

Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 1 april 1938 kl. 5 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 5, i anledning av väckt motion angående revision av gällande bestämmelser om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott *Motionen.* hänvisad motion, nr 180, har herr *Nordström* i Kramfors m. fl. föreslagit, att riksdagen i skrivelse till regeringen skulle hemställa om skyndsamt utredning och förslag till ändringar i Kungl. Maj:ts kungörelse av den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg och att i motionen anförda synpunkter därvid måtte bli beaktade.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat yttranden *Yttranden.* från järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Östergötlands, Skaraborgs och Västerbottens län. Länsstyrelserna hava i sin tur införskaffat och överlämnat yttranden, länsstyrelsen i Östergötlands län från magistraten i Linköping, polismästaren i Norrköping samt landsfogden och vägingenjören i länet, länsstyrelsen i Skaraborgs län från vägingenjören i länet och kommunalborgmästaren i Skövde samt länsstyrelsen i Västerbottens län från vägingenjören och landsfogden i länet.

Det huvudsakliga innehållet i de sålunda inkomna yttrandena har sammanförts i bilaga till detta utlåtande.

Av järnvägsstyrelsens samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttranden *Utskottet.* framgår, att antalet olyckor vid plana korsningar mellan järnväg och väg under senare år i någon mån nedgått i förhållande till den motoriserade vägtrafikens ökning. Tillgänglig olycksfallsstatistik utvisar emellertid samtidigt, att det årliga antalet sådana olyckshändelser absolut sett icke undergått någon minskning.

Utskottet vill i likhet med motionärerna understryka nödvändigheten av att effektivast möjliga åtgärder vidtagas till förebyggande av olyckshändelser, som ovan sägs.

Även om utskottet icke står främmande för tanken, att vederbörande järnvägsmyndighet icke bör i alltför hög grad äga rätt att ensam besluta

ifråga om säkerhetsåtgärder, som här avses, har utskottet emellertid, på samma sätt som de flesta hörda myndigheterna, funnit den av motionärerna föreslagna medbestämmanderätten för *kommunala* myndigheter mindre väl ägnad att åvägabringa ett effektivt säkerhetssystem.

Det synes utskottet sannolikt, att trafiksäkerheten vid plankorsningar efter hand i betydande omfattning skall kunna tillgodoses med förbättrade automatiska säkerhetsanordningar, särskilt sådana med optisk verkan. Utskottet finner det emellertid självfallet, att tillsvidare viss varsamhet skall iakttagas vid indragning av bevakningar vid järnvägsövergång.

För egen del vill utskottet härjämte ifrågasätta, huruvida den omständigheten, att gällande författningsbestämmelser angående säkerhetsanordningar m. m. vid plankorsningar mellan järnväg och väg i avseende å enskild väg äga tillämpning endast i den mån vägen »allmänneligen befares» — med hänsyn redan till oklarheten av denna bestämning — kan anses innebära en lycklig avgränsning av bestämmelsernas tillämplighetsområde.

Såsom av den förebragta utredningen framgår, hava 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten av Kungl. Maj:t den 5 februari 1937 anbefallts att avgiva utlåtande över en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 december 1936 avgiven utredning med förslag till vissa åtgärder för trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. (S. o. u. 1937: 15). Vid fullgörandet av detta uppdrag torde nämnda sakkunniga komma att till behandling upptaga samma spörsmål, som avses i förevarande motion. Utskottet förväntar, att därvid vederbörligt beaktande även skall ägnas de synpunkter, som av utskottet härovan anlagts.

På grund av vad sålunda anförts, har utskottet funnit föreliggande motion icke påkalla någon ytterligare åtgärd. Utskottet hemställer alltså,

att motionen II: 180 icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 1 april 1938.

På utskottets vägnar:

C. G. TENGSTRÖM.

Närvarande: herrar *Tengström*, *Janson* i Frändesta,* *Akerström*, *Andersson* i Vigelsbo, *Viklund* och fröken *Öberg* samt herrar *Pettersson* i Norregård* och *Nilsson* i Göteborg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga.

