

Nr 20

Utlåtande i anledning av väckt motion om ändrad lydelse av 42 § vägtrafikförordningen.

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 84, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herrar *Nilsson* i Lönsboda och *Carlsson* i Huskvarna hemställt, »att riksdagen måtte besluta sådan ändring i vägtrafikförordningens 42 §, att det åligger fordonsförare, vilken vill passera järnvägsövergång, att dessförinnan stanna fordonet, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderlig författningsändring».

Beträffande de skäl, som motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan, får utskottet, i den mån redogörelse därför inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen.

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Därjämte har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Kungl. automobilklubben (KAK), Motorvägsmännens riksförbund (M), Motorvägsmännens helnykterhetsförbund (MHF) och Folkrörelsernas motorförbund (Fomo) yttrat sig i ärendet.

Gällande bestämmelser

Jämlikt 42 § 1 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* skall vägtrafikant, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, oavsett förekommande säkerhetsanordningar genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Inom 50 meter från korsningen bör hastigheten ej överstiga 40 kilometer i timmen. I 2 mom. stadgas, att, då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, får korsningen inte passeras förrän signalen upphört eller, om signal ej givits, tåget kört förbi. Med tåg likställes varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor, och bestämmelserna äger motsvarande tillämpning på plankorsning mellan väg och spårväg med särskild banvall.

Historik

I det betänkande, som låg till grund för vägtrafikförordningen (SOU 1948: 34), övervägde 1944 års trafikförfattningskommitté, huruvida i förordningen borde upptagas generella bestämmelser om skyldighet att stanna före järnvägs korsning. Förslag härom framlades dock inte. Till motivering anförde de sakkunniga:

Enligt vad de sakkunniga erfarit har förekommit, att en bilförare stannat sitt fordon före järnvägs korsning, gått upp på banan och lyssnat om tåg kunde höras samt, då detta ej varit fallet, gått tillbaka till bilen, satt i gång denna och då han därefter skolat korsa banan blivit påkörd av tåg. Den tid, som åtgått för att återvända till bilen, sätta den i gång och köra in på banan, hade varit tillräckligt lång för att tåget skulle hinna fram. Om föraren i detta fall fortsatt över banan utan att stanna, hade han med all sannolikhet undgått påkörningen. Hade föraren haft tillfälle sända annan tillförlitlig person att söka uträna, huruvida tåg nalkades, kunde kanske olyckan ha undvikits. Tillgång till sådan hjälp torde dock ej alltid finnas. Vidare må beaktas, att om bil stannar, buller i regel uppkommer vid fordonets igångsättning, vilket jämte förarens bestyr med manövreringen minskar hans möjligheter att uppmärksamma annalkande tåg. I åtskilliga fall torde stannande före järnvägs korsning ej vara erforderligt för det avsedda syftet, t. ex. i fall då klar sikt råder och banan är fullt överskådlig på betryggande avstånd. I sådana fall lär knappast kunna förväntas, att bestämmelser om skyldighet att stanna bilen bli efterlevda, varigenom respekten för bestämmelserna kommer att avtrubbas. Vid tät trafik å väg, som korsar järnväg, kan lätt uppstå stagnation eller störning i trafiken, om varje fordon skall stannas före korsningen.

Emellertid torde i vissa särskilda fall med hänsyn till föreliggande terräng- och siktförhållanden kunna vara påkallat, att fordonsförare stannar före järnvägs korsning för att förvissa sig om att denna kan passeras utan fara. De sakkunniga anse lämpligt, att man i dylika fall genom särskilt stopptecken, som uppsattes före korsningen, ålägger förare att iakttaga ifrågasvarande försiktighetsåtgärd.

De sakkunniga föreslog en bestämmelse av innebörd, att trafikant, som ämnade passera plankorsning, oavsett förekommande säkerhetsanordningar skulle vara skyldig att genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkades. Då av signal eller annat förhållande framgick, att tåg nalkades, skulle trafikant stanna på betryggande avstånd före korsningen och före ljussignal, om sådan fanns. Förelåg inte förhållande som nu sagts, skulle korsningen passeras så skyndsamt som möjligt.

