Bidrag till engångskostnader för sådana varningsmärken och säkerhetsanordningar, som blivit uppsatta efter den 1 mars 1930 eller framdeles komma

att uppsättas. (Säkerhetsanordning, som tillkommit på grund av bestämmelserna i 1924 års kungörelse och icke betingats av förhållandena vid tiden för nämnda kungörelses ikraftträdande, har enligt styrelsen i allmänhet uppsatts efter den 1 mars 1930. För enkelhetens skull benämner styrelsen dylik korsning i det följande »säkerhetsanordning, som blivit uppsatt efter den 1 mars 1930».)

2. Bidrag till kostnader för drift och underhåll av varningsmärken och säkerhetsanordningar.

3. Bidrag till kostnader, som föranletts av 1933 års säkerhetskungörelse eller komma att föranledas av de ändringar i säkerhetskungörelsen, vilka framdeles kunna bli genomförda.

I enlighet med sitt uppdrag har styrelsen därjämte till behandling upptagit fråga om bidrag till vissa kostnader för säkerhetsanordningar vid plankorsningar å sådana enskilda vägar, som icke anses vara allmänneligen befarna; detta spörsmål avser alltså korsningar, å vilka nyssnämnda kungörelser icke erhållit tillämpning.

Beträffande *engångskostnaderna för »anordningar, som blivit uppsatta efter den 1 mars 1930»*, har styrelsen till en början i anslutning till den ståndpunkt, som intagits av statsmakterna år 1929, förordat, att kostnaderna för kryssmärken och förvarningsmärken alltjämt skola bestridas av järnvägarna, liksom de vägmärken, som skola uppsättas vid de allmänna vägarna framför korsning med järnväg, bestridas av vägdistrikten.

I fråga om bidrag till engångskostnaderna för övriga hithörande anläggningar erinrar styrelsen inledningsvis om vad tidigare förekommit. Enligt en av styrelsen i fortsättningen meddelad sammanställning hava kostnaderna för de ifrågavarande anordningar, vilka tillkommit före den 1 januari 1935, uppgått till 360,994 kronor, varav vid statens järnvägar 233,115 kronor och vid enskilda järnvägar 127,879 kronor. Då kostnaderna sålunda uppgått till i medeltal 60,000 kronor per år, har styrelsen ansett anläggningskostnaderna per den 1 januari 1937 kunna uppskattas till 480,000 kronor. Om bidrag till dessa kostnader anför styrelsen i huvudsak:

Ifrågavarande säkerhetsanordningar torde i regel vara belägna på enskilda allmänneligen befarna vägar eller på sådana allmänna vägar, som efter den 1 mars 1930 blivit intagna till allmänt underhåll. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är fullt ense med järnvägarnas representanter därom, att det skulle välla mycket stora olägenheter och kostnader, om vägintrassets andel i kostnaderna för dessa säkerhetsanordningar i varje särskilt fall skulle bestämmas och utkrävas genom rättegång. Dels torde det nämligen, såsom järnvägsstyrelsen redan framhållit, möta svårigheter att avgöra vem som i det enskilda fallet är att betrakta såsom vägens rätta ägare, och dels torde rättspraxis rörande skyldigheten för vägens ägare att bidraga till kostnaderna för säkerhetsanordningarna icke vara klarlagd. I varje fall torde de olika vägägarna svårigen mera allmänt kunna bibringas sådan uppfattning i frågan, att de frivilligt bidraga till förevarande kostnader. Erfarenheten efter år 1933 ger även vid handen, att järnvägarna endast i undantagsfall lyckats träffa frivilliga överenskommelser med vägstyrelser och övriga vägägare i hithörande frågor. Då det ännu icke finnes något prejudikat från högsta instans, innebärande att kostnaden för säkerhetsanordning fördelats mellan parterna, torde man kunna utgå ifrån, att rättegångsvägen i allmänhet komme att leda till att i de

enskilda fallen endera parten bleve ålagd att bära hela kostnaden. Varken för de enskilda vägägarna eller för järnvägarna skulle detta resultat vara till fördel. Samma skäl, som vid 1929 års riksdag framfördes för anvisandet av bidrag av automobilskattemedel till då utförda säkerhetsanordningar, synas styrelsen bärande även i fråga om de senare utförda anordningarna. Att dessa anordningar tillkommit i anledning av förhållanden, vilka inträffat *efter* ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, synes i detta avseende hava föga betydelse ur principiell synpunkt.

Styrelsen har i detta sammanhang även berört frågan, huruvida det för automobiltrafiken kan anses vara motiverat att använda automobilskattemedel för nu ifrågavarande ändamål. Härom anför styrelsen:

Tidigare har en icke oväsentlig del av det allmänna vägnätet varit förbjuden för automobiltrafik, och praktiskt taget hela det enskilda vägnätet har i automobilismens begynnelse varit stängt för bilismen. För närvarande hör däremot en automobilförbjuden väg till sällsyntheterna, och vanligen möter bilägaren icke något hinder att färdas vart han önskar även på av enskilda personer underhållna vägar. I vårt land råder i detta avseende stor frihet, vilket måste vara till allra största fördel för bilismen. Med säkerhet torde man emellertid kunna utgå ifrån, att ägaren av en enskild väg, som berör en järnvägs korsning i plan, icke skulle släppa fram utomstående trafik, om ägaren riskerade att för varje korsning åsamka sig utgifter, motsvarande ett kapitalvärde på bortåt 10,000 kronor. Införandet av trafikförbud å de vägar, som passera oskyddade järnvägs korsningar, skulle säkerligen också få följdverkningar, som bleve till skada för det fria trafiksystem, som nu råder på landets enskilda vägnät. Denna skada måste för bilismen värderas väsentligt högre än de summor, som skulle inbesparas av automobilskattemedlen. Varken ur lämplighetssynpunkt eller ur skälighetssynpunkt torde det således finnas anledning för automobiltrafikens representanter att motsätta sig automobilskattemedlens användande för ifrågavarande ändamål. För bestämmandet av automobilskattens storlek — de samlade automobilskattebidragen, som jämte bidragen till drift och underhåll uppskattas till 200,000 kronor per år, obetydlig inverkan.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning tala alla skäl för att fortfarande följa den väg, som anvisats i 1928 års promemoria. Styrelsen vill därför föreslå, att för täckande av vägintrössets andel i engångskostnaderna för redan utförda anordningar automobilskattemedel måtte komma till användning.

Beträffande vägintrössets kostnadsandel anför styrelsen:

Då det här är fråga om ett stort antal korsningar, kan en utredning rörande den riktiga fördelningen av kostnaderna mellan järnvägsinträset och väginträset vid varje särskild korsning icke lämpligen verkställas. Enklast skulle påtagligen vara att på förhand söka fastställa en bestämd kvot, efter vilken anslagstilldelningen av automobilskattemedel skulle verkställas. Då emellertid en möjlighet bör hållas öppen för hänsynstagande till mera särpräglade förhållanden, som kunna råda vid vissa korsningar, synes det, liksom i 1929 års kungörelse, endast böra fastslås, att bidraget i allmänhet icke får överstiga en viss angiven andel av kostnaden.

I 1929 års kungörelse blev motsvarande andel i enlighet med departementschefens förslag bestämd till två tredjedelar.

Såsom styrelsen i det föregående framhållit, föreligga enligt styrelsens mening ur principiell synpunkt inga väsentliga skillnader mellan den grupp av korsningar, som betingats av förhållande vid ikraftträdandet av 1924 års kun-

görelse, och den grupp av korsningar, varom nu är fråga. Styrelsen förutsätter härvid, att järnvägarna i de fall, där järnvägen haft prioritetsrätt framför vägen — således först och främst vid nybyggda allmänna vägar — begagnat sig av denna rätt och erhållit ersättning av väghållarna, så att dylika korsningar icke behöva beräknas förekomma i sistnämnda grupp. I järnvägsstyrelsens och svenska järnvägsföreningens förutnämnda framställningar har emellertid hemställts, att bidraget skulle utgå i sådan omfattning, att järnvägen lämnades full ersättning för hela anläggningskostnaden, eftersom anläggningarna så gott som undantagslöst tillkommit uteslutande på grund av vägtrafikens ökning på de olika platserna. I anledning härav synes ett närmare skärskådande av gällande rättsgrundsatser nödvändigt.

Förhållandena vid de äldre allmänna vägarna torde i allt väsentligt vara ordnade genom 1929 års kungörelse. Det torde således här endast vara fråga om vägar, som nyligen blivit intagna till allmänt underhåll eller som fått sådan trafik, att de blivit hänförliga till kategorien allmänneligen befarna.

Den huvudprincip, som låg till grund för 1929 års kungörelse, uttrycktes i 1928 års promemoria på följande sätt: »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.»

I anslutning till denna princip har, sedan automobiltrafiken alltmer utvecklats, följande åskådningssätt framkommit. Man har räknat den tillkommande automobiltrafiken icke endast såsom en ökning i trafiken utan såsom en förändring i trafikens art. Man anser det visserligen skäligt att låta en järnväg bära kostnaderna för säkerhetsanordningar, som blivit erforderliga till följd av en ökning i vägtrafiken, med vilken järnvägens anläggare bort räkna såsom möjlig, men man har icke ansett sig kunna intaga samma ståndpunkt, sedan det efter järnvägens byggande tillkommit ett nytt slag av vägtrafik — motortrafiken. Liksom detta nya trafikmedel fått bära den ökning i kostnaden för vägunderhållet, som det åstadkommit, bör det bära den därigenom ökade kostnaden för trafiksäkerhetsanordningarna.

Under förutsättning att större ökning av den ursprungliga vägtrafiken icke ägt rum, har man ansett sig kunna uppställa följande regel. Där behovet av säkerhetsanordningar främst är beroende av förändringar i järnvägens drift, kan det vara skäligt att lägga hela kostnaden för säkerhetsanordningarna på järnvägen, men om åter järnvägsdriften är tämligen oförändrad och behovet av säkerhetsanordningar är beroende av uppkommen automobiltrafik å vägen, bör denna ensam bära kostnaden. Då säkerhetsanordningarna krävas på grund av såväl ökad järnvägstrafik som ökad automobiltrafik, bör en kostnadsfördelning ske. Den framställning till riksdagen, som resulterade i 1929 års kungörelse, synes vara byggd på en dylik uppfattning om kostnadernas fördelning. Styrelsen har sig dock icke bekant något rättsfall, vari sådan uppdelning av kostnaderna för säkerhetsanordningarna blivit i dom föreskriven.

Nu äro emellertid gällande bestämmelser på området sådana, att tillkomsten av de säkerhetsanordningar, som uppsatts på grund av föreskrifter i 1924 eller 1933 års säkerhetskungörelser, alltid måste anses föranledd av vägtrafiken. Till växande järnvägstrafik eller till förändringar i järnvägens drift tages i nämnda föreskrifter icke någon hänsyn, då det gäller att bedöma, huruvida säkerhetsanordningar erfordras eller få utelämnas. Det är uteslutande den omständigheten, att vägen kan anses allmänneligen befaren, som kan utgöra tillräckligt skäl för att med stöd av säkerhetskungörelsen pröva säkerhetsanordningar erforderliga. På grund härav har den uppfattning rörande en skälig

uppdelning av kostnaderna för säkerhetsanordningarna, för vilken här redogjorts, hittills endast haft teoretiskt intresse. Praktisk betydelse kan endast tillmätas gällande rättsuppfattning.

I fortsättningen redogör styrelsen för den rättspraxis, som under senare år utvecklats i fråga om fördelningen mellan intressenterna av kostnader av ifrågavarande slag, och för en av justitierådet E. Stenbeck upprättad promemoria i ämnet. Härutinnan torde jag få hänvisa till det tryckta betänkan- det. Sammanfattningsvis anför styrelsen vidare:

Av den lämnade redogörelsen torde framgå, att rättsuppfattningen icke avser, att det i allmänhet skulle åligga vägintresset att helt bekosta säkerhetsanordningarna vid korsningar, varom nu är fråga.

Det synes sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att frågan om vägintressets kostnadsandel vid ifrågavarande säkerhetsanordningar bör bedömas på följande sätt. Gällande rättsgrunder giva icke stöd för den uppfattningen, att vägintresset, enkannerligen automobilskattemedlen, skall bära hela kostnaden för anläggningarna. Å andra sidan kan det ej förnekas, att dessa säkerhetsanordningar, vilka blivit uppsatta efter den 1 mars 1930, i många fall påkallats av motortrafiken eller över huvud taget ökad trafik å vägen.

Efter övervägande av dessa omständigheter har det syntts väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skäligt, att vägintressets kostnadsandel, som enligt 1929 års kungörelse bestämdes till högst $\frac{2}{3}$, för nu ifrågavarande säkerhetsanordningar höjes. Styrelsen har därvid funnit sig bära föreslå en till $\frac{3}{4}$ höjd kvotdel för vägintressets vidkommande. Vid bidraget till förevarande engångskostnader bör, fortsätter styrelsen, i överensstämmelse med 1929 års kungörelse knytas det villkoret, att järnvägen skall avgiva förbindelse att mot bidragets åtnjutande avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande vägintressenter för kostnad, som bidraget avser. Skulle i något fall en järnväg anse, att förhållandena äro sådana, att nämnda kvotdel är för låg, står det alltid järnvägen fritt att i fråga om sådan korsning avstå från bidraget och på annat sätt uttaga ersättning för säkerhetsanordningarna. Påtagligt torde vara, slutar styrelsen, att järnvägarna under alla förhållanden komma att göra detta beträffande alla nytillkommande allmänna vägar.

Beträffande därefter engångskostnaderna för i framtiden tillkommande säkerhetsanordningar har styrelsen framhållit, att det i 1928 års promemoria gjorda uttalandet, att uppkommande frågor om täckande av kostnader för framdeles vidtagna säkerhetsanordningar syntes kunna lösas efter i promemorian angivna grunder, syntes vara väl motiverat. I anslutning härtill har styrelsen nyss föreslagit, att i fråga om statsbidrag ingen annan skillnad skulle göras mellan säkerhetsanordningar, som tillkommit före den 1 mars 1930, och dem som efter denna tidpunkt hittills utförts, än att vägintressets kvotdel höjes från $\frac{2}{3}$ till $\frac{3}{4}$. Efter övervägande har styrelsen funnit skäl att nu föreslå, att järnvägarna även skola kunna erhålla statsbidrag av automobilskattemedel efter en bidragsandel av $\frac{3}{4}$ till de säkerhetsanordningar, som framdeles uppsätts å vägar, vilka förklarats allmänneligen befarna. Styrelsen erinrar om att järnvägsstyrelsen i sin framställning den 12 november 1933 föreslagit, att av automobilskattemedel måtte för varje år få disponeras ett visst belopp för bestridande av kostnader för framdeles erfor-

derliga säkerhetsanordningar. Detta förslag anser sig väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra förorda. Förevarande belopp synas styrelsen böra tillföras en särskild fond, rörande vars fördelning och närmare ändamål styrelsen i det följande framlägger förslag.

Styrelsen övergår så till frågan om *bidrag till årliga kostnader för drift och underhåll av varningsmärken och säkerhetsanordningar* och anför härom till en början bland annat följande:

I 1928 års promemoria berördes icke frågan om bidrag till järnvägarnas kostnader för drift och underhåll av de säkerhetsanordningar, vilkas uppsättande funnits böra helt eller delvis bestridas med automobilskattemedel.

Järnvägsekonomisakkunniga hade däremot i sin skrivelse den 13 oktober 1928 anført, att kostnaden för underhåll och drift av ifrågavarande anordningar syntes i regel skäligen kunna fördelas på järnvägs- och vägintraset efter enahanda grunder som engångskostnaden.

I propositionen till 1929 års riksdag upptog departementschefen icke frågan om drift- och underhållskostnaderna till behandling, och riksdagens beslut rörande bidrag till säkerhetsanordningarna får anses gälla endast engångskostnaderna för vidtagna anordningar. Såvitt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunnat finna, kan riksdagens beslut icke tolkas så, att frågan om bidrag till drift- och underhållskostnaderna skulle hava blivit av riksdagen prövad och avfärdad.

Utredningsmännen Borell-Gärde anförde i sitt betänkande (sid. 57), att samma synpunkter, som anförts i avseende å kostnaderna för uppsättandet av säkerhetsanordningar och varningsmärken, torde bliva att tillämpa jämväl beträffande kostnaderna för underhåll och drift därav. Enligt svensk lag torde nämligen, framhöllo utredningsmännen, sistberörda kostnader åvila den, som hade att vidkännas kostnaderna för anordningarnas eller märkenas uppsättande.

I järnvägsstyrelsens skrivelse den 12 november 1933 framhålles, att det syntes styrelsen, som om själva driften av de på grund av 1924 och 1933 års kungörelser tillkomna säkerhetsanordningarna borde bekostas av automobilskattemedel, varemot kostnaderna för underhållet av dessa anläggningar av praktiska skäl skulle kunna åläggas järnvägarna att bestrida.