YTTRANDEN

över den inom andra kammaren väckta motionen nr 180.

JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Genom nådigt brev den 9 januari 1935 anbefallde Kungl. Maj:t Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa utredning i vissa frågor rörande trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Till åttlydnad härav avgav nämnda styrelse den 30 december 1936 sådan utredning jämte därav föranlett förslag till ändring av kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Vidare har Kungl. Maj:t den 5 februari 1937 uppdragit åt 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten att avgiva utlåtande med anledning av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens nyss omnämnda utredning med förslag till åtgärder för trafiksäkerhetens höjande vid berörda korsningar.

Då sålunda såväl den statliga myndighet, som närmast har med trafiksäkerheten å vägarna att göra, som ock den sakkunnige-kommitté, som Kungl. Maj:t särskilt tillsatt för behandling av trafiksäkerhetsfrågor, helt nyss avgivit yttrande i, resp. för närvarande behandlar denna fråga, kan styrelsen icke finna annat än att de av motionärerna framhållna önskemålen om utredning och förslag till ändringar av ifrågavarande Kungl. Maj:ts kungörelse av den 26 juni 1933 redan äro tillfullo tillgodosedda.

Järnvägsstyrelsen anser sig därför böra föreslå, att ifrågavarande motion icke bör till någon riksdagens åtgärd föranleda. Beträffande motiveringen till berörda motion vill styrelsen emellertid framhålla följande.

Motionärerna framhålla, att den alltmer motoriserade vägtrafiken — sammanställt med de »beviljade lättnader och förenklingar för järnvägsmyndigheterna i deras skyldigheter att ordna en effektiv bevakning» — måste leda till ett mindre gynnsamt resultat. Motionärerna avse härmed tydligen järnvägarnas åtgärder att »ersätta bevakade grindar och bommar med andra anordningar».

Häremot vill styrelsen först och främst påpeka, att — i förhållande till den motoriserade vägtrafikens ökning — antalet olyckor vid plana vägkorsningar betydligt *nedgått* under senaste åren. Såsom framgår av bilagda tabell över olyckshändelser vid plana vägkorsningar med Statens järnvägar, har nämligen antalet skadade och dödade personer i stort sett varit konstant under de sista 10 åren. Under samma tidrymd har motortrafiken däremot ökats med minst 50 %. I motsats till vad motionärerna vilja göra gällande tyder detta förhållande på att järnvägsmyndigheternas åtgärd att ersätta bevakade grindar och bommar med automatiska ljud- och ljussignaler har *minskat* olycksfrekvensen.

Nämnda statistik visar jämväl, att antalet påkörda bommar, trots den förbättrade trafikkultur, som åtminstone borde ha gjort sig gällande, icke minskat, ett förhållande som icke heller kan sägas stödja motionärernas mening, att bevakade bommar skulle vara mera ägnade att väcka vägtrafikanternas uppmärksamhet och sålunda minska antalet olyckor.

Inom sakkunniga motorkretsar inom såväl vårt eget land som i utlandet torde numera vara allmänt erkänt, att automatiska signaler ur säkerhetssynpunkt äro att föredraga framför bevakade bommar. Detta har sin grund såväl i att förstnämnda signaler äro bättre synliga för vägtrafikanterna som därutinnan, att dessa signaler äro mera driftsäkra än personligen bevakade avstängningsanordningar med bommar och grindar. Härtill kommer, att när en automatisk signal kommer ur funktion, så visar densamma praktiskt taget alltid stopp för vägtrafiken, så att i varje fall ingen fara kan uppstå för densamma, om signalen åtlödes, under det att om en vägvakt försummar sin bombevakning, så visas klart för de vägfarande, då tåg skall framgå, d. v. s. när faran är som störst. Även må till de automatiska signalernas förmån framhållas, att dessa visa stopp för vägtrafiken avsevärt kortare tid än fällda bommar och stängda grindar.