Icke heller i *propositionen* (nr 30) till 1951 års riksdag med förslag till vägtrafikförordning m. m. upptogs bestämmelse om stopplikt vid järnvägsövergång. Föredragande departementschefen anförde i ämnet, att den av de sakkunniga förordade bestämmelsen torde innefatta även skyldighet att helt stanna fordonet, där omständigheterna påkallade det, och att

det, med hänsyn till de många skiftande fall som förekom, borde överlämnas åt förarens omdöme att avgöra, när han borde stanna. I det för riksdagen framlagda förslaget till vägtrafikförordning upptogs, utöver vad de sakkunniga föreslagit, ett stadgande av innebörd, att fordonsförare, som ämnade passera plankorsning, skulle hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

I *motioner* (I: 321 och II: 419) hemställdes, att det dessutom måtte föreskrivas, att förare av motorfordon vid passerande av plankorsning skulle växla ned eller stanna; i varje fall borde detta gälla, om korsningen var obehaglig och sikten där var dålig eller om dimma eller snöyra rådde.

Andra lagutskottet tog i sitt utlåtande (nr 30) avstånd både från tanken på generell stopplikt vid järnvägsövergång och från motionsförslaget samt yttrade bl. a.:

I åtskilliga fall — exempelvis då klar sikt råder och banan är fullt överskådlig på betryggande avstånd — torde det ej vara erforderligt att växla ned eller stanna före plankorsning. I sådana fall lär knappast kunna förväntas, att bestämmelserna om skyldighet att växla ned eller stanna bli efterlevda. Härigenom skulle respekten för en bestämmelse om skyldighet härutinnan avtrubbas. Vid tät trafik å väg, som korsar järnväg, kan dessutom lätt uppstå stagnation eller störning i trafiken, om varje motordrivna fordon skall nedväxlas eller stannas före korsningen.

Med hänsyn härtill och då propositionens föreskrift — såsom ock fördragande departementschefen framhållit — lär innefatta skyldighet för föraren att växla ned eller helt stanna fordonet, där omständigheterna det påkalla, finner utskottet — som likväl vill betona vikten av särskilt stor försiktighet vid plankorsningar — sig icke böra förorda någon generell regel av det i motionerna angivna innehållet.

I vissa särskilda fall torde det emellertid med hänsyn till terräng- och siktförhållandena kunna vara påkallat, att föraren alltid stannar framför järnvägsövergång för att förvissa sig om att denna kan passeras utan fara. I dylika fall bör före korsningen uppsättas särskilt stopptecken, som ålägger föraren att iakttaga försiktighetsåtgärden i fråga.

I fortsättningen uttalade utskottet, att snabba åtgärder borde vidtagas för åstadkommande av säkerhetsanordningar vid de obehagliga plankorsningarna, där sådana anordningar saknades, och att dessutom arbetet med anordnande av skenfria korsningar borde påskyndas i all den omfattning förhållandena kunde medgiva.

Riksdagen godtog utskottets ståndpunkt (skr. nr 336).

1953 års trafiksäkerhetsutredning upplåg frågan om stopplikt vid järnvägsövergång till behandling i sitt första betänkande, Trafiksäkerhet I (SOU 1954: 38). Inte heller denna utredning fann skäl att förorda sådan stopplikt. I stället förordade utredningen en regel om att fordonsförare, som nalkades korsning, inte skulle få föra sitt fordon med högre hastighet än 45 km/lim på en kortare sträcka framför korsningen. Såsom motivering anförde utredningen:

Det väsentliga syftet med stoppskyldigheten, vare sig den föreskrives att gälla före infart på huvudled, före passerande av järnvägs korsning eller annorstädes, är att tvinga föraren att besinna sig inför de trafikrisker, som kunna uppstå, och ge honom tillfälle att övertyga sig om huruvida tåg eller fordon nalkas. — Utredningen har icke ansett sig böra föreslå en generell skyldighet för förarna att stanna sina fordon före järnvägs korsning och detta har — — — sin grund bland annat däri, att stannandet skulle kunna innebära vissa riskmoment, särskilt med hänsyn till att korsningarnas profilförhållanden ofta äro sådana, att om stoppskyldighet föreskrevs, fordonet efter stannandet ofta komme att igångsättas i uppförslut, vilket kunde leda till motorstopp, då fordonet befunde sig på spåret.