Svenska järnvägsföreningen framhöll i sin skrivelse den 21 december 1933, att det på grund av svårigheten att med hittillsvarande bokföringssystem tillräckligt noga skilja mellan nu ifrågavarande kostnader och övriga till väg- och banbevakningen hörande drift- och underhållskostnader enligt järnvägsföreningens mening vore bäst, om ersättningen finge utgå efter för varje olika slag av signal- och säkerhetsanordning bestämda årliga enhetsbelopp. Järnvägsföreningen nämnde i skrivelsen följande ersättningsbelopp såsom rimliga: för automatisk ljus- och ljudsignal 400 kronor, för ljussignal 300 kronor och för enbart ljudsignal 175 kronor. För stationsmanövrerade fällbommar eller lokalt manövrerade bommar eller grindar borde ersättning utgå för beräknad respektive verklig personalkostnad med tillägg av 150 kronor för fällbommar och 60 kronor för grindar.

I fortsättningen erinrar styrelsen om att styrelsen vid ett par tillfällen år 1928 uttalat sig rörande ersättning för ifrågavarande drift- och underhållskostnader och därvid avstyrkt bidrag av automobilskattemedel till dessa kostnader. Detta, säger styrelsen, hade sin grund däri, att styrelsen för erhållande av en enkel och klar rättsprincip och för vinnande av en påfordrad förenkling i ärendenas handläggning föreslagit, att full ersättning skulle lämnas järnvägarna för säkerhetsanordningarnas engångskostnader. Då styrelsen sålunda

förutsatt, att järnvägarna icke skulle belastas med några engångskostnader, ansåg styrelsen såväl rättsliga som praktiska skäl tala för att järnvägarna själva borde svara för med järnvägsdriften direkt samhörande drift och underhåll av uppsatta säkerhetsanordningar. Då styrelsens förslag rörande ersättningen beträffande engångskostnaderna icke vunnit statsmakternas gillande, måste styrelsen emellertid nu frångå denna sin tidigare uttalade uppfattning rörande täckandet av drift- och underhållskostnaderna. Styrelsen ansåg sig år 1928 böra på det kraftigaste understryka angelägenheten av att den viktiga frågan om kostnaderna för framtida drift och underhåll icke bleve undanskjuten. Angelägenheten av frågans snara lösning torde sedan dess icke hava minskats. Ehuru en så enkel regel, som styrelsen tidigare tänkt sig, icke längre står till buds, synes dock, slutar styrelsen, en för alla berörda parter godtagbar lösning kunna åstadkommas på grundval av de förslag, som järnvägarnas representanter, på sätt nyss angivits, framlagt.

Styrelsen går härefter närmare in på frågan om bidrag till underhåll och drift av ifrågavarande anordningar och anför:

Då staten lämnar bidrag till anläggningar av varjehanda slag för att understödja allmännyttiga ändamål följer enligt allmän praxis icke därmed, att staten påtager sig någon underhållsskyldighet av anläggningarna. De bidrag av automobilskattemedel, som utgått eller föreslagits att utgå till säkerhetsanordningarnas anläggningskostnader, äro emellertid icke att betrakta såsom statsbidrag i vanlig mening. I detta fall utövar staten icke någon understödjande verksamhet, utan staten eller, om man så vill uttrycka sig, automobilväsendet har påtagit sig att svara för de krav, som järnvägarna i annat fall rättsligen skulle kunna ställa på det allmänna och enskilda vägväsendet. Då staten såsom villkor för bidrags beviljande icke har fordrat, att järnvägen skulle förbinda sig att bestrida anläggningarnas drift och underhåll, torde härav följa att även frågan om driften och underhållet skall ordnas genom statens försorg. I annat fall skulle flertalet av de förevarande fallen överlämnas till avgörande genom tvist inför domstol, varigenom nyttan med statens ingripande i frågan rörande engångskostnaderna skulle bliva förspild.

På frågans nuvarande läge torde man icke kunna utgå från annat än den av utredningsmännen Borell-Gärde hävdade satsen, att kostnaderna för drift och underhåll skola åvila den, som har att vidkännas eller påtagit sig att bära kostnaderna för anordningarnas uppsättande. Om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag rörande fortsatta anslag av automobilskattemedel till säkerhetsanordningarnas anläggningskostnader vinna statsmakternas gillande, torde man få anse, att statsmakterna låtit automobilskattemedlen åtaga sig vägintrössets skyldigheter gentemot järnvägarna beträffande kostnaderna för säkerhetsanordningarna. Till följd härav måste det anses åvila automobilskattemedlen att även gälda kostnaderna för säkerhetsanordningarnas drift och underhåll i samma proportion som statsbidrag har utgått eller föreslagits utgå.

Enligt nu angivna principer, fortsätter styrelsen, skulle järnvägarna icke erhålla något bidrag för underhåll av varningsmärken (kryssmärken och förvarningsmärken), för vilkas engångskostnader järnvägarna ensamma hava att svara. Till drift och underhåll av de säkerhetsanordningar, för vilka utgått statsbidrag enligt 1929 års kungörelse, böra järnvägarna erhålla statsbidrag av automobilskattemedel efter samma grunder och med samma andel som beträffande anläggningskostnaden, alltså vanligen med $\frac{2}{3}$ av verklig årskostnad. Till drift och underhåll av de säkerhetsanordningar, för vilka nu

eller framdeles skulle utgå statsbidrag med i regel $\frac{3}{4}$ av anläggningskostnaden, böra järnvägarna erhålla bidrag, beräknat på motsvarande sätt men efter den höjda bidragsandelen.

Att järnvägsstyrelsen icke gjort framställning om anslag till mera än till driften bör, framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ses mot bakgrunden av att järnvägsstyrelsen förutsatt, att järnvägarna hade att vänta full ersättning såväl för engångskostnaderna som för driften. Då det i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förevarande förslag är räknat med att järnvägarna själva skola vidkännas viss del av dessa kostnader, kan det enligt styrelsen icke anses riktigt att godtaga järnvägsstyrelsens förslag, att järnvägarna skulle bestrida anläggningarnas underhåll. De praktiska svårigheterna att åstadkomma godtagbara värden för säkerhetsanordningarnas underhåll torde kunna elimineras genom den metod, som svenska järnvägsföreningen föreslagit, nämligen att lägga viss beräknad kostnad för varje slag av standardkonstruktion till grund för det årliga bidraget. Härigenom vinner man även en viss fördel genom att undgå annars tänkbara meningsskiljaktigheter om var gränsen skall dragas mellan drift och underhåll.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen behandlar i detta sammanhang vissa detaljer i fråga om vad som skall räknas såsom anslagsberättigad kostnad och dylikt; vad styrelsen härutinnan anfört torde jag här få förbigå. Nämnas må att styrelsen förordar, att ersättningen i allmänhet utgår efter beräknad kostnad och att beräkningen för varje särskild gång avser en tidsperiod av förslagsvis fem år. Ersättningen anser styrelsen icke kunna utgå lika över hela landet, men en viss standardisering bör kunna genomföras, så att enhetlig kostnad beräknas för varje järnvägsförvaltning respektive distrikt, dock med iakttagande att i de större förvaltningarna uppdelning bör ske i korsningar å huvudbanor och å bibanor.

Under förutsättning, att utbyggandet av säkerhetsanordningar under åren 1935—1936 fortgått i ungefärligen samma takt som under tidigare år, har styrelsen med ledning av uppgifter för tiden till och med år 1934 beräknat, att den sammanlagda kostnaden för drift och underhåll av förevarande säkerhetsanordningar under perioden 1924—1936 eller cirka $12\frac{1}{2}$ år skulle uppgå till i runt tal 2,400,000 kronor. Av denna summa belöpa 2,100,000 kronor på säkerhetsanordningar, som utförts före den 1 mars 1930, och 300,000 kronor på senare utförda säkerhetsanordningar. Årskostnaden för drift och underhåll under år 1937 för dessa båda grupper av säkerhetsanordningar uppskattas av styrelsen till 180,000 respektive 70,000 kronor eller till sammanlagt 250,000 kronor. Årskostnaden kommer givetvis i framtiden att ökas allt efter som säkerhetsanordningar måste uppsättas vid korsningar, som förklarats allmänligen befarna. Å andra sidan, slutar styrelsen, bör en viss minskning kunna beräknas på grund av det arbete med friläggandet av järnvägs korsningar, som alltjämt torde komma att fortgå inom landet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen övergår härefter till behandling av frågan om *bidrag till kostnader, som föranletts av 1933 års säkerhetskungörelse eller komma att föranledas av de ändringar i säkerhetskungörelsen,*

vilka framdeles kunna bliva genomförda. Styrelsen framhåller, att de ändringar i 1924 års säkerhetskungörelse, som genomfördes i och med ikraftträdandet av 1933 års kungörelse, icke voro av genomgripande art. Den mest framträdande ändringen bestod däri, att nya föreskrifter rörande varningsmärken samt grindars och bommars målning genomfördes. Enligt övergångsbestämmelse till kungörelsen fick med förändring av färg å dessa anordningar anstå intill den 1 januari 1937. Avsikten härmed var, anför styrelsen, att om målning i allmänhet icke skulle behöva företagas förrän i samband med den underhållsmålning, som normalt ändock behövde utföras. Bärande skäl för att järnvägarna skulle tillerkännas statsbidrag på grund av de ändrade målning föreskrifterna synas styrelsen därför icke föreligga. Vidare anför styrelsen:

De i viss mån ändrade föreskrifterna rörande uppsättande av varningsmärken synas, då kryssmärkenas uppsättande och underhåll ansetts ankomma på järnvägarna att bekosta, icke böra föranleda statsbidrag av automobilskattemedel. I detta avseende kunna dock de engångskostnader, som föranletts av de nytillkomna bestämmelserna rörande reflexanordningar å kryssmärken vid s. k. frisiktskorsningar och vid korsningar, som äro försedda med allenast ringklockor, anses särpräglade. Reflexanordningarna å kryssmärkena äro direkt påkallade av automobiltrafiken, varför det måste anses skäligt att bidrag utgår till järnvägarna för de kostnader, som uppstått på grund av utbyte av de tidigare uppsatta kryssen mot nya kryss med reflexanordningar.

Har järnväg enligt 1929 års kungörelse erhållit bidrag till säkerhetsanordning och denna anordning måst utbytas eller kompletteras på grund av 1933 års kungörelse, synes det vara i full överensstämmelse med de förut i denna utredning tillämpade principerna, att järnvägen efter prövning i varje särskilt fall erhåller samma procentuella ersättning för de senare vidtagna åtgärderna, som utgått till den ursprungliga anläggningskostnaden.

Annorlunda ställa sig förhållandena vid de korsningar, där bevakningsskyldigheten av ålder ansetts helt åvila järnvägen. Ursprungligen hava dylika korsningar varit skyddade medelst personlig bevakning. Sedermera hava vid vissa dylika korsningar mekaniska anordningar blivit uppsatta, oftast för att järnvägen därigenom skulle erhålla besparing i bevakningskostnaderna. Dessa mekaniska anordningar hava antingen från början eller under hand bringats till överensstämmelse med föreskrifterna i 1924 års säkerhetskungörelse. När därefter kungörelsen ändrades år 1933, förorsakade detta järnvägarna i en del fall vissa kostnader för de mekaniska anordningarnas komplettering. Dessa kostnader hava visserligen icke varit av större omfattning, och för den skull torde frågan för närvarande icke hava avgörande ekonomisk betydelse. Man måste emellertid bemärka, att det sätt, på vilket förevarande detaljfråga nu löses, kan komma att få större ekonomiska konsekvenser beträffande framtida ändringar.

Kraven på säkerhetsanordningar vid korsningarna och dessa anordningars tekniska utförande måste beräknas komma att allt framgent följa teknikens utveckling på närstående områden. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett sig böra föreslå en ändring av så genomgripande art, att ljussignaler alltid skola vara kompletterade med ringklockor. Utredning om ett internationellt samarbete på säkerhetsområdet pågår, och detta arbete kan komma att nödvändiggöra även andra åtgärder för säkerhetsanordningarnas modernisering. Skall denna modernisering alltid ske med bidrag av automobilskatte-

medel och merkostnaderna för den moderniserade anordningens underhåll delvis gäldas av automobilskattemedel, torde till sist flertalet av järnvägs-korsningarna med mekaniserade säkerhetsanordningar övergå till att bli va mer eller mindre statsbidragsberättigade.

Från järnvägarnas synpunkt torde det medföra ett visst osäkerhetstillstånd, om en författningsenlig anordning med beräknad lång livslängd utan ersättning skulle behöva ändras eller kompletteras, särskilt om anledningen härtill skulle hava sin grund i ändrad uppfattning från myndigheternas sida om olika säkerhetsanordningars lämplighet. Som ett teoretiskt tänkbart exempel må nämnas förslaget att ersätta de nuvarande ringklockorna med sirener, för den händelse ett sådant förslag skulle genomföras annorlunda än i den mån utbyte av förbrukad anordning ändock skulle äga rum. Vägintresset kan å andra sidan genmäla, att vid ifrågavarande korsningar ansvaret och kostnaderna för nödiga säkerhetsanordningar en gång blivit för all framtid pålagda järnvägen. Då järnvägen för vinnande av kostnadsbesparing eller av annan orsak ansåg sig böra införa mekaniska anordningar, motsatte sig vägväsendet icke denna åtgärd, ehuru det måste ansetts uppenbart, att de först utexperimenterade anordningarna med tillhörande författningsföreskrifter icke kunde vara godtagbara för all framtid. Givetvis avsåg vägväsendet icke, att detta skulle få leda till att vägtrafikanterna finge delvis övertaga bevakningskostnaderna för ifrågavarande korsningar, om det skulle visa sig, att de mekaniska anordningarna icke uppfylla rimliga krav på nödig säkerhet.

Styrelsen anser sig böra i denna fråga intaga den ståndpunkten, att några allmängiltiga regler nu icke rimligen kunna uppställas utan att skäligheten av bidragstilldelningen måste prövas från fall till fall i samband med genomförandet av ändringarna i säkerhetskungörelsen.

Vad beträffar de ändringar i föreskrifterna beträffande själva säkerhetsanordningarna, som genomfördes med 1933 års kungörelse, synas dessa på ett undantag när vara av den art, att de endast få anses vara ett förtydligande av bestämmelserna i 1924 års kungörelse. Det nämnda undantaget rör sådan lykta, som skall finnas anbragt vid korsning med bevakade grindar eller bommar. Enligt 1924 års kungörelse skulle skenet från dylik lykta vara för den vägfärdande tydligt synligt på ett avstånd av minst 15 meter. Detta avstånd har i 1933 års kungörelse ökat till 25 meter. De kostnader, som denna ändring kan hava åsamkat järnvägarna, torde dock icke vara av den storleksordning, att statsbidrag till densamma skall behöva ifrågasättas.

Kostnaderna för berörda ändringar och kompletteringar av varningsmärken (kryssmärken), som föranletts av 1933 års säkerhetskungörelse, beräknas enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till omkring 105,000 kronor. Med en bidragsandel av $\frac{2}{3}$ skulle statsbidraget till dessa engångskostnader uppgå till 70,000 kronor.

Vad beträffar de ändringar i 1933 års kungörelse, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grund av förevarande utredningsuppdrag funnit anledning föreslå, är det enligt styrelsen endast tvenne föreskrifter, som kunna föranleda fördyrande åtgärder, nämligen, att alla ljussignaler skola vara försedda med ringklockor samt att ringningstiden för ringklockor vid korsning med flera spår förlänges. Båda dessa föreskrifter måste enligt styrelsens mening anses vara av sådan art, att de icke kunna betecknas såsom innebärande införandet av nya säkerhetskrav, föranledda av förändrad eller nytillkommen vägtrafik eller dylikt. Föreskrifterna avse nämligen endast att täcka luckor

i de gällande bestämmelserna, vilka luckor förefunnos redan vid bestämmelsernas ikraftträdande men icke förrän i samband med förevarande utredning blivit påtalade. Vid de korsningar, där det tillkommer järnvägarna att bestrida alla kostnader för säkerhetsanordningarna, synas därför bärande skäl för tilldelning av statsbidrag icke kunna framläggas. I fråga om de korsningar, där vägintrasset har ansetts böra bestrida viss andel av säkerhetsanordningarnas kostnader, bör däremot, säger styrelsen, statsbidrag av automobilskattemedel påtagligen utgå till de arbeten, som komma att föränledas av förvarande ändringar i säkerhetskungörelsen. Kostnaderna för dessa arbeten uppskattas till 75,000 kronor och statsbidraget därå till 52,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upptager härefter till särskild behandling frågan om *bidrag av automobilskattemedel till järnvägarna för vissa kostnader för säkerhetsanordningar vid plankorsningar å sådana enskilda vägar, som icke kunna anses vara allmänneligen befarna*. Å dessa korsningar äger 1933 års kungörelse icke tillämpning. Styrelsen framhåller, att den statistik över olyckshändelserna vid järnvägs korsningar i plan, som tillkommit, sedan styrelsen erhöll sitt uppdrag, bekräftat angelägenheten av att åtgärder vidtagas för att öka trafiksäkerheten vid plankorsningarna å de enskilda vägarna; flertalet allvarliga olyckshändelser äga fortfarande rum vid obehövade järnvägs korsningar å enskilda vägar. Det synes styrelsen därför väl motiverat att närmare undersöka, huruvida icke åtgärder för höjandet av trafiksäkerheten å de enskilda vägarna kunna vara möjliga att genomföra. Styrelsen anför härom, bland annat:

Någon praxis beträffande minimifordringarna på säkerhetsåtgärderna vid förevarande plankorsningar har icke erhållits. Det kan även böra påpekas, att det icke finnes någon bestämmelse, enligt vilken markägare invid en enskild korsning kan åläggas att genom röjning eller dylikt utföra viss sikt-förbättring eller att medgiva järnvägen rätt att verkställa dylik röjning. Frånvaro härav torde i hög grad hava försvårat för järnvägarna att åstadkomma önskvärda sikt-förbättringar.