Slutligen måste styrelsen beteckna motionärernas förslag, att de kommunala myndigheterna skulle hava medbestämmanderätt angående säkerhetsanordningarnas beskaffenhet vid vägkorsningar, såsom i hög grad olyckligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Styrelsen för sin del kan nämligen icke finna annat än att bestämmanderätten härvidlag bör förläggas så *centralt* som möjligt, och detta på den grund att trafiksäkerheten är i hög grad beroende just på, att fullt enhetliga grunder tillämpas för användningen av de olika vägsäkerhetsanordningarna. Det torde vara ganska klart, att denna ytterst viktiga huvudprincip skulle rubbas, därest de lokala myndigheterna med deras skiftande uppfattning och många gånger icke enbart sakkunniga syn på dessa frågor finge alltför stor bestämmanderätt om vilka säkerhetsanordningar, som skola tillämpas på olika platser.

Även med hänsyn till vad nu anförts rörande motiveringen för ifrågasvarande motion vill styrelsen hemställa, att densamma icke måtte föranleda till någon åtgärd.

Stockholm den 10 mars 1938.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

G. DAHLBECK.

L. Marcus.

Olyckshändelser vid plana vägkorsningar med S. J.
(Bilaga till järnvägsstyrelsens yttrande.)

År	Trafi- kerad ban- längd i medel- tal km.	Antal vid årets slut inregistre- rade auto- mobiler (i tusental)	Vid sammanstötningar mellan vägförande och tåg								Påkörning av grindar och bommar antal tilldragel- ser
			antal personer								
			skadade				dödade				
			beva- kade grin- dar och bom- mar	auto- matis- ka sig- naler	övriga	Sum- ma	beva- kade grin- dar och bom- mar	auto- matis- ka sig- naler	övriga	Sum- ma	
1927	6160	110	7	8	24	39	2	12	10	24	119
1928	6297	128	2	3	17	22	2	11	7	20	134
1929	6470	137	2	14	14	30	3	4	11	18	165
1930	6511	145	2	19	6	27	1	17	4	22	172
1931	6704	149	1	3	8	12	2	2	6	10	171
1932	6822	147	2	4	13	19	—	7	12	19	149
1933	7098	144	1	8	14	23	1	8	12	21	165
1934	7443	150	5	7	17	29	6	2	13	21	181
1935	7455	159	3	5	11	19	1	6	10	17	197
1936	7455	168	8	—	10	18	3	4	19	26	197

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN.

Motionärerna synas vilja göra gällande, att utvecklingen på förevarande område har karakteriserats av beviljade lättnader och förenklingar för järnvägsförvaltningarna i deras skyldigheter att anordna effektiva säkerhetsanordningar vid vägövergångar i banans plan. Så har dock icke varit fallet, utan hava gång efter annan skärpningar av järnvägarnas skyldigheter i avseende å trafiksäkerheten företagits. Kungl. kungörelsen av den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg innebar en avsevärd utvidgning av de järnvägarna tidigare påvilande skyldigheterna med avseende å säkerhetsåtgärder vid plankorsningar. Sålunda påbjöds uppsättande av varningsmärken, kryssmärken och förvarningsmärken, vid samtliga korsningar å allmänna och allmänneligen befarna vägar, vilka kryssmärken icke i något fall må ersätta det triangelformade varningsmärke, som alltid skall anbringas framför korsning mellan järnväg och allmän väg. De ändringar, som genomförandet av den nu gällande säkerhetskungörelsen av den 26 juni 1933 (nr 469) medförde, inneburo ytterligare skärpta fordringar beträffande järnvägarnas åligganden, och i det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 december 1936 framlagda förslaget till viss ändring av sistnämnda säkerhetskungörelse har föreslagits ännu en skärpning, nämligen att ljussignaler vid järnvägskorsning i plan alltid skola vara komplet-

terade med ringklockor. Därjämte har, bland annat, föreslagits detaljerade och skärpta bestämmelser angående »fri sikt». Det är sålunda uppenbart, att de på grund av motortrafikens uppkomst och alltjämt skeende utveckling genomförda eller föreslagna ändringarna i föreskrifterna rörande dessa anordningar innebära en ur säkerhetssynpunkt stegrad skärpning av fordringarna härutinnan.