Den skärpta uppmärksamhet och försiktighet, som åsyftas med stoppskyldigheten, hänför sig emellertid inte endast till själva stannandet. Även den föregående insaktningen är ett incitament till större vaksamhet. En regel om nedsatt hastighet före passerande av järnvägs korsning skulle alltså komma att till stor del tillgodose samma syfte som en stoppskyldighet. Såväl i den svenska som i den utländska trafiklagstiftningen finnas regler som föreskriva särskild hastighetsanpassning vid järnvägs korsningar. I vägtrafikförordningen stadgas sålunda, att fordonsförare, då han nalkas järnvägs korsning, skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Utredningen har emellertid, med hänsyn till betydelsen av en rätt hastighetsanpassning i sådana situationer och med kännedom om att fordonen ofta föras med mycket höga hastigheter, ansett sig böra förorda, att bestämmelse meddelas om en i siffror maximerad hastighet inom viss vägsträcka före korsningen eller med andra ord att en generellt bestämd hastighetszon införes före varje korsning.

Förslag, utarbetade på grundval av nämnda betänkande, förelades 1955 års riksdag genom *proposition* (nr 172). Icke heller denna upptog förslag om generell stopplikt vid järnvägsövergång. Propositionen tog även avstånd från utredningens förslag om hastighetsbegränsning, och i stället förordades en föreskrift överensstämmande med den nu gällande om att hastigheten inom 50 meter från korsningen inte bör överstiga 40 kilometer i timmen. Föredragande departementschefen anförde:

Vad angår utredningens förslag om en hastighetszon före plankorsning mellan järnväg och väg kan de faromoment, som gör sig gällande vid passerande av dylik korsning, i förstone synas vara i viss mån likartade med dem, som föreligger vid infart på huvudled. En viktig skillnad föreligger emellertid i det hänseendet, att järnvägsövergångar å allmänligen befarna vägar i regel är försedda med goda säkerhetsanordningar i form av signaler m. m. Reglerna för trafikanternas uppträdande vid sådana järnvägsövergångar får därför väsentligen karaktären av föreskrifter om skyldighet att respektera signalerna. I fråga om järnvägs korsningar utan signalanordningar är en analogi med huvudledskorsning mera befogad. Även här föreligger emellertid den olikheten, att tågföraren till skillnad från en förare av fordon på huvudled i regel icke kan genom sitt handlande i avsevärd mån påverka en uppkommen hotande situation.

Till grund för reglerna om vägtrafikanters uppträdande vid korsning med järnväg bör uppenbarligen ligga den redan nu i vägtrafikförordningen stadfästa principen, att envar, som ämnar passera korsningen, skall oavsett förekommande säkerhetsanordningar ägna särskild uppmärksamhet åt järn-

vägen samt förvissa sig om huruvida tåg nalkas och att förare av fordon skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Vad nu sagts innebär i själva verket blott en närmare utveckling av den allmänna regeln, att vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolyckor betingas av omständigheterna.