Såsom förhållandena förelegat, har det hittills stött på stora svårigheter att åstadkomma förbättringar vid förevarande slag av korsningar, även om korsning påtagligen varit vådlig för trafiken på vägen. Genom ett under år 1936 fattat avgörande i högsta instans i mål rörande ansvaret för olyckshändelse vid en icke allmänneligen befaren järnvägs korsning å enskild väg (N. J. A. 1936 sid. 12) har emellertid ett betydelsefullt prejudikat erhållits. Enligt vad i denna dom uttalas, hade det vid den i målet ifrågavarande korsningen, även om vägen, oaktat en ej obetydlig trafik, icke vore att anse såsom allmänneligen befaren, med hänsyn till såväl trafikens omfattning som framför allt de ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen ogynnsamma sikt- och lutningsförhållandena ålegat järnvägsförvaltningen att, utöver vad som skett genom kryssmärkes uppsättande, vidtagna nödiga åtgärder till föroringande av faran för trafiken å vägen samt i sådant syfte åtminstone föranstalta om siktens förbättrande genom erforderlig röjning av skymmande träd och buskar samt, i fall av behov efter sådan röjning, om lystringssignals avgivande från analkande tåg. Man torde hava rätt att tolka detta domslut så, att det hädan-efter kan anses råda sådan rättspraxis, att järnvägen bär ansvaret för att å vägar med ej obetydlig trafik erforderliga åtgärder vidtagas för att åtminstone uppenbart trafikfarliga förhållanden vid en järnvägs korsning bliva undan-

röjda, där så med rimliga medel kan ske, även om särskilda föreskrifter härom icke skulle finnas utfärdade.

Med anledning av ifrågavarande dom har järnvägsstyrelsen genom cirkulärskrivelser den 10 mars och den 2 april 1936 till samtliga distriktschefer anbefallt undersökningar och för vissa fall åtgärder för siktens förbättring vid alla korsningar med sådana enskilda, icke allmänneligen befarna vägar, där siktförhållandena för vägtrafiken äro dåliga och vägtrafiken icke är alltför obetydlig. Även de enskilda järnvägarna hava genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg blivit underrättade om behovet av dylika åtgärder.

Ehuru genom dessa planerade åtgärder väsentlig förbättring av säkerheten vid ifrågavarande järnvägs korsningar kan beräknas bli genomförd, torde dock därigenom icke kunna vinnas fullt ut, vad som åsyftats i kommunikationsdepartementets promemoria den 4 januari 1935. Åtgärderna torde i allmänhet komma att inskränka sig till uppsättandet av kryssmärken, röjning och andra mindre arbeten för siktens förbättring samt föreskrifter om lysterings-signals avgivande från annalkande tåg. Huruvida även säkerhetsanordningar komma att uppsättas är icke möjligt att nu bedöma, men man torde kunna antaga, att dylika anordningar icke komma att tillgripas annat än i enstaka undantagsfall. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därför ansett skäl för fullföljande av det i promemorian framlagda förslaget om utredning, rörande statsmedels användande för främjandet av trafiksäkerheten vid järnvägs korsningarna å de enskilda vägarna, fortfarande föreligga.

Styrelsen framhåller i fortsättningen, att de enskilda vägar, varom här är fråga, kunna vara av ytterst skiftande struktur, från enskilda utfartsvägar, som stå på gränsen till att vara allmänneligen befarna, ned till skogs- och markvägar, som trafikeras av enstaka fordon endast vissa tider av året. Självfallet måste säkerhetsåtgärderna ställas i ett visst förhållande till trafikens omfattning. Ändock torde det bli ett mycket stort antal korsningar, vars trafiksäkerhet måste göras till föremål för undersökning. Enbart vid statens järnvägar uppgår antalet vägkorsningar i plan med enskilda icke allmänneligen befarna vägar till mellan 14,000 och 15,000. Antalet korsningar med allmänna och allmänneligen befarna vägar understiger 1,400.

Styrelsen diskuterar vidare frågan om de åtgärder, som kunna behöva vidtagas vid ifrågavarande korsningar mellan järnväg och enskild väg. I första hand skulle förbättrande av siktförhållandena ifrågakomma efter vissa av styrelsen angivna normer.

Vid de korsningar med enskilda vägar med icke obetydlig trafik, där be- tryggande sikt icke kan beredas för rimlig kostnad och där icke heller nödig säkerhet kan ernås genom förbättring eller förflyttning av vägkorsningen, böra enligt styrelsens mening säkerhetsanordningar anbringas. Styrelsen förutsätter då givetvis, att även den säkerhetsfaktor, som ligger i föreskriften, att annalkande tåg skall giva signal med lokomotivvissla, blivit utnyttjad. Vid valet av säkerhetsanordning synes det böra uppställas såsom ett önskemål, att endast de typer av anordningar, som blivit upptagna i säkerhetskungörelsen, böra ifrågakomma. Om kostnaderna för dessa anordningar och sättet för deras bestridande anför styrelsen:

De ekonomiska betingelserna torde i de flesta fall bli avgörande vid val av säkerhetsanordning. Vid korsningar, belägna invid järnvägsstation eller

i närheten av annan korsning med personlig bevakning, torde bommar komma i fråga. Även bevakade grindar torde väl i enstaka fall kunna visa sig möjliga att uppsätta; annars lär den personliga bevakningen i flertalet fall ställa sig allt för dyrbar för att kunna ifrågakomma vid denna grupp av korsningar. Av mekaniska anordningar torde ringklockor i allmänhet komma att användas. Enligt styrelsens mening böra även klockorna, såsom de numera utföras, vara en för enskild väg väl lämpad säkerhetsanordning. Ljussignaler kombinerade med ringklockor torde endast kunna komma i fråga vid korsningar med särskilt trafikvådliga förhållanden, eller där vägens intagande till allmänt underhåll kan beräknas vara nära förestående.

Även vid ifrågavarande grupp av korsningar har man att räkna med två parter — järnvägen och väginresset. I fråga om de allmänneligen befarna vägarna har styrelsen, såsom framgår av det föregående, kommit till den uppfattningen, att automobilskattemedlen böra inträda såsom den väginressent, vilken har att bestrida de kostnader för säkerhetsanordningarna, som icke skola åvila järnvägen. Många skäl tala för att man även i fråga om de rent enskilda vägarna bör tillgripa samma förfaringssätt. Det kan visserligen häremot erinras, att, då i detta fall åtgärderna närmast vidtagas för att skydda den enskilda trafiken, även vägens ägare borde deltaga i kostnaderna. Styrelsen har dock ansett, att det skulle möta stora svårigheter att av vägens ägare — i många fall rymmas inom detta begrepp ett stort antal enskilda personer — utkräva kontantbidrag. Styrelsen förutsätter emellertid, att markägarna, särskilt där de själva trafikera korsningarna, vid de uppgörelser, som måste träffas rörande röjningar och undanskaffande av skymmande föremål, i allmänhet skola uppskatta fördelarna av de föreslagna åtgärderna och underlätta desammas genomförande samt icke kräva ersättning för oväsentligt intrång. På grund härav har styrelsen ansett sig utan närmare motivering kunna föreslå, att även beträffande korsningarna å de rent enskilda vägarna, automobilskattemedel måtte få användas för bestridande av väginressets hela andel i kostnaderna för de av trafiksäkerhetsskäl dikterade åtgärderna.

Då det gäller att fördela kostnaderna på de två intressenterna, måste man i förevarande fall särskilt beakta, att de säkerhetsanordningar, som man vill åstadkomma, icke äro i någon lag eller förordning föreskrivna. För att nå det resultat man åstundar, måste därför statsmakerna antingen föreskriva anordningarnas uppsättande eller ock lämna så rikliga bidrag till såväl engångskostnaderna som drift och underhåll, att järnvägarna anse sin återstående andel väl uppvägd av den ökade trygghet för järnvägsdriften, som säkerhetsanordningarna komma att medföra.

Vid undersökningen av angivna båda möjligheter har styrelsen funnit övervägande skäl tala för att icke framlägga något förslag till förordning, varigenom järnvägarna skulle förpliktas att vidtaga de önskade åtgärderna. Ätminstone icke förrän den andra utvägen med statsbidrag blivit prövad och icke visat sig giva avsett resultat, kan en dylik åtgärd anses berättigad. Vidare anför styrelsen:

I likhet med vad som tidigare föreslagits för samtliga övriga grupper av plankorsningar böra enligt styrelsens mening alla kostnader avseende uppsättande av kryssmärken bestridas helt av järnvägen. Järnvägen synes även ensam böra bära kostnaderna för beredande av sådan sikt, som det enligt föreliggande prejudikat kan åligga järnväg att upprätthålla. Man torde emellertid icke behöva taga större hänsyn till denna detalj, då åtgärderna för åstadkommandet av dylik sikt i allt väsentligt torde vara genomförda vid den tidpunkt, då det nu föreslagna förbättringsarbetet kan igångsättas.

Kostnaderna för beredande av betryggande sikt, för borttagande, flyttning eller förbättring av korsning samt för uppsättande av säkerhetsanordning ävensom för dylik anordnings drift och underhåll, synas böra delas mellan de båda intressenterna på sätt, som kan finnas skäligen och lämpligt. Huru uppdelningen än sker, synes samma bidragsandel böra gälla för samtliga här ifrågakor korsningar. I enlighet med de principer, som tidigare i denna utredning godtagits, bör ingen skillnad göras i den procentuella andelen av kostnaderna för anläggning, drift och underhåll. De senare kostnaderna synas böra beräknas för femårsperioder efter samma grunder som för tidigare behandlade grupper av plankorsningar. I kostnaderna för beredande av sikt må givetvis inräknas de skäligen marklösen- och andra dylika kostnader, som järnvägen måst utgiva.

Beträffande frågan om uppdelning av kostnaderna för säkerhetsanordningarna på järnvägsintresset och väginintresset kan, om uppdelningen skall göras med hänsyn till den andel, som automobiltrafiken kan anses hava i säkerhetsanordningens tillkomst, uppställas satsen, att ju mindre betydelse vägen har för den allmänna samfärdseln desto mindre är biltrafikens procentuella del av trafiken å vägen och desto mera är det den ursprungliga lokala trafiken, som är förhärskande. Man måste dock beakta, att det är vid trafik med motorfordon, som de flesta olyckshändelserna vid förevarande korsningar inträffa, och att det närmast är dessa olyckshändelser, som föranlett kravet på säkerhetsanordningarnas vidtagande. I viss mån måste också detta krav anses dikterat av sociala skäl och av ändrad uppfattning om nödig säkerhet. Vid järnvägarnas tillkomst torde dessa ändrade förhållanden icke rimligen kunnat förutses.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett, att det i förevarande fall icke närmast gäller att finna en ur rättslig synpunkt riktig grund för kostnadsfördelningen. Fastmera torde det vara av största vikt, att kostnadsfördelningen avväges så, att största möjliga ökning av trafiksäkerheten kan beräknas komma till stånd, utan att därför några överdrifter i arbetenas omfattning behöva befaras. Det är således angeläget, att bidraget sättes så högt, att järnvägarna frivilligt söka medverka till säkerhetens höjande. En ökning av den bidragsandel, som föreslagits för tidigare behandlade grupper av korsningar, har styrelsen ansett ofrånkomlig. Efter samråd med järnvägsstyrelsen och representanter för de enskilda järnvägarna har styrelsen funnit 90 procent vara en lämplig och under för handen varande omständigheter även skäligen bidragsandel.

Till den fond för bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar, som styrelsen i det föregående föreslagit, synes årligen böra föras ett visst belopp att användas till förbättring vid de enskilda icke allmänligen befarna plankorsningarna samt till drift och underhåll av de tidigare utförda anordningarna. Enligt styrelsens förslag skulle järnväg äga att söka bidrag ur fonden, varvid förslag med tillhörande utredning och kostnadsberäkning skulle ingivas till styrelsen. Länsstyrelse, på vilken det ankommer att vaka över allmän ordning och säkerhet, skulle även kunna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställa om vidtagande av nödiga säkerhetsanordningar vid viss plankorsning. Styrelsen skulle i båda fallen efter vederbörlig utredning tilldela järnväg bidrag till erforderliga säkerhetsanordningar. Medelsbehovet torde årligen få beräknas med ledning av inkomna ansökningar. För

första budgetåret synes lämpligen ett belopp av 90,000 kronor böra beräknas för ändamålet.

Beträffande nyssnämnda *fond för bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar* erinrar styrelsen om att styrelsen i det föregående i olika sammanhang föreslagit, att statsanslagen av automobilskattemedel till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar borde sammanföras till en gemensam fond. I enlighet med vad styrelsen därvid förordat, skulle ur denna fond kunna beviljas bidrag till följande ändamål:

1. Drift och underhåll samt föreskrivna kompletteringar av säkerhetsanordningar, till vilka beviljats bidrag till engångskostnaderna i enlighet med 1929 års kungörelse (nr 274), med samma bidragsandel som för engångskostnaderna (i regel två tredjedelar).

2. Engångskostnader, drift och underhåll till säkerhetsanordningar å allmänna och allmänneligen befarna vägar, vilka betingats av förhållanden, som inträtt efter ikraftträdandet av 1924 års säkerhetskungörelse, med bidrag i allmänhet ej överstigande tre fjärdedelar av kostnaderna.

3. Engångskostnader för komplettering av kryssmärken, föranledd av i 1933 års säkerhetskungörelse intagen föreskrift att vissa kryssmärken skola vara försedda med reflexanordningar, med bidrag i allmänhet ej överstigande två tredjedelar.

4. Engångskostnader, drift och underhåll för i denna utredning föreslagen komplettering av ljussignaler med ringklockor med samma bidragsandel som för de ursprungligen uppsatta säkerhetsanordningarna.

5. Engångskostnader, drift och underhåll till säkerhetsanordningar å sådana enskilda vägar, som icke kunna anses allmänneligen befarna, med bidrag uppgående till 90 procent av kostnaderna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle enligt styrelsens förslag äga att ur fonden tilldela järnväg, vilken därom gjort framställning, bidrag till engångskostnader för utförd säkerhetsanordning vid korsning med allmän eller allmänneligen befaren väg. Dessutom skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga att ur fonden tilldela järnväg bidrag till engångskostnader för utförande av säkerhetsanordning eller motsvarande åtgärd, som prövats erforderlig vid korsning med enskild väg. Till drift och underhåll av säkerhetsanordning, för vilken beviljats bidrag beträffande engångskostnaden, skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga att årligen ur fonden bevilja bidrag enligt samma andel, som bestämts beträffande engångskostnaden. Såsom villkor för erhållande av bidrag böra fastställas enahanda villkor, som uppställdes i 1929 års kungörelse med de jämkningar, som tidigare i denna utredning föreslagits.