I samband med ikraftträdandet av den gällande säkerhetskungörelsen av år 1933 infördes även skyldighet för vägingenjör att minst en gång vart tredje år besiktiga varje sådan inom länet befintlig korsning mellan järnväg och väg, vid vilken anbragts varningsmärken eller säkerhetsanordningar, samt att därvid undersöka, huruvida förekommande varningsmärken och säkerhetsanordningar äro i överensstämmelse med gällande föreskrifter och i övrigt på lämpligaste sätt anbragta. I anslutning till detta stadgande har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i härtill bilagda cirkulär den 20 december 1935 (1935:14) meddelat utförliga anvisningar, som skola gälla till ledning för besiktningarnas utförande.* De i cirkuläret intagna föreskrifterna hava till ändamål att åstadkomma en effektiv kontroll av säkerhetskungörelsens bestämmelser och därmed en betryggande garanti för att kungörelsens fordringar äro uppfyllda.

Då i motionen berörts även trafikolyckorna vid plankorsningarna är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angelägen framhålla, att dessa olyckor icke enbart äro beroende av anordningarna vid korsningarna, utan att även andra faktorer utöva ett mer eller mindre avgörande inflytande.

I den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 december 1936 avgivna utredningen med förslag till vissa åtgärder för trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (Statens offentliga utredningar 1937: 15) hava å sid. 54—57 intagits vissa tabeller över olyckshändelse vid plankorsningar. Vad Statens järnvägar angår, torde denna statistik komma att närmare beröras och fullständigas i det yttrande, som Kungl. järnvägsstyrelsen avger i detta ärende. Beträffande de enskilda järnvägarna har styrelsen av tabellerna gjort nedanstående sammanställning över olyckorna vid de med säkerhetsanordningar försedda plankorsningarna, varjämte uppgift om antalet inregistrerade motorfordon medtagits.

År	Sammanstötningar mellan vägfarande och tåg		
	Antal olyckor	Antal skadade och dödade	Antal motor- fordon
1926	31	17	121.160
1927	31	19	145.238
1928	46	16	177.263
1929	43	20	191.673
1930	49	17	201.936
1931	28	19	204.567
1932	17	11	199.044
1933	16	8	191.669
1934	17	8	196.521
1935			205.033
1936			217.653

* Bilagan är här icke avtryckt.

Under de senaste tio åren har sålunda i Sverige motorfordonens antal ökat med cirka 79 %. Företagna trafikräkningar visa, att trafiken å vägarna under samma tid mer än fördubblats. Samtidigt har motorfordonens körhastighet år från år stegrats. En liknande, ehuru mindre accentuerad utveckling har även järnvägstrafiken genomgått.

Av sammanställningen framgår att vid ifrågavarande järnvägs korsningar trafikolyckorna icke visat någon som helst betänklig utveckling i förhållande till fordonsbeståndets tillväxt. Siffrorna giva också vid handen, huru antalet olyckshändelser kraftigt nedgick under lågkonjunkturen omkring år 1932, då även trafiken å vägarna torde hava varit mindre intensiv.

Enligt den statistik, som utarbetats av statistiska centralbyrån, över olyckor vid trafik med motorfordon år 1935 och 1936, är relationen mellan antalet motortrafikolyckor vid samtliga järnvägs korsningar i plan, å ena sidan, samt hela antalet motorfordonsolyckor, å den andra sidan, konstant för de båda åren:

	Landsbygd		Städer		Hela riket	
	antal	%	antal	%	antal	%
1935	64	1,4	26	0,4	90	0,8
1936	69	1,3	32	0,5	101	0,8

Då motionärerna anför, att järnvägsmyndigheterna till det yttersta utnyttjat medgivandena att ersätta bevakade grindar och bommar med andra anordningar, får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till belysande av detta spörsmål anföra följande.