Lika självfallen är icke den nu föreslagna skärpning av bestämmelserna, vilken går ut på fastställande av viss maximihastighet för sträckan närmast före korsningen. Mot en dylik regel kan invändas, bl. a., att en förare visserligen bör nedbringa hastigheten så, att han får tid till nödiga observationer och kan bringa fordonet att stanna, om ett tåg skulle nalkas, men att han å andra sidan bör så skyndsamt som möjligt passera korsningen, sedan han fastslagit, att banan är fri. Hastighetsbegränsningen borde därför strängt taget icke gälla sträckan närmast intill korsningen utan hellre en sträcka eller en punkt på något avstånd från densamma. Det kan vidare övervägas, om icke skyldigheten att nedbringa hastigheten snarare bör taga form av en skyldighet att helt stanna fordonet på lämplig plats, varifrån god sikt råder längs järnvägen. Eu föreskrift om stoppskyldighet inger emellertid ganska stora betänkligheter eftersom den skulle leda till en ökning av tiden för passerande av korsningen. Därtill kommer att bestämmelsen skulle på vissa vägar leda till besvärande trafikstockningar.

En annan synpunkt, som kom till synes bl. a. i det utlåtande (nr 30), som andra lagutskottet år 1951 avgav i samband med tillkomsten av de nuvarande bestämmelserna i ämnet, är att det i åtskilliga fall — exempelvis då klar sikt råder och banan är överskådlig på långt avstånd — ej torde vara erforderligt att minska farten eller stanna före korsningen och att man i sådana fall knappast kan förvänta, att bestämmelserna om skyldighet att minska farten eller att stanna blir efterlevda. Respekten för bestämmelsen skulle därigenom avtrubbas.

Efter övervägande av de nu anförda skälen har jag kommit till den slutsatsen, att en absolut fartgräns i anslutning till järnvägsövergång ej är att tillråda men att det ändock kan vara lämpligt att i författningen angiva viss hastighet, vilken i regel icke bör överskridas. Jag föreslår därför att i anslutning till det nyss omnämnda stadgandet i 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen intages en föreskrift om att fordonsförare, som avser att passera plankorsning med järnväg, icke bör på vägsträckan inom 50 m från korsningen hålla högre hastighet än 40 km i timmen. Underlåtenhet att iakttaga bestämmelsen kommer således icke att straffbeläggas i vägtrafikförordningen men kan uppenbarligen inverka på bedömandet om en förare jämlikt trafikbrottslagen skall anses ha förfarit oaktsamt.

I *motioner* (I: 507 och II: 625) föreslogs, att den fakultativa hastighetsgränsen skulle sättas vid 50 km/tim i stället för 40 km/tim.

Andra lagutskottet (utl. nr 34) anslöt sig till propositionens förslag och anförde bl. a.:

En jämförelse mellan de åtgärder en förare bör vidtaga vid infart å huvudled och vid passerande av järnvägs korsning ligger nära till hands. På de av departementschefen angivna skälen avvisar utskottet emellertid, att generell stopplik införes även vid passerande av järnvägs korsning. Ett i väsentliga delar motsvarande resultat kan man emellertid här vinna genom att tillse, att föraren nedbringar farten då han nalkas korsningen. En icke allt-

för obetydlig minskning av hastigheten kan nämligen bidra till att utlösa en skärpt uppmärksamhet. Om föraren nedbringa hastigheten får han givetvis dessutom längre tid att reagera och handla och därmed ökade möjligheter att undvika en sammanstötning. Från dessa synpunkter tillstyrker utskottet en regel om att hastigheten vid passerande av järnvägs korsning skall vara låg. Enkelheten kan synas tala för att — som i motionerna I: 507 och II: 625 föreslagits — samma hastighetsgräns väljes som vid färd inom tätbebyggt område. Å andra sidan förlorar regeln i effekt, om hastighetsgränsen väljes så, att föraren icke tvingas nedbringa hastigheten betydligt. För det stora antal fall där hastigheten — beroende på väg, fordon eller förare — ligger blott något högre än 50 km i timmen, är därför en hastighet vid passerandet av järnvägs korsning av 40 km i timmen att föredraga. Utskottet ansluter sig till propositionens förslag och kan alltså icke tillstyrka motionerna.

Riksdagen godtog vad utskottet anfört (skr. nr 351).