Bidrag av fonden skulle enligt styrelsen lämpligen första gången kunna utgå under budgetåret 1937/1938. För detta budgetår, under vilket dels stora anspråk på bidrag till engångskostnader torde komma att framställas och dels bidrag till underhållskostnader för hela perioden 1924—1936 syntes böra utgå, har styrelsen beräknat anslaget till fonden sålunda:

	Kronor	Kronor
Bidrag till engångskostnader för säkerhetsanordningar utförda under tiden 1 mars 1930—1 januari 1937	$\frac{3}{4}$ av 480,000	360,000
<i>Bihang till riksdagens protokoll 1938. 1 saml. Nr 58.</i>		
		101 38 2

	Kronor	Kronor
Bidrag till drift och underhåll under åren 1924—1936 av säkerhetsanordningar utförda före den 1 mars 1930	$\frac{2}{3}$ av 2,100,000	1,400,000
Dito av säkerhetsanordningar utförda efter den 1 mars 1930	$\frac{3}{4}$ av 300,000	225,000
Bidrag till komplettering av säkerhetsanordningar föranledda av 1933 års säkerhetskungörelse ...	$\frac{2}{3}$ av 105,000	70,000
Bidrag till engångskostnader för säkerhetsanordningar å enskilda vägar, som icke äro allmänneligen befarna	90 % av 100,000	90,000
	Summa kronor	2,145,000

För att erhålla ett begrepp om det ungefärliga medelsbehovet för kommande år beräknar styrelsen anslaget till fonden för budgetåret 1938/1939 överslagsvis sålunda:

	Kronor	Kronor
Bidrag till engångskostnader för nya säkerhetsanordningar å allmänna och allmänneligen befarna vägar	$\frac{3}{4}$ av 60,000	45,000
Bidrag till engångskostnader för komplettering av ljussignaler med ringklockor.....	$\frac{2}{3}$ — $\frac{3}{4}$ av 75,000	52,000
Bidrag till drift och underhåll av å allmänna och allmänneligen befarna vägar före den 1 mars 1930 utförda säkerhetsanordningar	$\frac{2}{3}$ av 180,000	120,000
Dito av efter den 1 mars 1930 utförda säkerhetsanordningar	$\frac{3}{4}$ av 70,000	52,500
Bidrag till engångskostnader för säkerhetsanordningar å enskilda vägar, som icke äro allmänneligen befarna	90 % av 250,000	225,000
Bidrag till drift och underhåll av säkerhetsanordningar å enskilda vägar, som icke äro allmänneligen befarna		5,500
	Summa kronor	500,000

I en vid styrelsens utredning fogad skrivelse hava de *representanter för järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen*, med vilka styrelsen samrått, överinspektören L. Marcus och direktören Y. Simonsson, beträffande förevarande bidragsfrågor anfört i huvudsak:

Vi hava vid förhandlingarna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påvisat, att behovet efter år 1924 av säkerhetsanordningar vid vägkorsningar uppstått så gott som uteslutande på grund av vägtrafikens utveckling. Det torde också vara en allmänt känd sak, att järnvägstrafiken efter år 1924 som regel icke utvecklats, i varje fall icke till den grad, att nya säkerhetsanordningar av den anledningen erfordrats. De säkerhetsanordningar, som vidtagits sedan nyssnämnda tidpunkt, hava praktiskt taget uteslutande tillkommit på grund av att förutvarande enskilda vägar med obetydlig trafik övergått till att bliva allmänna vägar eller s. k. allmänneligen befarna, enskilda vägar.

En logisk tillämpning av 1928 års P. M. och det därpå grundade riksdagsbeslutet av 1929 måste därför enligt vår mening utmynna i att väginresset bör som regel bekosta 100 procent av kostnaderna för de säkerhetsanordningar, som tillkommit efter nyss angivna tidpunkt.

Då statsmakterna enligt vår mening genom riksdagsbeslutet av 1929 och Kungl. Maj:ts kungörelse nr 274 samma år fastslagit, efter vilka principiella grunder fördelningen bör ske mellan väginresset och järnvägsintresset av kostnaderna för säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i nu föreliggande betänkande med rätta framhållit, att samma grunder för fördelningen på järnvägs- och väginresset av berörda kostnader bör äga rum — ävensom att automobilskattemedel bör få bestrida väginressets andel — hava vi för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att konsekvenserna av statsmakternas nämnda beslut kräva, att kostnaderna för de säkerhetsanläggningar, som tillkommit eller tillkomma på grund av förhållanden, som inträtt efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, skola utgå helt av automobilskattemedel i alla de fall, då järnvägarna icke kunna påvisas hava helt eller delvis vållat behovet av säkerhetsanläggningarna.

Enligt vår mening bör någon skillnad i bidragshänseende icke heller göras mellan kryssmärken och övriga säkerhetsanordningar. Såsom motiv för denna vår uppfattning hava vi hänvisat till de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omnämnda uttalandena av järnvägsekonomisakkunniga samt av utredningsmännen Gärde-Borell och därutöver framhållit, att något krav på kryssmärken icke framkommit under järnvägarnas mer än 50-åriga tillvaro förrän i samband med den hastiga utvecklingen av motortrafiken å vägarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har på den grund att »flertalet allvarigare olyckshändelser fortfarande äga rum vid obehagade järnvägs korsningar å enskilda vägar» föreslagit vidtagande i viss omfattning av säkerhetsåtgärder vid enskilda, allmänneligen befarna vägar. Styrelsen föreslår, att kostnaderna för dessa säkerhetsåtgärder skola till 10 procent bestridas av järnvägarna.

Mot detta förslag hava vi ansett oss böra inlägga liknande gensaga, under framhållande att det icke torde vara något tvivel om att dessa åtgärder så gott som undantagslöst krävas uteslutande på grund av ändrade förhållanden beträffande vägtrafiken.

Beträffande de ståndpunkter, som i de avgivna *yttrandena* intagits till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i kostnadsfrågan, må följande anföras:

Överståthållarämbetet hemställer, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande icke måtte för närvarande föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd utan att en förnyad allsidig prövning av hithörande frågor måtte äga rum sedan 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten inkommit med slutligt utlåtande i ämnet.

Länsstyrelserna hava i allmänhet icke haft några invändningar av större räckvidd att framställa mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag. Några länsstyrelser hava ansett de ifrågavarande bidragen böra helt eller delvis utgå av andra statsmedel än automobilskattemedel.

Länsstyrelsen i Stockholms län uttrycker tvivelsmål angående lämpligheten att lämna bidrag av automobilskattemedel i den utsträckning som föreslagits till engångskostnaderna för redan utförda och likviderade säkerhetsanordningar ävensom till drift och underhåll av dylika anordningar under åren 1924—1936. Det för dessa retroaktiva bidrag erforderliga beloppet 2,145,000 kronor skulle komma att i hög grad verka betungande för övriga ändamål, vilka skola tillgodoses av automobilskattemedel, i all synnerhet under nuvarande i och för sig notoriskt otillräckliga medelstillgång för sagda övriga ändamål.

Länsstyrelsen i Uppsala län anför, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen syntes hava i någon mån missförstått den åberopade Stenbeckska prome-

morian. Om en jordägare exploaterar ett område till ett villasamhälle samt på grund därav trafiken med bilar växer så mycket, att vägen måste anses allmänneligen befaren, böra kostnaderna för behövliga säkerhetsanordningar icke drabba järnvägen av den anledningen, att vägen blev allmänneligen befaren, innan den intogs till allmänt underhåll. Vad angår den kvotdel, med vilken statsbidrag må utgå, erinrar länsstyrelsen, att det i vissa fall, då en korsning utföres i samband med anläggning av en ny väg eller omläggning av väg, kan inträffa, att vägdistriktet erhåller statsbidrag till själva vägföretaget med högre andel än den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna eller 75 procent, och länsstyrelsen finner det därför lämpligt att låta maximum utgöra samma procent, varmed statsbidraget utgår till ny- eller omläggning, i sammanhang varmed korsningen utföres. I fråga om kostnader för drift och underhåll av säkerhetsanordningar anser länsstyrelsen, att bidrag i varje fall icke bör utgå för årskostnad under ett visst minimum, exempelvis 300 kronor. Förslaget att bidrag till drift och underhåll skulle utgå retroaktivt för tiden från och med år 1924 avstyrkes, under erinran att nuvarande biltrafikanter icke böra belastas med utgifter för säkerhet under förfluten tid samt att förslaget skulle medföra en betydande utgift på bilskattekontot just vid en tidpunkt, då bilskattemedlen enligt de senaste beräkningarna äro otillräckliga för andra förbättringar av vägväsendet, vilka jämväl äga stor betydelse för trafiksäkerheten. I fråga om kostnader på grund av år 1933 eller senare vidtagna ändringar i säkerhetsföreskrifterna anser länsstyrelsen, att någon retroaktiv ersättning på grund av dylika ändringar icke synes påkallad. Länsstyrelsen vill jämväl ifrågasätta, huruvida bidrag lämpligen bör utgå på grund av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu föreslagna ändringarna, då kostnaderna för dessa ändringar synas vara av alltför underordnad betydelse. Beträffande kostnader för säkerhetsanordningar vid plankorsningar å enskilda, icke allmänneligen befarna vägar anför länsstyrelsen, att dessa korsningar för närvarande utgöra en av de viktiga orsakerna till automobilolyckor och att det därför får anses berättigat att använda automobilskattemedel till att påskynda säkerhetsanordningar vid dessa korsningar.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser, att bidragen böra beviljas från vederbörande läns automobilskattefond och icke, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, från en gemensam fond.

Länsstyrelsen i Östergötlands län förklarar med avseende å det föreslagna bidraget till säkerhetsanordningar med enskilda, icke allmänneligen befarna vägar, att det vore beklagligt, om de hårt anlitade automobilskattemedlen skulle få begagnas även för ett ändamål, som icke direkt tjänar det allmänna vägväsendet. Beträffande förslaget om höjning av bidragskvoten i fråga om nytillkomna anläggningar från två tredjedelar till tre fjärdedelar uttalar länsstyrelsen, att man, för den händelse status quo icke kan bibehållas, i detta hänseende i varje fall icke bör gå längre till vägväsendets nackdel än vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser oriktigt, att ifrågavarande bidrag skulle utgå av automobilskattemedel. Med hänsyn till ersättningens syfte att bereda erforderlig trygghet och säkerhet till liv och lem och gods anser länsstyrelsen, att ersättningen i stället bör beredas ur andra medel.

Länsstyrelsen i Kronobergs län finner, att någon rättslig grund icke föreligger för utbekommande av bidrag till kostnaderna för de före den 1 mars 1930 utförda anordningarnas drift och underhåll, vilka kostnader under ett flertal år bestritts av järnvägarna. Då ej heller i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning förebragts tillräcklig motivering för en dylik åtgärd, avstyrker länsstyrelsen förslaget om sådant bidrag. Däremot tillstyrkes bidrag

till engångskostnaderna för säkerhetsanordningar, vilka betingats av förhållanden, som inträtt efter ikraftträdandet av 1924 års säkerhetskungörelse. Länsstyrelsen förordar i detta hänseende samma bidragsprocent, förslagsvis två tredjedelar eller möjligen tre fjärdedelar, vid alla slag av korsningar, alltså även vid korsningar med enskilda vägar, som icke allmänligen befaras. Förslaget om bidrag till drift och underhåll avstyrkes jämväl beträffande nu berörda säkerhetsanordningar. Länsstyrelsen förklarar sig icke kunna biträda förslaget om bidrag för komplettering av kryssmärkena enligt 1933 års säkerhetskungörelse, då länsstyrelsen anser, att järnvägarna själva böra stå kostnaden för dessa märken.

Länsstyrelsen i Kalmar län avstyrker bestämt, att automobilskattemedel användas för nu ifrågavarande ändamål.

Länsstyrelsen i Gotlands län framhåller starka betänkligheter mot förslaget att automobilskattemedel skulle tagas i anspråk jämväl till drift och underhåll av sådana säkerhetsanordningar, vilka delvis bekostats med dylika medel.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser, att, när det är motortrafiken, som huvudsakligen är orsak till att enskilda vägar övertagits till allmänt underhåll eller blivit allmänligen befarna, bidrag bör utgå med 90 procent även till de ändamål, som angivits i punkterna 2, 3 och 4 i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag (se sid. 17).

Länsstyrelsen i Hallands län återoppar ett av vägingenjören i länet avgivet yttrande. Denne framhåller, att, om principen att bidrag av automobilskattemedel skall utgå till säkerhetsanordningarna på föreslaget sätt godtages, det blir nödvändigt att antingen öka bilskatten eller att fördela bidraget på exempelvis tio år. Bidraget till säkerhetsanordningar vid korsningar med enskilda vägar synes böra begränsas, och av det föreslagna bidraget om 90 procent till anordningar vid dylika korsningar bör åtminstone hälften eller sålunda 45 procent av kostnaden utgå av allmänna statsmedel, motsvarande den säkerhet, som vinnes för hästtrafiken å de enskilda vägarna.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län föreslår, att bidragen sättas till högst 100 procent för undvikande av att rättegångsvägen i något fall skall behöva anlitas, men att i regel ersättningen bör utgå med föreslagna högst $\frac{2}{3}$ och $\frac{3}{4}$ i olika angivna fall. Beträffande de enskilda, icke allmänligen befarna vägarna finner länsstyrelsen, att i regel full ersättning bör utgå. Varningsmärken anser länsstyrelsen böra i bidragshänseende jämställas med övriga säkerhetsanordningar. Likvideringen med bilskattemedel av järnvägarnas nu hopade fordringar finner länsstyrelsen böra av praktiska skäl fördelas på flera år.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län anser någon anledning att höja den på väginresset belöpande kostnadsandelen över den i 1929 års kungörelse bestämda icke föreligga, särskilt som järnvägarna i de fall, då järnvägen haft prioritetsrätt framför vägen, synas hava uttagit full ersättning av vederbörande väghållare. Förslaget om bidrag till säkerhetsåtgärder vid enskilda, icke allmänligen befarna vägar avstyrkes såsom innebärande ett alltför stort avsteg i principiellt hänseende från förut tillämpade regler; likaså avstyrkes bidrag till kostnaderna för reflexanordningar å kryssmärken, vilka järnvägarna ansetts böra själva bekosta. Enligt länsstyrelsens mening bör på sätt som skedde i 1929 års kungörelse en viss termin bestämmas, inom vilken ansökningar om bidrag till engångskostnader för nytillkomna säkerhetsanordningar skola vara inkomna, varemot bestämmelser, som reglera bidragsandelar till engångskostnader för i framtiden tillkommande säkerhetsanordningar, icke synas böra nu meddelas. Att sammanföra anslagen till en gemensam fond, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, finner länsstyrelsen icke erforderligt eller lämpligt, särskilt med hänsyn till föreliggande svårighet att för någon längre tid överblicka medelsbehovet.

Länsstyrelsen i Värmlands län åberopar innehållet i ett av vägingenjören avgivet yttrande. Denne finner den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna fördelningen av kostnaderna för säkerhetsanordningar belasta automobiltrafiken väsentligt utöver dess skäliga andel. En rättvis uppdelning av nämnda kostnader kunde ske på sådant sätt, att engångskostnaderna för säkerhetsanordningar, som tillkommit efter de anläggningar, för vilka kostnaden reglerades genom 1929 års kungörelse, helt bestridas av automobilskattemedel, där ej frågan redan reglerats genom vederbörande vägdistrikt eller stad, medan drift- och underhållskostnaderna helt bestridas av järnvägarna. Frågan om kostnaderna för säkerhetsanordningar vid i framtiden tillkommande korsningar torde kunna lösas med tillämpning av prioritetprincipen och sålunda påläggas antingen järnvägen eller vägingintresset, vilket senare jämväl i fråga om enskilda vägar skulle kunna företrädas av vederbörande stad respektive vägdistrikt.

Länsstyrelsen i Örebro län yttrar, att vad angår frågan om ersättning till järnvägarna för engångskostnaden för säkerhetsanordningar, i den mån sådan ersättning icke redan utgått, ävensom för drift och underhåll av dessa, det visserligen synes länsstyrelsen skäligt, att det förstnämnda ändamålet tillgodoses, men att för detta ändamål antingen andra medel än automobilskattemedel måste ställas till förfogande eller också särskilt anslag beviljas för nödvändiga vägarbetens fortsättande.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län ansluter sig till ett av vägingenjören avgivet yttrande. Beträffande frågan om bidrag till engångskostnader för anordningar, som tillkommit efter den 1 mars 1930, anser denne, att den i 1929 års kungörelse bestämda bidragskvoten två tredjedelar bör bibehållas. Samma bidragskvot anses böra gälla även i fråga om kostnaden för de säkerhetsanordningar, som framdeles komma till utförande å vägar, vilka förklarats allmänneligen befarna. Enär de ändringar, som föranleddes av 1933 års säkerhetskungörelse, icke voro av genomgripande art utan av mindre omfattning, finner vägingenjören, med beaktande jämväl av principen att kryssmärkena skola bekostas av järnvägsintresset, att bidrag till kostnaderna för berörda ändringar icke bör utgå. Vidkommande förslaget om bidrag till säkerhetsanordningar vid korsning med enskilda, icke allmänneligen befarna vägar anser vägingenjören den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna bidragskvoten 90 procent vara för hög.

Länsstyrelsen i Jämtlands län ansluter sig i väsentliga delar till ett av vägingenjören avgivet yttrande. I detta yttrande framhålles, att den tidigare tillämpade bidragskvoten två tredjedelar synes böra bibehållas beträffande allmänna och allmänneligen befarna vägar samt tillämpas jämväl beträffande enskilda vägar, som icke allmänneligen befaras. Vägingenjören avstyrker förslaget om bidrag till kostnaderna för reflexanordningar å kryssmärken ävensom förslaget om bidrag till kostnaderna för drift och underhåll av säkerhetsanordningar av olika slag.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser, att bidrag till årliga kostnader för drift och underhåll av de säkerhetsanordningar, för vilka statsbidrag utgått enligt 1929 års kungörelse, icke bör utgå retroaktivt.