Enligt säkerhetskungörelsen må säkerhetsanordning icke indragas eller ersättas med annan anordning utan medgivande av järnvägsstyrelsen i fråga om statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om enskild järnväg. Beträffande de enskilda järnvägarna, å vilka de med bevakade bommar eller grindar försedda korsningarna uppgå till över 2000 st., har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under år 1937 medgivit, att bommar eller grindar må utbytas mot ljussignaler, kompletterade med ringklockor, vid 20 st. korsningar eller således vid mindre än 1 % av totala antalet. Under år 1936 medgavs utbyte av bommar mot mekaniska säkerhetsanordningar vid endast 11 st. korsningar. Dessutom är att märka, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under år 1937 ålade de enskilda järnvägarna att anbringa säkerhetsanordningar vid 38 st. korsningar mellan järnväg och sådan enskild väg, som av styrelsen förklarats vara allmänligen befaren. Åtskilliga av dessa korsningar hava försetts med bommar eller grindar. Nedgången i antalet med bommar eller grindar bevakade korsningar har således under de senaste åren varit så obetydlig, att den omöjligen kan hava märkbart inverkat på olycksfallens antal.

Vad vidare angår de kommunala myndigheternas inflytande på behandlingen av ärenden rörande indragande av bevakning, anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del, att de av motionärerna framförda synpunkterna äro i erforderlig grad tillgodosedda. Vid ifrågavarande ärendens handläggning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infordras nämligen alltid yttranden från länsstyrelse och vägingenjör, och i de allra flesta fall låter länsstyrelsen höra vederbörande vägstyrelse och landsfiskalen i orten. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid avgörandet tager största möjliga hänsyn till de sålunda inkomna yttrandena, kunna ortsintressena icke sägas vara utan inflytande på ärendenas avgörande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser sig slutligen böra meddela, att 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten torde komma att till prövning upptaga frågan om en eventuell revision av säkerhetskungörelsen.

Den förevarande motionen torde sålunda icke böra påkalla någon riksdagens åtgärd.

I detta ärendes slutliga handläggning hava, förutom undertecknade, deltagit byråcheferna Valsinger, Braune och Ljungberg.

Stockholm den 12 mars 1938.

NILS BOLINDER.

Ragnar von Segebaden.

Vägingenjören i Östergötlands län framhåller, att tvekan kunde uppstå därom, huruvida en enskild väg skulle anses allmänneligen befaren eller ej, och om som följd därav säkerhetsanordningar överhuvudtaget skulle finnas eller ej vid dylik vägs korsning i samma plan med järnväg. Som det emellertid redan torde ankomma på länsstyrelse att avgöra berörda fråga, ansåge vägingenjören en revision i detta hänseende av kungörelsen 1933:469 icke erforderlig. Däremot syntes intet vara att erinra mot en utredning med förslag till ändringar i nämnda kungörelse, avseende en skärpning av de nuvarande bestämmelserna i andra avseenden, gående ut på bl. a. att fri sikt i närmare angiven omfattning skulle finnas jämväl vid korsning, där säkerhetsanordning funnes anbragt, att ljussignal alltid skulle vara förbunden med ringklocka, att bevakade bommar icke finge manövreras på längre avstånd från korsning än som särskilt angåvos m. m.

Vägingenjören i Skaraborgs län påpekar, att ett uttalande i förevarande fråga skulle utgöra ett föregripande av den utredning, som påginge genom 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten. Vägingenjören säger sig dock, bland annat, redan nu vilja framhålla det olämpliga i att kommunala myndigheter tillerkändes medbestämmanderätt på ifrågavarande område, då därigenom enhetligheten i vederbörande skyddsanordningar komme att äventyras.

Vägingenjören i Västerbottens län avstyrker motionen under hänvisning till den utredning, som i ämnet den 30 december 1936 verkställdes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samt den genom 1937 års trafiksäkerhetssakkunniga för närvarande pågående utredningen i hithörande frågor.

LÄNSSTYRELSEN I ÖSTERGÖTLANDS LÄN.