Frågan om stopplikht vid järnvägsövergång övervägdes på nytt vid 1958 års A - riksdag. I *proposition* (nr 69) framlades förslag till vissa ändringar i trafiklagstiftningen, grundade i huvudsak på 1953 års trafiksäkerhetsutrednings år 1957 framlagda betänkande Trafiksäkerhet II (SOU 1957: 18). Utredningen hade icke lagt fram förslag om sådan stopplikht, men frågan därom hade väckts i vissa remissyttranden. Även statsmakterna tog emellertid avstånd från tanken på stopplikht. Föredragande departementschefen anförde i ämnet:

Med avseende å s. k. bevakade övergångar gäller redan nu, jämlikt 42 § 2 mom. vägtrafikförordningen, skyldighet att stanna då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas. Såvitt angår denna kategori av järnvägsövergångar torde en dylik bestämmelse vara tillfyllest. Däremot vore det enligt min mening ägnat att gagna trafiksäkerheten, om generell stoppskyldighet, liknande den som gäller vid infart på huvudled, kunde föreskrivas beträffande obevakade järnvägsövergångar. Att införa en sådan bestämmelse möter emellertid betydande svårigheter, bl. a. med hänsyn till förhållandena vid vissa korsningar inom tätorter mellan gata eller väg och sådan spårväg, som framgår på särskild banvall. Härtill kommer, att en stoppskyldighet, om sådan införes, enligt internationella regler, som Sverige biträtt, måste konsekvent utmärkas genom stoppmärken på båda sidor om järnvägsövergången. Eftersom antalet järnvägsövergångar, om vilka nu är fråga, betydligt överstiger 30 000, skulle åtgärden medföra stora praktiska svårigheter och draga betydande kostnader. Jag kan därför icke förorda en generell bestämmelse i ämnet. Däremot anser jag lämpligt, att stoppskyldighet successivt införes genom lokala föreskrifter och stoppmärken i första hand vid mera trafikerade järnvägsövergångar och i mån av tillgängliga resurser även vid mindre trafikerade sådana. Ett sådant förfarande möjliggöres även beträffande enskilda, icke allmänligen befarna vägar genom de författningsändringar, som jag nyss förordat. När huvudparten av de järnvägsövergångar, vid vilka trafik med motorfordon förekommer, sålunda blivit försedda med stoppmärken, kan frågan om införandet av en allmän regel om stoppskyldighet vid järnvägsövergång måhända tagas upp till förnyad prövning.

I motioner (I: 337 och II: 436) yrkades sådan ändring av 42 § vägtrafikförordningen, att motorfordonets högsta hastighet vid passerande av järnvägs korsning skulle fastställas till 30 km/tim.

Andra lagutskottet yttrade i sitt utlåtande (nr 20):

Vad departementschefen uttalat till belysning av frågan om *skyldighet för fordonsförare att stanna före passerandet av järnvägsövergång* kan utskottet i stort ansluta sig till. Utskottet vill dock framhålla, att meningarna torde vara delade om i vad mån införande av stoppliktt framför järnvägsövergångar i varje enskilt fall leder till större säkerhet.

Det i motionerna I: 337 och II: 436 framförda förslaget om införande av en absolut hastighetsgräns om 30 kilometer i timmen vid passerandet av järnvägs korsning avstyrker utskottet redan på den grunden att ett realiserande av förslaget skulle nödvändiggöra att hastighetsbegränsningsskyltar uppsattes vid alla sådana korsningar.

Riksdagen godtog utskottets ståndpunkt (skr. nr 233).

Motionen

Motionärerna anför bl. a.:

Undertecknade anse att den bestämmelse, som genom 1951 års vägtrafikförordnings 48 § genomfördes och som stadgar stoppliktt vid passerandet av huvudled, var mycket betydelsefull och har bidragit till undvikandet av många trafikolyckor. Utan denna bestämmelse skulle utan tvivel siffrorna varit ännu mera skrämmande.