Järnvägsstyrelsen föreslår, att kostnaderna för anläggande, drift och underhåll av säkerhetsanordningar, som erfordras på grund av förhållanden, som inträtt efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, skola helt bestridas av automobilskattemedel, såvida det icke uttryckligen kan påvisas, att dessa säkerhetsanordningar blivit erforderliga på grund av ändringar beträffande järnväg och dess trafik.

1935 års vägsakkunniga sammanfatta sina erinringar mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i kostnadsfrågan därhän, att de sakkunniga ifråga-

sätta, att statsbidrag icke bör utgå till kostnader för drift och underhåll av säkerhetsanordningar, i den mån kostnaderna belöpa å nu förfluten tid, samt att statsbidraget för normala fall bestämmes till 80 eller möjligen 85 procent av beloppet av de kostnader, bidraget avser, oavsett vägens karaktär av allmän, allmänneligen befaren enskild eller annan enskild väg och utan hänsyn till den eventualitet, att till engångskostnader för anläggningen tidigare utgått bidrag efter lägre kvotdel. Därest bidrag till drift- och underhållskostnader under förfluten tid skulle beviljas, anse de sakkunniga, att detta bidrag bör vara lägre än bidraget för framtida kostnader.

Svenska järnvägsföreningen hemställer, att järnvägarna måtte erhålla ersättning med två tredjedelar av kostnaderna för drift och underhåll av sådana anordningar, som vidtagits i anledning av förhållandena före ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, och full ersättning för alla kostnader för anordningar, som vidtagits i anledning av förhållandena efter ikraftträdandet av nämnda kungörelse, att kostnaderna för varningsmärken måtte bedömas efter enahanda grunder som säkerhetsanordningar samt att bestämmelser måtte utfärdas angående den ordning, i vilken frågor rörande vidtagande av säkerhetsanordningar vid enskilda vägar skola handläggas, inbegripet bestämmandet av anordningens art och sättet för anordningens finansiering.

Kungl. automobilklubben finner ej skäl föreligga, vilka motivera en höjning av vägintrassets andel av kostnaderna för säkerhetsanordningar från två tredjedelar till tre fjärdedelar. Beträffande frågan om kostnaderna för drift och underhåll av säkerhetsanordningar ansluter klubben sig till principen att vägintrasset bör gälda dessa kostnader i samma proportion som den, efter vilken det bidragit till motsvarande anläggningskostnad. Kostnader för säkerhetsanordningar vid enskilda, icke allmänneligen befarna vägar böra enligt klubbens mening täckas till en sjättedel av järnvägsintrasset, till två sjättedelar av automobilskattemedel och till tre sjättedelar av allmänna skattemedel.

Motormännens riksförbund uttalar den åsikten, att alla kostnader för säkerhetsanordningar vid plankorsning mellan järnväg och väg principiellt böra bestridas av järnvägen. Därest emellertid tilldelande av bidrag av automobilskattemedel till ifrågavarande säkerhetsanordningar skulle anses hava vunnit sådan hävd, att dessa bidrag numera icke kunna indragas, anser förbundet, att följande normer för bidragstilldelningen böra uppställas, nämligen att ersättning för anordningar »enligt 1933 års och 1936 års säkerhetskungörelser», i vad avser anläggningar som färdigställt till den 1 juli 1937, må utgå såsom engångskostnad med högst 50 procent, dock icke för kryssmärke, förvarningsmärke eller sådan anordning, varigenom järnvägen vinner besparing i bevakningskostnader, att för i framtiden erforderliga anordningar av samma slag som de nyssnämnda bidrag ävenledes må utgå med högst 50 procent samt att till drift och underhåll av säkerhetsanordningar bidrag av automobilskattemedel icke må utgå.

Svenska vägföreningen framhåller, att även om det kan anses skäligt och rättvist, att bidrag av automobilskattemedel utgå till järnvägarna — ehuru dessa i många fall säkerligen kunnat göra besparingar därigenom, att bevakade grindar och bommar kunnat utbytas mot de vida billigare obevakade ljussignalerna — det vid en sådan bidragstilldelning icke kan undgås, att anslagen av automobilskattemedel till vägförbättringar bliva nedsatta i motsvarande mån. På grund härav och då numera de belopp, som stå till buds för omläggning och förbättring av vägarna, måste anses otillräckliga, synes det föreningen lämpligt, att det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för det första budgetåret föreslagna anslaget till fonden fördelas på ett antal år.

Svenska vägstyrelsernas förbund vill ifrågasätta lämpligheten av att i fråga

om korsningar med allmänna och allmänneligen befarna vägar nu höja bidraget från två tredjedelar till tre fjärdedelar, då förbundet anser, att även om vissa billighetsskäl tala för en dylik höjning, den största försiktighet måste iakttagas med de hårt ansträngda automobilskattemedlen. Beträffande förslaget om bidrag med 90 procent till säkerhetsanordningar vid korsningar med enskilda, icke allmänneligen befarna vägar framhåller förbundet, att ett lägre bidrag väl kan ifrågasättas. Förbundet finner det jämväl tveksamt, huruvida icke frågan om bidrag till anordningar vid nu berörda korsningar bör lösas i sammanhang med pågående utredningar om de enskilda vägarnas ställning och om statsbidrag till dylika vägar samt om automobilskattemedlens framtida uttagande och användning.

I sitt utlåtande den 22 oktober 1937 hava 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, vilka vid utlåtandet fogat en promemoria över kostnadsfrågans tidigare behandling, till en början anført:

I förevarande betänkande behandlar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen två särskilda spörsmål, nämligen dels frågan om ändrade bestämmelser rörande järnvägarnas skyldighet att vidtaga säkerhetsanordningar och dels frågan om bestridande av kostnaderna för dylika anordningar.

Den förra av dessa frågor ingår såsom en synnerligen viktig del i de sakkunnigas allmänna uppdrag och är för närvarande föremål för utredning från de sakkunnigas sida. De sakkunniga torde i sinom tid komma att framlägga förslag i ämnet, avseende dels i vissa delar ändrade bestämmelser angående de anordningar, som enligt 1933 års säkerhetskungörelse skola anbringas vid korsningar med allmän väg och »allmänneligen befaren» enskild väg och dels vidtagande av säkerhetsåtgärder vid ett stort antal hittills oskyddade korsningar med sådana enskilda vägar, som icke »allmänneligen befaras». I samband därmed torde de sakkunniga få avgiva utlåtande över styrelsens betänkande i först angivna del.

Vad härefter angår spörsmålet om bestridandet av kostnaderna för säkerhetsanordningar, står detsamma uppenbarligen i nära sammanhang med den nyss berörda frågan. Med hänsyn härtill anförde de sakkunniga i skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 maj 1937, att kostnadsfrågan lämpligen borde få anstå, till dess det bleve möjligt att överskåda de ekonomiska konsekvenserna av de sakkunnigas blivande förslag rörande ändringar i säkerhetskungörelsen. Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 30 juni 1937 hemställt om ett snart avgörande i kostnadsfrågan och då ett dylikt avgörande, trots de därmed förenade svårigheterna, onekligen skulle vara ägnat att medföra vissa fördelar för de sakkunnigas fortsatta arbete, hava de sakkunniga emellertid sedermera upptagit kostnadsfrågan till särskild behandling.

Mot den lösning av kostnadsfrågan, som förordats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, syntes enligt de sakkunnigas mening två viktiga erinringar kunna framställas. För det första syntes förslaget vara i hög grad invecklat och icke tillgodose rimliga krav på en rationell och praktisk lösning av problemet. För det andra kunde de sakkunniga icke finna annat än att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid kostnadernas fördelning mellan »järnvägsintresset» och »vägintresset» i alltför hög grad tagit hänsyn till det förra intresset och i mycket stor utsträckning velat på vägväsendet överflytta utgifter, som rätteligen borde bestridas av järnvägarna själva. I förstnämnda hänseende ville de sakkunniga för sin del bestämt hävda, att det bidrag.

som från statens sida kunde komma att lämnas järnvägarna, under alla förhållanden och alldeles oavsett bidragets storlek borde utgå efter enklare och mera rationella grunder än de av styrelsen föreslagna.

Innan de sakkunniga gått närmare in på de skilda delarna i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, hava de berört själva rättsfrågan och den praxis, som utvecklats vid domstolarnas handläggning av hithörande spörsmål. Härom anföra de sakkunniga:

I detta hänseende vilja de sakkunniga till en början, under hänvisning till sin bilagda promemoria, erinra om att kostnaderna för såväl uppsättning som underhåll och bevakning av säkerhetsanordningar ursprungligen som regel torde hava bestritts av järnvägarna själva. I det lagförslag i ämnet, som framlades av den s. k. trafiksäkerhetskommittén år 1907, föreslogs en reglering enligt »prioritetsprincipen», innebärande att kostnaderna — i enlighet med de grundsatser, som gälla för expropriation — skulle bestridas av den trafikled, som tillkommit senare, alltså i vissa fall av vägen, i andra fall av järnvägen. I detta sammanhang betonades särskilt »den äldre farledens rätt att utveckla sig utan hinder av förhållanden, som uppstått efter densammans tillkomst», och framhölls att en senare tillkommen järnväg borde bekosta icke blott de vid tiden för järnvägens anläggning erforderliga säkerhetsanordningarna utan även anordningar, som därefter bleve erforderliga på grund av ökad trafik å vägen. Samma ståndpunkt intogs i det lagförslag, som på Kungl. Maj:ts uppdrag år 1918 avlämnades av ombudsmannen i järnvägsstyrelsen C. A. Hallström.

I den år 1928 inom kommunikationsdepartementet utarbetade promemorian uppställdes en huvudregel, som visserligen i fråga om kostnaderna för anordningar, vilka föranletts av nytillkomna farleder, byggde på prioritetsprincipen men som beträffande kostnaderna för anordningar, vilka vid redan befintliga korsningar måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, innebar motsatsen till den i nyssnämnda lagförslag intagna ståndpunkten, nämligen att kostnaderna i berörda fall skulle bäras av den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra, alltså av vägen, om behovet av säkerhetsanordningar föranletts av ökad trafik å denna. Ifrågavarande regel, som ofta åberopats från järnvägshåll, kom sedermera vid bidragets fördelning icke i tillämpning, utan fördelningen skedde efter en bestämd kvotdel av två tredjedelar och utan någon prövning av de särskilda fallen. Den nya regeln har, såvitt de sakkunniga hava sig bekant, icke heller i något enda fall vunnit tillämpning vid domstols prövning av hithörande frågor. Vid sådant förhållande vill det synas de sakkunniga, som om berörda regel icke vidare borde kunna åberopas.

Inom rättspraxis har i stället, i anslutning till en av justitierådet E. Stenbeck år 1930 utarbetad promemoria, gjorts allenast den avvikelser från prioritetsprincipen, att om vid korsning mellan en äldre väg och en senare tillkommen järnväg ökat behov av säkerhetsanordningar uppkommit till följd av en förändring i avseende å vägens användning, kostnaderna — såväl engångskostnaderna för anordningens uppsättande som de årliga kostnaderna för anordningens drift och underhåll — skola bestridas av järnvägen allenast om den inträdda förändringen varit *beräknelig* vid järnvägens tillkomst (»adekvat kausalitet») men däremot icke om densamma då varit *oberäknelig*.

Mot riktigheten av dessa principer torde ur teoretisk synpunkt icke något vara att erinra. I praktiken åter torde desamma däremot knappast vara ägnade att på ett rationellt sätt lösa frågan om fördelningen av förevarande kostnader. En tillämpning av berörda principer skulle tydligen i de flesta

fall leda därhän, att samtliga kostnader komme att för all framtid bestridas av järnvägen beträffande vissa korsningar, av vägen beträffande andra. Härtill kommer, att redan fastställandet, vilkendera farleden som äger prioritet och i vad mån vid förändrade förhållanden föreligger en »adekvat kausalitet», torde medföra avsevärda svårigheter. Särskilt torde det i allmänhet vara synnerligen svårt att avgöra, i vad mån en inträffad förändring i avseende å användningen av en väg varit *beräknelig* eller ej. Såsom ett exempel på de svårigheter, som i sistnämnda hänseende kunna uppkomma, må anföras vad som förekommit i ett i de sakkunnigas promemoria närmare omnämnt, under år 1937 av högsta domstolen avdömt mål rörande ersättning för vissa år 1931 anbragta säkerhetsanordningar vid en järnvägs korsning inom Umeå stad. I detta mål ansågo två av domstolens ledamöter, att den tid efter annan skedda utvidgningen mot järnvägen av det under stadsplan lagda området sammanhänge med stadens normala utveckling och att järnvägsstyrelsen i anseende till vägövergångens belägenhet och övriga föreliggande omständigheter skäligen kunnat beakta detta förhållande vid järnvägens tillkomst (åren 1895—1896), medan de tre övriga ledamöterna ansågo, att nämnda utvidgning vid järnvägens anläggning icke skäligen kunnat beräknas.

I betraktande av de svårigheter av olika slag, som vore förenade med en lösning av kostnadsfrågan i enlighet med gällande rättsgrundsatser, syntes det de sakkunniga vara önskvärt, att nämnda fråga såvitt möjligt löstes utan rättegångar. Detta syfte syntes kunna vinnas antingen genom en särskild för ändamålet avpassad lagstiftning eller ock genom att staten, på samma sätt som skett år 1929, tilldelade järnvägarna bidrag mot villkor att järnvägarna avstode från ytterligare anspråk. Mot frågans lösning genom särskild lagstiftning, fortsätta de sakkunniga, talade, såsom vid tidigare utredningar i ämnet påpekats, att en sådan sannolikt måste bliva av invecklad beskaffenhet och näppeligen skulle kunna erhålla retroaktiv verkan. Vid frågans behandling i samband med 1929 års kungörelse avvisades jämväl tanken på en dylik lagstiftning.

De sakkunniga förorda för sin del, att frågan även nu löses utan lagstiftning och att staten i stället liksom år 1929 lämna bidrag till bestridande av järnvägarnas kostnader för ifrågavarande säkerhetsanordningar.

Om finansieringen av dylika bidrag anför de sakkunniga:

Vad härefter angår frågan, huruvida bidraget bör utgå av automobilskatte-medel eller av andra statsmedel, vilja de sakkunniga erinra om att denna fråga närmast torde vara av statsfinansiell natur, och vilja de sakkunniga därför icke närmare ingå på densamma. På sätt som framhålles i åtskilliga av de inkomna yttrandena måste det emellertid, särskilt under nuvarande förhållanden, vålla starka betänkligheter att i den utsträckning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag innebär, taga i anspråk automobilskatte-medel för berörda bidrag. I all synnerhet gäller detta, därest fråga blir om bidrag till säkerhetsanordningarnas drift och underhåll, varigenom automobilskatte-medlen skulle för all framtid komma att belastas med årliga, ständigt växande utgifter. Med den ståndpunkt de sakkunniga, enligt vad som framgår av det följande, intaga i fråga om statsbidragets storlek och fördelning, torde emellertid dessa betänkligheter mot användningen av automobilskatte-medel bliva mindre allvarliga. Under förutsättning att de sakkunnigas ståndpunkt i detta hänseende godtages, torde enligt de sakkunnigas mening be-

fogade invändningar knappast kunna göras mot att ifrågavarande statsbidrag, på samma sätt som skedde år 1929, utgår av automobilskattemedel.

Vad härefter angår grunderna för tilldelningen av bidrag, hava de sakkunniga till en början föreslagit, dels att bidraget, i enlighet med vad som föreskrevs i 1929 års kungörelse, icke utgår för kryssmärken, förvarningsmärken eller sådana anordningar, varigenom järnvägen vinner besparing i bevakningskostnader, och dels att bidraget, på samma sätt som skedde vid tillämpningen av nyssnämnda kungörelse, beträffande övriga anordningar utgår efter en på förhand bestämd kvotdel. De sakkunniga anföra vidare:

En fråga, som enligt de sakkunnigas uppfattning är av synnerlig vikt, är spørsmålet huruvida bidraget skall bestämmas att utgå endast i form av ersättning för uppkomna engångskostnader eller om staten dessutom skall förbinda sig att för framtiden lämna årliga bidrag till järnvägarnas drift- och underhållskostnader.