Länsstyrelsen har i ett specialfall fäst Kungl. Maj:ts och Järnvägsstyrelsens uppmärksamhet på vissa förhållanden, som äro ägnade att förringa trafiksäkerheten vid plankorsningar mellan järnväg och allmän väg, och tillåter sig länsstyrelsen åberopa avskrifter av sina till nämnda myndigheter i

denna sak överlämnade skrivelser.* Länsstyrelsen är även i likhet med väg-ingenjören och de hörda polismyndigheterna av den uppfattningen, att en revision av gällande bestämmelser på området är av behovet påkallad, och förordar därför, att den av motionärerna begärda utredningen kommer till stånd. Dock anser sig länsstyrelsen böra uttryckligen framhålla, att skulden till de av motionärerna åsyftade trafikolyckorna säkerligen icke enbart ligger i bristande säkerhetsanordningar, utan i många fall måste i främsta rummet tillskrivas oförsiktighet hos trafikanterna själva.

Med anledning av vad vägingenjören anfört rörande sättet för bestämmande, huruvida en väg skall anses allmänneligen befaren eller icke, måste länsstyrelsen påpeka, att några bestämmelser i detta hänseende överhuvudtaget icke finnas, vilket innebär en lucka i lagstiftningen och torde böra uppmärksammas vid en blivande utredning. Med nu gällande lagstiftning saknar länsstyrelsen befogenhet att med bindande verkan för järnvägarna föreskriva, att en enskild väg skall anses allmänneligen befaren och således i fråga om säkerhetsanordningar likställas med allmän väg. Linköpings slott i landskansliet den 12 mars 1938.

KARL TISELIUS.

V. E. von der Lancken.

* Skrivelserna — som avse åstadkommande av sådan anordning av de automatiska signalerna vid plana vägkorsningar, att dessa signaler med säkerhet reagera även för rälsbussar och liknande järnvägsfordon — äro här icke avtryckta.

LÄNSSTYRELSEN I SKARABORGS LÄN.

Inom länet under senare år vid korsningar i plan mellan väg och järnväg inträffade olyckor vid sammanstötningar mellan järnvägståg och motorfordon, därav åtskilliga med dödlig utgång, torde enligt länsstyrelsens mening icke alltid hava berott på oförsiktighet från motorfordonsförarnas sida utan synas understundom få tillskrivas bristande effektivitet hos de vid korsningsställena anbragta säkerhetsanordningarna. Åtminstone i ett av antydda fall lärers få anses utrett, att orsaken till sådan dödsolycka varit uppkommen felaktighet å säkerhetsanordningen, medförande att densamma icke fungerat på avsett sätt. Vad sålunda förelupit har vid upprepade tillfällen föranlett länsstyrelsen att göra framställningar om förbättrade säkerhetsanordningar vid plankorsningarna. Av länsstyrelsen därvid uttalade önskemål hava åsyftat förutom återinförandet i vissa fall av bevakade grindar eller bommar, där dessa ersatts med ljussignaler och ringklockor, åstadkommandet av förbättrad sikt eller förstärkning av säkerhetsanordningarnas effekt. I sistberörda avseende har särskilt betonats önskvärdheten av att säkerhetsanordningarna måtte givas större verkningsförmåga på längre avstånd än nu är fallet med hänsyn till den alltmer ökade hastigheten hos såväl järnvägståg som motorfordon ävensom att ljus- och klocksignaler vid plankorsningarna alltid böra kombineras, då det visat sig, att enbart klocksignaler icke alltid kunna uppfattas av motorfordonsförarna. På senare tid har därjämte alltmera uppmärksammas behovet av förbättrade varningssignaler, så uppställda, att de kunna varna på tillräckligt långt avstånd från korsningsstället, ävensom nödvändigheten av ofta återkommande kontroll beträffande säkerhetsanordningarnas funktionsduglighet.