Härutinnan vilja de sakkunniga erinra om att, vad underhållskostnaderna angår, järnvägsstyrelsen i skrivelse den 12 november 1933 uttalat, att kostnaderna för säkerhetsanordningarnas underhåll »av praktiska skäl skulle kunna åläggas järnvägarna att bestrida». Det torde också ligga i öppen dag, att underhållet av såväl grindar och fällbommar som automatiska signalanordningar regelmässigt verkställas i så nära samband med övriga till järnvägslinjen hörande underhållsarbeten, att i praktiken ett noggrant särskiljande svårligen låter sig genomföra. Vad driftkostnaderna angår, torde dessa i vissa fall kunna utan större svårighet beräknas, i andra fall däremot ej. Exempelvis torde, när det gäller stationsbevakade fällbommar, arbetet med bommarnas manövrering i regel knappast kunna särskiljas från det arbete, som stationspersonalen i övrigt har att utföra. Över huvud taget torde de driftkostnader, varom här är fråga, på ett naturligt sätt sammanhånga med utgifterna för järnvägens säkerhetsanläggningar i övrigt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tidigare vid upprepade tillfällen med stort eftertryck framhållit, att kostnaderna för säkerhetsanordningarnas drift och underhåll borde åvila järnvägarna själva, ehuru styrelsen under åberopande av 1929 års beslut i ersättningsfrågan numera ansett sig icke kunna vidhålla denna ståndpunkt. I ett den 31 januari 1928 avgivet yttrande anförde styrelsen sålunda, att »en motsatt reglering med jämväl sistnämnda kostnader lagda på vägintrasset skulle medföra en olidlig och årligen för all framtid återkommande reglering av mellanhavandet mellan järnvägs- och vägintrasset av dessa drift- och underhållskostnader». Det synes de sakkunniga, som om styrelsens sålunda gjorda uttalande skulle äga giltighet jämväl beträffande det förslag till reglering, som nu framlagts av styrelsen, fränsett att denna reglering enligt förslaget icke skulle verkställas årligen utan endast vart femte år.

Därjämte synes det, såsom de sakkunniga redan framhållit, vara i hög grad betänkligt att engagera staten i järnvägarnas löpande årskostnader och därigenom för all framtid belasta den för automobilskattemedlen upprättade specialbudgeten med en ny, automatiskt växande utgiftspost. De sakkunniga vilja i detta sammanhang erinra, att 1929 års beslut, såsom de sakkunniga i sin promemoria närmare utvecklade, måste anses baserat på den förutsättningen, att kostnaderna för drift och underhåll av säkerhetsanordningar skulle bestridas av järnvägarna själva.

På grund av vad sålunda anförts hava de sakkunniga för sin del bestämt förordat, att det bidrag till kostnaderna för säkerhetsanordningar, som må

komma att lämnas järnvägarna, begränsas att avse allenast engångskostnaderna och att bidrag sålunda icke utgår till anordningarnas drift och underhåll.

Efter att sålunda hava angivit de allmänna principer, som synts de sakkunniga böra vara vägledande vid lämnandet av det ifrågasatta bidraget, angiva de sakkunniga punkt för punkt sin ställning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag (se sid. 17):

Såsom redan anförts, erhöles järnvägarna enligt 1929 års beslut bidrag till sina kostnader i anledning av 1924 års kungörelse med två tredjedelar av engångskostnaderna för anordningar, som betingats av förhållandena vid tiden för nämnda kungörelses ikraftträdande och vidtagits före den 1 mars 1930. Järnvägarna fingo därvid förbinda sig att avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande väginressenter för kostnad, som bidraget avsåge. På sätt de sakkunniga i sin promemoria närmare utvecklade, måste järnvägarna anses hava härigenom avstått från anspråk på ytterligare bidrag icke blott till engångskostnaderna utan även till anordningarnas drift och underhåll. På grund härav och med hänsyn jämväl till vad nyss anförts angående lämpligheten av att låta järnvägarna själva bära ifrågavarande kostnader torde staten — oavsett vilken ståndpunkt domstolarna må komma att intaga, därest järnväg anhängiggör talan mot vederbörande väginressenter — icke hava anledning att bifalla järnvägarnas nu mot staten framställda anspråk. Med anledning härav få de sakkunniga sålunda avstyrka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens under punkten 1) upptagna förslag.

Vad angår frågan om ersättning till drift och underhåll av sådana på grund av 1924 års säkerhetskungörelse vidtagna anordningar, som betingats av förhållanden, vilka inträtt efter nämnda kungörelses ikraftträdande (och i allmänhet utförts efter den 1 mars 1930), framgår av vad här anförts, att de sakkunniga anse sig böra avstyrka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i denna del.

Däremot hava de sakkunniga redan i det föregående förordat, att järnvägarna nu erhålla bidrag till engångskostnaderna för ifrågavarande anordningar. Beträffande storleken av det bidrag, som i sådant hänseende bör utgå, få de sakkunniga anföra följande.

I järnvägarnas föreliggande framställningar om bidrag till kostnaderna för ifrågavarande säkerhetsanordningar göres med stort eftertryck gällande, att behovet av nämnda anordningar uppstått så gott som uteslutande på grund av vägtrafikens utveckling. De sakkunniga måste för sin del beteckna detta påstående såsom i hög grad överdrivet. Det torde knappast kunna bestridas, att även trafiken å järnvägarna, som ju till större delen tillkommo under förra århundradet, under tiden därefter beträffande såväl antalet tåg som tågens hastighet undergått en utveckling, som i väsentlig mån medverkat till behovet av nya eller förbättrade säkerhetsanordningar. I detta hänseende må här erinras om att järnvägarnas skyldighet att uppsätta säkerhetsanordningar gjorts beroende av huruvida vid korsningen förefinnes fri sikt över järnvägen, varvid kravet på fri sikt ställts i relation till tågens hastighet. En ökning av denna hastighet kan därför medföra, att säkerhetsanordningar måste anbringas vid korsningar, där författningens krav på fri sikt förut varit uppfyllda. Likaledes kan anbringande av dubbelspår i stället för enkelspår medföra behov av ändrade säkerhetsanordningar. Enligt en uppgift av järnvägsstyrelsen hade vid statens järnvägar i anledning av förhållandena, som inträffat efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, intill början av år 1932 utförts 142 säkerhetsanordningar, av vilka enligt järnvägsstyrel-

sens egen uppfattning endast 88 eller 62 procent föranletts av vägtrafikens ökning.

Men även i de fall, där det ökade behovet av säkerhetsanordningar uppstått på grund av vägtrafikens utveckling, är det ingalunda en självfallen sak, att kostnaderna för berörda anordningar skola drabba vägväsendet. Enligt den ståndpunkt, som rättspraxis numera intagit, är järnvägen i dylika fall befriad från att bära kostnaderna endast om den ökade trafiken å vägen varit oberäknelig vid tiden för järnvägens anläggning (eller i vissa fall vid en senare viddagen förändring därav). Enligt domstolarnas uppfattning har en dylik oberäknelig ökning av trafiken ansetts föreligga framför allt när å vägen uppkommit en mera avsevärd automobiltrafik. En ökning av gångtrafiken eller av trafiken med andra fordon än automobiler torde däremot i regel icke kunna föränleda, att järnvägarna rättsligt sett skulle vara befriade från skyldigheten att bestrida kostnaderna för erforderliga säkerhetsanordningar. De sakkunniga vilja i detta sammanhang erinra om att, enligt en i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens betänkande å sid. 49 införd tabell, av 113 under åren 1930—1934 utförda nya, »såsom statsbidragsberättigade ansedda» anläggningar icke mindre än 24 utgjordes av ringklockor, vilka enligt säkerhetskungörelsens föreskrift »få användas allenast vid vägar med ringa samfärdsel och där ingen eller endast obetydlig automobiltrafik äger rum».

I de fall, då ökat behov av säkerhetsanordningar uppkommit vid korsning mellan järnväg och *gata*, torde i allmänhet, även om livlig automobiltrafik förekommer, jämväl annan trafik förekomma i sådan utsträckning, att säkerhetsanordningar skulle hava erforderats redan oberoende av automobiltrafikens.

Det bör ej heller förbises, att den automobiltrafik, som nu förekommer på gator och vägar, endast delvis är föränledd av »bilismen» och att en stor del av ifrågavarande trafik, bland annat hela den lokala godstrafiken, skulle vara erforderlig även om motorfordon icke funnes att tillgå, i vilket fall berörda trafik liksom tidigare finge ske med tillhjälp av hästfordon.

Vad slutligen angår de fall, där behovet av säkerhetsanordningar verkligen föränletts av automobiltrafik, torde järnvägarna kunna genom rättegång erhålla ersättning av vederbörande väginressenter, dock endast om korsningar är belägen vid allmän väg eller vid sådan enskild väg, som trafikeras för vederbörande väginressenters egen räkning, vilket framför allt torde vara fallet, då vägen tillhör en stad eller köping. Beträffande det stora flertalet korsningar med enskilda vägar torde järnvägarna däremot icke äga möjlighet att vid domstol utverka ett åläggande för väginressenterna att bestrida kostnaderna för säkerhetsanordningar, som blivit nödvändiga på grund av en utan dessas eget förvållande tillkommen automobiltrafik. Enligt en i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens betänkande å sid. 36 intagen tabell voro av 184 anläggningar, som tillkommit eller kompletterats under åren 1930—1934, icke mindre än 88 belägna vid enskilda vägar. De sakkunniga hava i sin promemoria beräknat, att om från den i nämnda tabell upptagna totalkostnaden frånräknas dels kostnaderna för alla ringklocksanläggningar och dels kostnaderna för de anläggningar av annat slag, som äro belägna vid korsningar med enskilda vägar, det återstående beloppet utgör allenast omkring 44 procent av nämnda totalkostnad. Huru stor del av den sålunda återstående kostnaden, som vid en rättslig prövning skulle befinnas böra åvila väginressenterna såsom föränledd av vid järnvägens anläggning (eller vid en senare skedd förändring av densamma) oberäkneliga förhållanden kan icke utan närmare utredning bedömas.

Av nu anförda siffror torde framgå, att järnvägarna i själva verket icke äga möjlighet att på rättslig väg utfå ersättning annat än beträffande en mindre del, i varje fall understigande 44 procent, av de säkerhetsanordningar,

som efter år 1930 utförts. I de fall, då ifrågavarande engångskostnad skulle påläggas vägintressenterna, torde dessa emellertid, såsom förut omnämnts, enligt gällande rättspraxis komma att förklaras skyldiga att bestrida jämväl kostnaderna för anläggningarnas drift och underhåll.

Av vad sålunda anförts, fortsätta de sakkunniga, syntes framgå att, även om, på sätt de sakkunniga föreslagit, hela bidraget till järnvägarna lades på engångskostnaderna och bidrag således icke lämnades till kostnader för drift och underhåll, anledning likväl syntes saknas att bestämma en högre bidragskvot än den som tillämpades vid genomförandet av 1929 års beslut eller sålunda två tredjedelar. De sakkunniga ville för sin del föreslå, att nämnda bidragskvot, med visst i det följande angivet undantag, komme till användning även nu. Vid bedömandet av skäligheten av ifrågavarande bidragskvot syntes jämväl böra beaktas, att järnvägarna genom statsbidraget skulle befrias från kostnader och besvär för ett stort antal eljest nödvändiga rättegångar. Vidare anförde de sakkunniga:

Enligt de sakkunnigas nu framställda förslag skulle, såsom förut angivits, bidrag icke utgå för kryssmärken, förvarningsmärken eller sådana anordningar, varigenom järnväg vunnit besparing i bevakningskostnader. I övrigt skulle bidrag emellertid utgå oberoende av säkerhetsanordningarnas beskaffenhet, således även till ringklocksanläggningar, och oberoende av huruvida korsningen vore belägen vid allmän väg eller vid enskild, allmänneligen befaren väg.

Järnvägarnas engångskostnader för säkerhetsanordningar, utförda under tiden 1 mars 1930—1 januari 1937, uppgå enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar till i runt tal 480,000 kronor. Med en bidragskvot av två tredjedelar skulle bidraget till nämnda anordningar följaktligen komma att utgöra 320,000 kronor.

Enligt de sakkunnigas mening torde med tillämpning av samma grunder bidrag böra utgå jämväl till engångskostnaderna för de anordningar, som i framtiden komma att vidtagas av järnvägarna på grund av nu gällande säkerhetskungörelse. Järnvägarnas engångskostnader för nya anordningar hava av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattats till omkring 60,000 kronor om året, motsvarande enligt de sakkunnigas förslag ett årligt bidrag av 40,000 kronor.

Däremot anse de sakkunniga, att frågan om bidrag till de kostnader, som må komma att föränledas av framtida ändrade bestämmelser rörande säkerhetsanordningar, icke kan avgöras förrän förslag härutinnan föreligger.

I enlighet med vad de sakkunniga närmare utvecklat i sin promemoria torde vid bestämmandet av de närmare villkoren för erhållande av bidrag böra tillses, att samtliga frågor, som röra bidrag av automobilskattemedel till kostnaderna för säkerhetsanordningar, för framtiden lösas i administrativ ordning och icke vare sig genom rättegång eller genom överenskommelse med vägintressenterna. Såsom villkor för utbekommande av kostnadsbidrag torde därför böra föreskrivas, att järnvägen förbinder sig att avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande vägintressenter till kostnaderna för de anordningar, som med anledning av 1924 eller 1933 års säkerhetskungörelser vidtagits intill dagen för ansökningens ingivande.

I sådana fall, då järnväg redan genom överenskommelse eller dom besträffande viss anordning erhållit rätt till högre ersättning än den här ovan angivna, torde vid beviljande av bidrag böra avdragas vad av nämnda ersättning överskjuter två tredjedelar av engångskostnaderna för anläggningen

i fråga. Vid beräkandet av värdet av järnvägen genom uppgörelsen eller domen tillerkänd årlig ersättning för drift och underhåll torde nämnda ersättning böra kapitaliseras efter förslagsvis 5 procent.

Punkten 3 i styrelsens förslag avser frågan om bidrag till komplettering av kryssmärken, föranledd av den i 1933 års säkerhetskungörelse intagna föreskriften, att vissa kryssmärken skola vara försedda med reflexanordningar.

Med hänsyn till den ståndpunkt, statsmakterna år 1929 intogo till frågan om uppsättande av kryssmärken, synes anledning saknas att nu lämna bidrag till en komplettering av nämnda varningsmärken. De sakkunniga finna sig därför — utan att närmare ingå på de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens motivering förordade, enligt de sakkunnigas mening ej fullt klara principerna rörande fördelningen av kostnaderna för kompletteringar med anledning av ändringar i säkerhetskungörelserna — böra avstyrka styrelsens förslag i denna del.

Enär frågan om ändringar i gällande säkerhetskungörelse såsom förut omnämnts för närvarande är föremål för de sakkunnigas prövning, torde — på sätt de sakkunniga i sin skrivelse den 27 maj 1937 anfört — väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till ändringar i nämnda kungörelse icke för närvarande böra genomföras. Vid sådant förhållande torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsens under punkten 4 upptagna förslag om ersättning till järnvägarna för vissa kompletteringar, föranledda av de föreslagna ändringarna, icke böra föranleda någon åtgärd.

Frågan om säkerhetsåtgärder vid korsningar med enskilda, icke allmänliga vägar böra torde, såsom de sakkunniga i början av denna skrivelse påpekat, komma att föranleda förslag från de sakkunnigas sida. I avvaktan på slutförandet av igångsatta undersökningar i denna fråga finna sig de sakkunniga icke böra tillstyrka, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i förevarande del nu kommer till utförande.

Med hänsyn till den ståndpunkt, anföra de sakkunniga vidare, som de sakkunniga sålunda intagit till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, syntes anledning icke förefinnas att, på sätt styrelsen föreslagit, upplägga en särskild fond av automobilskattemedel till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. Det bidrag, som lämnats järnvägarna enligt 1929 års kungörelse, hade beträffande säkerhetsanordningar å stads område utgått av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder. Då länsfondernas tillgångar under de senare åren alltmera minskats, syntes det böra tagas under övervägande, huruvida icke bidraget till säkerhetsanordningar å landsbygden borde utgå icke ur länsfonderna utan av landsbygdens utjämningsandel.

Med åberopande av vad sålunda anförts hava de sakkunniga hemställt, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för beredande åt järnvägarna av bidrag enligt av de sakkunniga angivna grunder till bestridande av engångskostnader för sådana på grund av bestämmelserna i kungörelserna den 23 maj 1924 eller den 26 juni 1933 vidtagna anordningar, som betingats av förhållanden, vilka inträtt efter förstnämnda kungörelses ikraftträdande.

I utlåtande den 19 november 1937 över de sakkunnigas förslag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört:

Vad de sakkunniga funnit i så hög grad invecklat, torde vara styrelsens förslag, att bidrag även skulle utgå till drift och underhåll av säkerhetsanordningarna. Styrelsen, på vilken det väl närmast skulle ankomma att handlägga de ärenden, som statsbidragen till drift och underhåll skulle medföra, kan icke finna, att — därest det anses riktigt, att dylika bidrag skola utgå — något enklare förslag kan framläggas. Givetvis är det mindre invecklat att helt slopa dessa bidrag, men om därigenom vinnes en rättvisare kostnadsfördelning torde vara tvivelaktigt. Det är dock under alla förhållanden uppenbart, att ett dylikt förslag icke kan vara ägnat att öka trafiksäkerheten vid förevarande plankorsningar.