Givetvis bör vid bedömandet av behovet av säkerhetsanordningar av olika slag hänsyn i görligaste mån tagas till lokala myndigheters och däribland även kommunalmyndigheters uttalade mening, då dessa myndigheter i allmänhet äro de med ortsförhållandena bäst förtrogna. Att såsom motionärerna åsyfta tillerkänna vederbörande kommunala myndigheter i den kommun, där vägkorsning är belägen, medbestämmanderätt i fråga om bevakningsindragande eller anordnande och även beträffande säkerhetsanordningarna i övrigt anser länsstyrelsen dock icke tillrådligt, då detta skulle kunna lämna rum för godtycke vid prövning av frågor om trafiksäkerhetens trygghet. Då emellertid, enligt vad känt är, åt särskilda sakkunniga, 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, redan lämnats uppdrag att verkställa utredning och avgiva förslag ifråga om behovet av ändringar i Kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, och nämnda sakkunniga lära få tillfälle bedöma även de i förevarande motion berörda spörsmålen, föranlåtes länsstyrelsen nu endast hemställa, att utskottet måtte finna motionen icke böra föranleda någon omedelbar åtgärd från riksdagens sida.

De inkomna yttrandena i ärendet bifogas.

Mariestad å landskansliet den 12 mars 1938.

CARL MANNERFELT.

Einar Johnson.

LÄNSSTYRELSEN I VÄSTERBOTTENS LÄN.

Motionärerna synas helt hava förbisett kärnpunkten i det ifrågavarande spörsmålet. 1933 års kungörelse reglerar endast tillkomsten eller icke av säkerhetsanordningar och dessas beskaffenhet. På denna punkt torde icke kunna bli va fråga om att taga hänsyn till kommunala synpunkter utan endast till den lokala polis- och ordningsmyndighetens (länsstyrelsens) samt den förnämsta tekniska sakkunskapens på området meningar. I kungörelsen saknas emellertid bestämmelser om vem som skall bekosta erforderliga säkerhetsanordningar. Det möter givetvis intet hinder för kommun, som själv vill bekosta säkerhetsanordningar, att få sådana upprättade genom järnvägens försorg. De kommuner torde emellertid vara lätt räknade, som vilja åtaga sig en sådan tunga. Den enda framkomliga vägen synes vara att av statsmedel ställas till förfogande tillräckliga anslag för bidrag till engångskostnader till säkerhetsanordningar samt till dessas drift och underhåll. Ett steg i denna riktning har tagits genom framläggandet av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens förslag den 30 december 1936. Därest detta förslag genomföres och sedermera utbygges, torde de av motionärerna åsyftade resultaten nås.

Då åtgärder i motionens syfte redan äro vidiagna, bör motionen enligt länsstyrelsens förmenande icke föranleda någon åtgärd. Umeå i landskansliet den 8 mars 1938.

G. ROSÉN.

Elis Almgren.

Landsfogden i Östergötlands län tillstyrker bifall till motionen under framhållande av att obehagade korsningar i samma plan mellan järnväg och väg utgöra en stor fara för trafiksäkerheten. *Magistraten i Linköping* säger sig dela de i motionen anförda synpunkterna och tillstyrker det däri framställda förslaget om utredning. *Polismästaren i Norrköping* tillstyrker likaledes den begärda utredningens föranstaltande. Polismästaren överlämnar därvid och åberopar en av poliskammaren i Norrköping år 1937 utförd utredning, varav framginge, att korsningarna mellan järnväg och väg inom staden såsom regel befunne sig i otillfredsställande skick.

Kommunalborgmästaren i Skövde tillstyrker motionen och anför till stöd därför, bland annat, att det åtminstone vid ett av de tillfällen, då dödsolyckor inom staden inträffat i plankorsningar mellan järnväg och väg, syntes vara tveksamt om de av järnvägsmyndigheterna vidtagna mekaniska anordningarna fungerat oklanderligt.

Landsfogden i Västerbottens län finner det vara en alltför osmidig anordning att medgiva kommunerna medbestämmanderätt i omhandlade frågor. De kommunala myndigheternas synpunkter kunde, enligt landsfogdens förmenande, lämpligen komma i beaktande genom att dessa myndigheter framförde sina önskemål hos vederbörande länsstyrelse.