Styrelsen, som äger teknisk och ekonomisk sakkunskap på såväl järnvägs- som vägområdet, har vid verkställandet av sin utredning icke utgått ifrån en förutfattad mening utan med hänsyn till nu rådande förhållanden vägt de olika intressena mot varandra och föreslagit, vad styrelsen för sin del funnit rätt och skäligt, och styrelsen vill bestämt tillbakavisa de sakkunnigas påstående, att styrelsen velat gynna något av dessa intressen på det andras bekostnad. Styrelsen har icke kunnat såsom utgångspunkt lägga varken den för närvarande rådande knappheten på automobilskattemedel eller bidragens betydelse för järnvägarnas ekonomi. Däremot har styrelsen måst fästa särskild vikt vid att drift- och underhållskostnaderna oftast utgöra den övervägande delen av utgifterna för säkerhetsanordningarna vid en plankorsning.

Ingen kan mera än styrelsen beklaga, att de föreslagna engångsanslagen från automobilskattemedlen hava måst föreslås att utgå vid en tidpunkt, då en stark brist på anslag till vägförbättringar gör sig gällande. Om därigenom viss lättnad kan vinnas, torde det icke böra möta hinder att uppdelade de föreslagna engångsanslagen på två eller tre budgetår. Däremot kan styrelsen icke finna det oroande att för framtiden binda en mycket begränsad del av automobilskattemedlen för säkerhetsanordningarnas drift och underhåll. Varje ny väg eller bro, som bygges med automobilskattemedel, liksom varje vägmaskin eller trafikfyr, som anskaffas för vägväsendets räkning, medför, att på motsvarande sätt framtida medel bindas för anordningarnas drift och underhåll.

Det utlåtande, de sakkunniga avgivit, hade således icke ändrat väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i utredningen framförda uppfattning i fråga om statsbidrag till järnvägarna för säkerhetsanordningar vid ifrågakörande slag av plankorsningar. Styrelsen ansåge sig därför i detta sammanhang endast böra ytterligare framhålla önskvärdheten av att denna fråga snarast måtte lösas på sådant sätt, att kostnadsfördelningen i sin helhet slutligen avgjordes för såväl redan utförda anordningar som för de anordningar, vilka järnvägarna jämlikt gällande säkerhetskungörelse kunde bli ålagda att anbringa.

Järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 19 november 1937 anført:

De sakkunnigas uttalande, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid kostnadernas fördelning i alltför hög grad skulle ha gynnat »järnvägsintresset», måste förvåna, saknande verklig grund som det gör. Detta torde omedelbart framgå, om man tar del av de sakkunnigas eget referat av de olika yttrandena om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, som inkommit från länsstyrelserna, vägföreningar m. fl. Dessa utlåtanden måste nämligen i själva kostnadsfrågan anses till allt övervägande grad gå i tillstyrkande riktning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, och ingen torde väl dock vilja påstå,

att länsstyrelser och vägföreningar kunna anses vara partiska till förmån för järnvägsintresset.

Då icke heller någon av länsstyrelserna av nämnda referat att döma synes hava anmärkt på, att detta i själva verket synnerligen redigt uppställda förslag varit invecklat eller icke ägnat att på ett praktiskt och rationellt sätt lösa problemet, måste styrelsen beteckna de sakkunnigas ifrågavarande allmänna omdöme om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag såsom i hög grad omotiverat och oberättigat.

I sitt utlåtande framdraga de sakkunniga de skäl, som tala för deras åsikt angående kostnadernas fördelning, men härvidlag har utlåtandet enligt styrelsens mening icke erhållit den opartiskhet, som man kunnat vänta sig från sakkunnigas sida. Så t. ex. vill styrelsen påpeka, att i utlåtandet uppgives att ombudsmannen i järnvägsstyrelsen C. A. Hallström i sitt på Kungl. Maj:ts uppdrag år 1918 avlämnade lagförslag skulle hava intagit samma ståndpunkt som 1907 års trafiksäkerhetskommitté, enligt vilken kostnaderna skulle regleras efter »prioritetsprincipen», innebärande att en äldre trafikled visserligen skulle hava företräde framför senare tillkommen sådan, men att den äldre farleden skulle äga rätt att utveckla sig utan hinder av förhållanden, som uppstå efter senas tillkomst. Enligt detta resonemang skulle sålunda någon hänsyn icke behöva tagas till att t. ex. på grund av ökad biltrafik å en äldre väg säkerhetsanordningar erfordrades vid en järnväg, som anlagts senare än vägen. Styrelsen får i detta avseende hänvisa till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning sid. 20, varav klart framgår att ifall ändrade förhållanden uppstå, som voro att hänföra till vägen, t. ex. livlig trafik å vägen, skulle enligt Hallströms mening kostnaderna bestridas av vägens ägare. Även i övrigt skulle beträffande de av de sakkunniga gjorda citaten anmärkningar kunna framställas mot ett ensidigt framhävande av vad som kunnat försvara deras utgångspunkt, under det att värdet av synpunkter, som gjorts gällande för en motsatt uppfattning, förringats.

Beträffande den rättsliga skyldigheten rörande bestridande av kostnader vid ifrågavarande korsningar får styrelsen framhålla, att såväl Kungl. Maj:ts domar som avgivna betänkanden i frågan bekräfta riktigheten av att väginresset har skyldighet att bära dessa kostnader, när säkerhetsanordningarna krävas på grund av ökad trafik å vägen, under förutsättning att ökning icke skäligen kunnat beräknas vid järnvägens tillkomst. Styrelsen vill i detta sammanhang även erinra om den passus i justitierådet Stenbecks P. M., däri det heter: »Om ökat behov av säkerhetsanordningar är beroende av motortrafiken, anser jag således det ökade behovet föranlett av sådana ändrade förhållanden med avseende å vägens användning, att järnvägen, även om den anlagts senare än vägen, icke bör vara skyldig att svara för den ökade kostnaden.»

I regel påfordras säkerhetsanordningar på grund av biltrafiken, vilken endast undantagsvis kunnat förutses vid järnvägens tillkomst. Under sådana förhållanden böra i regel också kostnaderna för säkerhetsanordningarna drabba väginresset och icke järnvägen.

De sakkunnigas förslag att järnvägarnas bidrag skall utgå med $\frac{2}{3}$ av engångskostnaderna motiveras ej; det säges endast att »anledning torde saknas att bestämma en högre bidragskvot än den som tillämpades år 1929». Styrelsen vill häremot först erinra om, att 1929 års riksdagsbeslut byggde på kommunikationsdepartementets P. M. av 1928, däri det härom heter, att kostnaderna skola bäras av den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra (alltså av vägen om behovet av säkerhetsanordningar föranletts av ökad vägtrafik). Riksdagen beslöt, att bidrag av högst $\frac{2}{3}$ av kostnaderna skulle utgå, vilket beslut, med hänsyn till att vid den då ifrågavarande tid-

punkten biltrafiken ännu icke nått den utveckling, som senare ägt rum, synes stå i överensstämmelse med förenämnda principuttalanden.

Vid en tillämpning av ovannämnda grunder för statsmakternas beslut av 1929 måste järnvägarna därför vara berättigade att helt befrias från kostnaderna för nu ifrågavarande säkerhetsanordningar förutom — såsom styrelsen i sitt yttrande över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag medgivit — i de fåtaliga undantagsfall, då dessa säkerhetsanordningar blivit erforderliga på grund av ändringar beträffande järnvägen och dess trafik.

Järnvägsstyrelsen delar de sakkunnigas uppfattning, att det vore önskligt om rättegångar kunde undvikas samt att det kan förefinnas fall, då det vore obilligt, ifall vägens ägare skulle behöva bestrida kostnaderna för säkerhetsanordningar. Under sådana förhållanden måste det vara en lämplig lösning, att ersättningen även nu bestrides av bilskattemedel och kostnaderna sålunda komma att bestridas av trafikanter, vilka hava förorsakat behovet av säkerhetsanordningar.

Styrelsen får vidare framhålla, att med hänsyn till biltrafikens starka utveckling under senare år det måste vara riktigt, att vid avvägning av kostnadsfördelningen hänsyn företrädesvis tages till de domar och betänkanden, som avgivits under de senare åren. Däremot kan t. ex. 1907 års trafiksäkerhetskommitté givetvis icke giva någon riktig vägledning för bedömandet av nu föreliggande spörsmål. Även får styrelsen understryka, att det icke finns någon rättslig anledning till att skilja mellan kostnaderna för drift och underhåll å ena samt anläggningskostnader å andra sidan. I sak äga ju ock de förra ett kapitaliserbart värde. Ifall vägentresset är pliktigt att bestrida kostnaderna för anläggning av en säkerhetsanordning, är det sakligt följdriktigt, att det är pliktigt till detsamma beträffande den integrerande kostnadsdel, som består i kostnaden för anläggningens drift och underhåll. Styrelsen vill, gent emot de sakkunniga, med stöd av sin omfattande praktiska erfarenhet bestämt påstå, att det icke heller föreligger någon svårighet att beräkna kostnaderna för drift och underhåll av en säkerhetsanordning. I praktiken möter det icke något hinder att på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit bestämma de kostnader, som härför skulle utgå.

Styrelsen instämmer i de sakkunnigas uttalande, att ersättningsfrågan bör lösas utan lagstiftning och att i stället statsbidrag bör lämnas till bestridandet av kostnaderna för säkerhetsanordningarna. Det vore önskligt, att statsbidraget sattes så högt, att i möjligaste mån undvekes, att järnvägarna bleve nödsakade att genom rättegång mot enskilda parter söka utkräva ifrågavarande kostnadsbelopp. Ifall rättegångar behövde tillgripas, kunde visserligen, såsom de sakkunniga framhålla, svårigheter uppstå att utfå de belopp, som rätteligen borde tillkomma järnvägen på grund av betalningsoförmåga hos vägentressenten eller på grund av att det vore uppenbart obilligt att av denna utkräva beloppet. Dessa synpunkter böra icke inverka, när det gäller att lösa denna fråga på administrativ väg. I sådant fall synes det riktigt, att järnvägarna erhålla ett bidrag, som står i överensstämmelse med rättsprinciperna. När det gäller järnvägar och bilar, finnes icke heller någon anledning att betrakta bilarna såsom den svagare parten, vilken av billighetsskäl skulle undslippa att bestrida kostnader, som rättmätigt borde påföras densamma. Järnvägarna som företagare hava genom bilarna tillskyndats så utomordentligt stora förluster, att det måste vara både skäligt och rättvist, att järnvägarna erhålla ersättning åtminstone för de direkta utgifter, som bilarna förorsaka järnvägarna.

Styrelsen kan slutligen inte underlåta att genom ett exempel visa den uppenbara orättvisa, som skulle inträffa, om de sakkunnigas förslag skulle vinna statsmakternas godkännande. De förhållanden, som numera oftast för-

anleda till att säkerhetsanordningar behöva vidtagas vid en plankorsning, äro att i ändan eller strax utanför en mindre bangård vid järnvägens anläggning fanns en ägoväg, uteslutande avsedd att förbinda jordbrukarens på ömse sidor om banan belägna ägor. Under årens lopp hava de närmast bangården belägna delarna av dessa ägor styckats och försålts till tomter, ofta till industrier. Trafiken å den gamla markvägen har härigenom ökats, vilket till sist föranlett till att vägen måste betraktas såsom allmänlig befaren. Järnvägen är sålunda skyldig att vid korsningen vidtaga säkerhetsanordningar. Att försöka få ut ersättning för kostnaderna härför av de nya tomtägarna eller av dem, som i övrigt trafikera vägen, är i regel omöjligt, och vägdistriktet har icke heller någon skyldighet att betala dessa kostnader, då vägen icke är allmän. Järnvägens kostnader för en automatisk signalanläggning å platsen utgöra i engångskostnad minst 4,500 kronor och i årskostnad cirka 400 kronor. Kapitaliseras sistnämnda årsbelopp och tilläggas engångskostnaderna, så ser man, att varje dylik anläggning föranleder ett kapitalutlägg för järnvägen av 12,500 kronor. Man måste fråga sig: vad har från järnvägens sida vidtagits för åtgärder, som motivera att järnvägen skall bestrida dessa kostnader eller ens någon del härav. Svaret måste bli, att järnvägen på intet sätt varit vållande till behovet av dessa säkerhetsanordningar. Det är uteslutande järnvägen ovidkommande omständigheter — angränsande markägares och vägtrafikanters privatintressen samt den nya, motoriserade vägtrafikens krav — som föranlett till att säkerhetsanläggningen måste utföras, drivas och underhållas.

Enligt styrelsens mening bör järnväg i nu beskrivna ytterst ofta förekommande fall erhålla full ersättning för såväl engångskostnader som för drift och underhåll av säkerhetsanläggningen, d. v. s. i kapital räknat 12,500 kronor. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och de flesta av länsstyrelsernas mening skulle järnvägen erhålla $\frac{3}{4}$ av såväl engångs- som drift- och underhållskostnaden — d. v. s. 8,375 kronor — men enligt de sakkunnigas förslag endast $\frac{2}{3}$ av engångskostnaden, d. v. s. i ett för allt 3,000 kronor eller mindre än en fjärdedel av verkliga kostnaden. Att ett bidrag beräknat på sistnämnda sätt icke kan vara varken logiskt eller rättvist avvägt, torde ligga i öppen dag.

Med hänsyn till vad nu sagts vidhölle järnvägsstyrelsen, att statsbidrag måtte utgå, som lämnade järnvägarna full ersättning för alla kostnader för de säkerhetsanläggningar — ävensom för drift och underhåll av desamma — som tillkommit efter 1930, i den mån dessa anläggningar icke vore föranledda av förändringar, som inträtt beträffande järnvägen eller dess trafik. Av enahanda skäl, fortsätter järnvägsstyrelsen, borde full ersättning utgå till järnvägarna för alla säkerhetsanläggningar vid enskilda, icke allmänligen befarna vägar, och styrelsen kunde icke finna något skäl för att icke redan nu fastslå denna princip, oavsett vilka slag av säkerhetsåtgärder, som eventuellt kunde komma att på de sakkunnigas förslag föreskrivas vid ifrågasatta korsningar. Beträffande slutligen ersättningen för utförda eller ifrågasatta kompletteringar av förut befintliga säkerhetsanordningar hade styrelsen intet att erinra mot att kostnaderna härför utginge efter samma grunder som för anläggningarna.

Svenska järnvägsföreningen har i yttrande den 29 november 1937 anfört:

Varje genom en järnvägsanläggning tillkommen vägkorsning — såväl i befintliga vägar som i nya vägar, vilka erfordrats för nyttjandet av markägarens på ömse sidor om järnvägslinjen belägna områden — har vid markexpropriationen blivit föremål för en viss rättsprocedur, vid vilken koncessionshavaren

har fått betala såväl de direkta kostnaderna som ersättning för skada och intrång. Korsningarna med allmänna vägar hava därjämte blivit föremål för administrativ handläggning genom vederbörande länsstyrelse. Vägarnas och vägtrafikanternas intressen hava sålunda tillvaratagits av den myndighet, som främst svarar för vägar och ordning i respektive län.

Denna omständliga behandling av vägkorsningsfrågor vid en järnvägsanläggning och de intressesättningar, som därvid bryta sig mot varandra, torde få anses utgöra en garanti för att anordningarna för den trafik, som man vid järnvägarnas anläggning hade att räkna med, blevo för då förutsedd trafik av tillfredsställande art.

De järnvägar, som byggts här i landet, sedan motortrafiken slagit igenom som vägtrafikmedel, äro till antal och längd försvinnande små i förhållande till äldre järnvägar. Praktiskt taget hava därför koncessionshavarna vid järnvägarnas anläggande icke kunnat räkna med uppträdandet av ett nytt trafikmedel, som automobilismen ju utgör. Först i och med automobilismens tillkomst och utveckling har säkerhetsfrågan vid plankorsningarna i sin nuvarande art uppträtt. Under hela tiden från järnvägarnas tillblivelse i landet och till början av 1920-talet hade järnvägarna endast att räkna med vägtrafik av samma art, hastighet och fordonstygnd, som den vid tiden för järnvägarnas byggande existerande.

I överensstämmelse med föreskrifterna i 1929 års kungörelse hade järnvägarna avgivit förbindelser att icke framställa ytterligare anspråk på ersättning för de kostnader bidraget avsåge, sålunda för engångskostnaderna för säkerhetsanordningarnas utförande, men ej för deras årliga drift- och underhållskostnader.

Med avseende å frågan om ersättning för säkerhetsåtgärder vid korsningar mellan järnväg och allmänna eller allmänneligen befarna vägar har föreningen i yttrande den 31 maj 1937 anslutit sig till principerna i det förslag, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 december 1936 avgivit och som enligt föreningens mening innebär ett enkelt och redigt förslag till en allmängiltig lösning enligt erkända rättsprinciper av de ekonomiska spörsmål, som uppkomma vid genomförandet av föreskrivna vägsäkerhetsanordningar. Endast i fråga om procentsatsen för kostnadsfördelningen har föreningen en mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avvikande mening.

Frågan om ersättning till järnvägarna för av dem gjorda utlägg för nu ifrågavarande säkerhetsanordningar har vid olika tillfällen och av olika myndigheter och sakkunniga varit föremål för ingående utredningar, vilka giva vid handen, att järnvägarnas framställningar om ersättning äro berättigade och stå i full överensstämmelse såväl med rådande rätt som med 1929 års riksdagsbeslut. 1937 års sakkunnigas motsatsinställning till bland annat länsstyrelserna är så mycket märkligare, som dessa myndigheter dels närmast skola handlägga ärenden rörande verkställighet av nämnda förslag, därest detta oförändrat eller överarbetat fastställles av statsmakterna, och dels näppeligen torde kunna anses ställa järnvägsintresset framför vägin-
tresset.

De sakkunniga uttala, att man synes »på järnväghåll till en början hava ansett 1929 års beslut innebära, att kostnaderna för säkerhetsanordningarnas drift och underhåll skulle bestridas av järnvägarna själva», emedan frågan icke berördes i järnvägarnas i enlighet med 1929 års kungörelse ingivna ansökningar om bidrag. Slutsatsen är givetvis fullständigt felaktig. 1929 års kungörelse avsåg enbart engångskostnader.

Vad de sakkunniga åberopat såsom bevisföring för den av dem föreslagna kvotdelen för bidrags bestämmande synes icke giva något som helst stöd åt sakkunnigas slutsats.

Att sakkunniga själva äro osäkra på arten av sin bevisföring framgår av deras yttrande, att järnvägarna för utbekommande av statsbidrag böra förbinda sig »att avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande väginressenter till kostnaderna för de anordningar, som med anledning av 1924 eller 1933 års säkerhetskungörelser vidtagits intill dagen för ansökningens ingivande», synbarligen bortglömmande att de anse sig ha visat, att järnvägarna redan skulle hava avstått från alla ytterligare anspråk för sådana anläggningar, som tillkommit i anledning av 1924 års kungörelse.

Föreningen kan icke finna, att sakkunniga förebragt något som helst bevis för att stöd i riksdagsbeslut eller i rättsuppfattning skulle förefinnas för sakkunnigas förslag.

Oavsett lösligheten av sakkunnigas förslag innehåller detta principer för kostnadsfördelningen, som i praktiken måste anses högeligen orättvisa. De enskilda järnvägarna tvingas att vid vidtagande av påbudna vägsäkerhetsanordningar räkna såväl med penningtillgång som med totala årskostnader för säkerhetsanläggningar, sålunda inkluderande kostnader för ränta, amortering, drift och underhåll. Vid ett flertal vägkorsningar hava sålunda anordnats fällbommar eller grindar (vilkas antal sedermera ökats), som bevakas av personlig vakt. Enligt sakkunnigas förslag skulle för dylika säkerhetsanordningar praktiskt taget ingen ersättning utgå, under det i de fall, då automatiska säkerhetsanordningar kommit till utförande, kapitalkostnadsandelen i årskostnaderna väsentligen skulle avlyftas från ägaren, trots att vägsäkerhetsanordningarna fylla samma ändamål och totala årskostnaderna kunna vara och i många fall också äro av samma storleksordning.

Att denna fråga om ersättning till järnvägarna blivit hänskjuten till statsmakterna som en allmän fråga sammanhänger med den fullständigt genomgripande förändring i avseende på vägarna och vägtrafiken, som inträtt genom vägtrafikens motorisering.

Föreningen vill framhålla den mycket stora svårigheten, för att ej säga omöjligheten för järnvägarna att avgöra, vem som i varje särskilt fall är att betrakta som vägens rätta ägare. Vägen vid själva korsningsplatsen kan ägas av en person men trafiken kan, såsom ofta är fallet, vara orsakad av en handlande, som köpt och bebyggt en tomt, eller av förefintligheten av badstrand, naturskön plats eller dylikt — allt på något avstånd från korsningen. Sakkunniga draga visserligen härur den slutsatsen, att järnvägarna själva på grund av denna svårighet att finna rätt sakägare böra bestrida kostnaderna för vägsäkerhetsanordningarna. Det förefaller föreningen dock rimligare att, då dessa säkerhetsanordningar obestriddligen erfordras för motortrafiken, kostnaderna också bestridas av densamma, d. v. s. genom bilskattemedel.

Föreningen kan slutligen icke finna, att det av sakkunniga för sitt förslag framlagda motivet, att det skulle »i hög grad vara betänkligt att engagera staten i järnvägarnas löpande årskostnader och därigenom för all framtid belasta den för automobilskattemedel upprättade specialbudgeten med en ny automatiskt växande utgiftspost» är bärande.

Justitierådet Stenbeck har i sin även av de sakkunniga ofta citerade promemoria uttalat: »Om ökat behov av säkerhetsanordningar är beroende av motortrafiken, anser jag således det ökade behovet föranlett av sådana ändrade förhållanden med avseende på vägens användning, att järnvägen, även om den anlagts senare än vägen, icke bör vara skyldig svara för den ökade kostnaden». Då därtill kommer, att det ackumulerade ersättningsbelopp, som järnvägarna äro berättigade erhålla, kan beräknas uppgå till sammanlagt knappa 2 procent av ett års automobilskattemedel och de årliga kostnaderna till cirka 0.2 procent av samma medel, synas rätt och billighet motsäga de sakkunniga.

På grund av det anförda har svenska järnvägsföreningen hemställt, att frågan om ersättning till järnvägarna för utförande, drift och underhåll av säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg måtte — utan avseende å 1937 års trafiksäkerhetssakkunnigas förslag — lösas i enlighet med de principiella linjer, som framlagts i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag den 30 december 1936, dock med de jämkningar i procent-satserna, som föreningen föreslagit i sin skrivelse av den 31 maj 1937.

Motormännens riksförbund har i en till Kungl. Maj:t ingiven skrift, dagtecknad den 11 november 1937, anfört bland annat:

Förbundet har i sitt yttrande över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens betänkande i ärendet hävdad den principiella ståndpunkten, att anslag av automobilskattemedel under inga förhållanden bör utgå till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. Då frågan emellertid genom 1929 års riksdagsbeslut vunnit viss hävd, vilket förbundet i stor utsträckning vill tillskriva frånvaron av ett gemensamt, på bred demokratisk grund uppbyggt motorismens eget organ, har förbundet ansett sig kunna tillstyrka utgående av bidrag av automobilskattemedel intill 50 procent av kostnaderna för vissa i förbundets skrivelse noggrannt preciserade fall.

Förbundet styrkes än mer om riktigheten av denna sin uppfattning genom de uttalanden, som göras av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten.

Förbundet kan icke tolka de sakkunnigas uttalande om kostnadsfrågans förhållande till de sakkunnigas utredning på annat sätt än att de sakkunniga genom att förmås behandla kostnadsfrågan före utredningen i övrigt uppställer en generell norm för bidragen, som icke är baserad på en ny utredning utan enbart på viss förut tillämpad praxis, och att de sakkunniga därigenom kunna förenkla sitt fortsatta arbete på så sätt att förslag i övrigt kunna baseras på denna enkla grund för kostnadernas bestridande. Om denna tolkning är riktig, synes utredningen icke komma att bli så fullständig, som de sakkunniga från början avsett.

Med anledning av det anförda har motormännens riksförbund — med vidhållande av sitt yrkande beträffande bidrag av automobilskattemedel till kostnaderna för säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar — hemställt, att frågan om bestridande av kostnaderna för nämnda säkerhetsanordningar icke avgöres förrän de sakkunniga rörande trafiksäkerheten fullföljt sin utredning.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, hava landets järnvägar — statens och enskilda — genom statsmakternas beslut åren 1929—1930 erhållit bidrag till bestridande av engångskostnaderna för de säkerhetsanordningar, som järnvägarna enligt 1924 års kungörelse angående dylika anordningar vidtagit och som betingats av förhållandena vid tiden för kungörelsens ikraftträdande, den 10 juli 1924. Ifrågavarande bidrag, vilka närmare reglerades i kungörelsen den 4 september 1929 (nr 274), uppgingo till ett sammanlagt belopp av 1,632,435 kronor, motsvarande en anläggningskostnad av 2,458,545 kronor, och kunna sägas hava avsett samtliga före den 1 mars 1930 utförda, av nyssnämnda förhållanden betingade anläggningar. De motsvarande anläggningskostnader, varom nu närmast är fråga, belöpa sig för tiden intill den 1 januari 1937 till det jämförelsevis måttliga beloppet av 480,000 kronor. Härtill kommer enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag ett belopp

av 105,000 kronor, avseende viss komplettering av förefintliga varningsmärken på grund av bestämmelserna i 1933 års kungörelse. I övrigt innefattar styrelsens förslag dels bidrag till drift- och underhållskostnader för ifrågavarande anordningar och dels bidrag till framtida anordningar.

I det rättsliga bedömandet av frågan vem som skall hava att bära kostnaderna för anordningar av ifrågavarande slag torde genom domstolspraxis, efter det att statsmakternas beslut i bidragsfrågan fattades vid 1929 års riksdag, större klarhet hava vunnits. Bland annat synes det 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 fördelning 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 bliva föremål för skilda meningar. Det synes också fortfarande förhålla sig så, att överenskommelser mellan järnvägarna och väghållarna i allmänhet icke stå att ernå.

Hur frågan om kostnadsfördelningen rättsligt bör bedömas har emellertid enligt min mening icke i och för sig avgörande betydelse för lösningen av spörsmålet om en medverkan av staten såsom sådan till kostnadernas bestående. Staten är icke att betrakta såsom part i rättsfrågan, och än mindre torde man — såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen synes vilja göra — kunna införa vissa statliga skatteinkomster, automobilskattemedlen, i den rättsliga diskussionen såsom likställda med »vägintresset» eller väsentligen representerande detta intresse. Ett statsbidrag till ifrågavarande kostnaders täckande kan icke gärna motiveras av annat än lämplighet och skälighet; såvitt kostnaderna avse anordningar vid statens egna järnvägar begränsar sig statsbidraget från statsfinansiell synpunkt väsentligen till en bokföringsåtgärd. Ett spörsmål vid sidan av de nu berörda är frågan, hur ett statsbidrag bör finansieras, ett spörsmål av statsfinansiell innebörd utan egentligt samband med själva bidragsfrågan.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de hörda myndigheterna m. fl. hyser jag den uppfattningen, att staten skäligen bör lämna ytterligare bidrag till täckande av kostnaderna för säkerhetsanordningarna vid plankorsningarna. Däremot anser jag mig icke kunna biträda från järnväghåll framförda yrkanden om full ersättning av statsmedel för ifrågavarande kostnader. Visserligen torde det vara riktigt, såsom från några håll framhållits, att kostnaderna för säkerhetsanordningar, som betingats av efter den 10 juli 1924 inträffade förhållanden, i stor utsträckning föranletts av sådana förändringar i vägtrafiken, som rättsligt sett motivera, att järnvägarna få full ersättning av väghållarna. Å andra sidan torde kostnaderna i åtskilliga fall enligt rättspraxis få anses böra helt eller delvis åvila järnvägarna. Såsom

jag nyss framhållit, har erfarenheten visat, att godvilliga överenskommelser i varje särskilt fall svårligen kunna åvägbringas. Vid sådant förhållande synes det liksom år 1929 kunna innebära en från skilda synpunkter lämplig lösning, att järnvägarna mot avstående av sin rätt till ersättning för kostnader, som stå i samband med anordningarna, erhålla visst bidrag till desamma från statens sida. Ett huvudsyfte med dylikt statsbidrag skulle nu liksom år 1929 vara att därmed bringa ur världen anledningar till rättegångar mellan intressenterna. Att staten lämnar bidrag av ifrågavarande slag synes mig motiverat även därav, att staten enligt gällande bestämmelser torde få vidkännas utgivande av bidrag till vägdistrikt och städer, i den mån kostnader av ifrågavarande slag på grund av domstols dom eller eljest skulle komma att åvila dessa.

Vad därefter beträffar frågan, i vilken omfattning staten skäligen bör lämna bidrag till järnvägarna, hava 1937 års sakkunniga och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt skilda förslag, för vilka jag förut redogjort. För min del anser jag det knappast kunna ifrågasättas, att statsmakterna skulle åtaga sig att lämna bidrag till framtida kostnader. I anslutning till statsmakternas beslut år 1929 vill jag förorda, att statsbidrag må utgå endast till engångskostnader, som järnvägarna ådragit sig genom uppsättande av säkerhetsanordningar, med den avgränsning, som i ärendet föreslagits, nämligen till säkerhetsanordningar, betingade av förhållanden som inträtt efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse. Undantagna från bidrag böra även nu vara anordningar, genom vilka järnvägarna ernått utgiftsbesparing; likaså bör bidrag icke heller nu utgå till kostnaderna för varningsmärken, d. v. s. kryssmärken och förvarningsmärken. Däremot finner jag mig böra tillstyrka den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna utvidgningen av bidragsrätten till de av styrelsen avsedda kompletterande åtgärder, som vidtagits på grund av 1933 års kungörelse; dessa åtgärder avse uppsättandet av reflexanordningar å varningsmärkena och torde få anses vara på sådant sätt föranledda av motorfordonstrafiken, att i detta sammanhang ett bidrag kan anses skäligt. Frågan om bidrag till kostnaderna för anordningar, som vidtagas efter ingången av år 1938, torde framdeles få upptagas till förnyad prövning. Vad beträffar anordningar vid plankorsningar å enskilda icke allmänneligen befarna vägar, å vilka korsningar 1924 och 1933 års kungörelser icke erhållit tillämpning, vill jag framhålla, att frågan om statsbidrag till enskilda vägar ligger under utredning av 1935 års vägsakkunniga. Även med hänsyn härtill synes bidrag till nämnda anordningar icke nu böra beviljas.

Kostnaderna för de sålunda till bidrag ifrågasatta anordningarna hava av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattats till 480,000 kronor respektive, för reflexanordningarna, 105,000 kronor eller sammanlagt 585,000 kronor; dessa belopp avse åtgärder, som vidtagits före den 1 januari 1937. Enär numera statsbidrag torde böra avse anordningar, som utförts före den 1 januari 1938, torde här böra räknas med en kostnadssumma av cirka 650,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit en bidragskvot för ifrågavarande kostnader av $\frac{2}{3}$ för reflexanordningarna och $\frac{3}{4}$ för övriga anordningar; styrelsen har emellertid därvid utgått från att — i motsats till vad jag för-

ordat — bidrag även till underhåll och drift skulle lämnas. 1937 års sakkunniga förorda samma bidragskvot som år 1929 eller $\frac{2}{3}$.

Vid bedömandet av frågan om bidragskvoten synes det mig böra ånyo framhållas, att ett huvudsyfte med bidraget är att undvika rättgångar i kostnadsfrågan. Med hänsyn härtill och i betraktande av vad i övrigt förekommit finner jag mig böra förorda, att bidraget bestämes att utgå med i regel 90 procent av de verkliga kostnaderna. Bidragsbeviljande synes böra ankomma på Kungl. Maj:t, som därvid har tillfälle att pröva, om bidraget i vissa fall skäligen bör nedsättas. Då enligt min mening hänsyn i detta sammanhang icke bör tagas till sådana anordningar, beträffande vilka kostnaderna reglerats mellan intressenterna genom domstols dom eller på annat sätt, synes det mig icke heller skäligen böra ifrågakomma att, på sätt de sakkunniga föreslagit, en i sådan ordning erhållen ersättning till den del den överstiger det statsbidrag, som eljest skolat utgå, skulle medföra minskning av statsbidraget till järnvägen för övriga anordningar. En förutsättning för erhållande av ifrågavarande bidrag synes, på sätt de sakkunniga föreslagit, böra vara, att järnvägen förbinder sig att avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten eller vederbörande vägingtressenter till kostnaderna — alltså även kostnaderna för underhåll och drift — för de anordningar av ifrågavarande slag, som före den 1 januari 1938 vidtagits med anledning av 1924 och 1933 års kungörelser.

För utanordnandet av ifrågavarande bidrag synes ett anslag av 600,000 kronor böra anvisas för nästa budgetår. Med hänsyn till karaktären av bidragen och då här är fråga om kostnader av den natur, att de, om de belastat vägdistrikt och städer, skulle hava motsvarats av bidrag från de s. k. länsfonderna respektive från städernas andel av automobilskattemedlen, torde anslaget, på sätt i statsverkspropositionen förutsatts, böra i riksstaten avräknas mot automobilskattemedlen. Anslaget torde böra betecknas såsom reservationsanslag. Skulle det angivna anslagsbeloppet visa sig för knappt tillmätt, torde frågan om ytterligare anslag få upptagas vid 1939 års riksdag.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1938/1939 anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 600,000, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Hans Hansson.