Då det ofta förekommer svåra olyckor vid passerandet av järnvägs korsningar, äro vi övertygade om att dessa olyckors antal skulle kunna nedbringas högst betydligt om stoppliktt förelåg.

Remissyttrandena

Av remissinstanserna har allenast MHF tillstyrkt motionsyrkandet. De övriga har avstyrkt yrkandet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redogör inledningsvis för den inställning, som 1953 års trafiksäkerhetsutredning intagit till frågan om stoppliktt vid järnvägsövergång i betänkandet Trafiksäkerhet I. Därvid nämner styrelsen även utredningens förslag angående hastighetszon vid varje övergång och den i anledning av detta förslag tillkomna föreskriften i 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen om att hastigheten inom 50 meter från korsningen inte bör överstiga 40 km/tim. Styrelsen erinrar vidare om bestämmelsen i 42 § 2 mom. samma förordning om förbud att passera järnvägs korsning, då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, samt framhåller, att jämväl denna bestämmelse tillkom efter förslag av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Styrelsen fortsätter därefter:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i princip delade utredningens åsikt om nackdelarna med en generell stopplikht vid järnvägs korsningar, tillstyrkte i sitt remissyttrande i huvudsak de ovan berörda förslagen till föreskrifter om en hastighetszon och stoppskyldighet vid bevakade järnvägs korsningar. I sitt yttrande över utredningens betänkande Trafiksäkerhet II fann styrelsen emellertid anledning att åter taga upp frågan om stoppskyldigheten och föreslog därvid, att en översyn skulle ske, huruvida sådan skyldighet skulle införas jämväl vid vissa ytterligare, utan särskilda säkerhetsanordningar försedda järnvägs korsningar med allmänna eller enskilda, allmänneligen befara vägar, där sikten från vägen visserligen uppfyllde fordringarna på fri sikt, men stoppskyldighet likväl kunde anses motiverad ur andra synpunkter. Det framhölls i samband därmed, att sådan föreskrift enligt gällande bestämmelser i vägtrafikförordningen kunde utfärdas av länsstyrelse (stadsmyndighet). Styrelsen föreslog vidare sådan ändring av 61 § 2 mom. vägtrafikförordningen, att länsstyrelse gavs befogenhet att föreskriva stoppskyldighet även vid korsning mellan järnväg och enskild ej allmänneligen befaren väg. Föreskrift med sagda innebörd har år 1958 intagits i vägtrafikförordningens 61 § 2 mom., varför möjligheter numera skapats för länsstyrelserna att successivt införa stoppskyldighet vid järnvägs korsningar på såväl allmän som enskild väg.

Antalet olycksfall vid järnvägs korsningar har under de senare åren visat en klart nedåtgående tendens. För statens järnvägar, på vilka över 90 % av alla plankorsningar är belägna, redovisas följande antal olyckshändelser m. m.

År	Kollisioner mellan vägfordon och rälsgående fordon vid korsning			Därvid	
	med bommar (grindar)	med ljus- och/eller ljudsinaler	utan säkerhets- anläggning	dödade	skadade
1951	25	37	119	56	25
1952	20	33	143	63	22
1953	25	45	82	56	25
1954	19	44	149	54	51
1955	32	37	125	42	58
1956	22	38	120	53	25
1957	21	35	126	53	28
1958	15	35	100	39	14

Mot bakgrunden av den fortgående trafikökningen och antalet trafikolyckor i övrigt samt den kraftiga utbyggnaden av skyddet vid plankorsningar, som pågår, synes utvecklingen vara sådan, att det för närvarande icke kan anses befogat med ytterligare åtgärder utöver dem, som under de senaste åren har vidtagits.

I de övriga avstyrkande yttrandena hänvisas huvudsakligen till de skäl mot stopplikht vid järnvägs korsningar, som anförts, då statsmakterna tidigare tagit avstånd från tanken därpå.

NTF yttrar vidare:

NTF anser det ävenledes befogat erinra om att redan den befintliga mängden av järnvägs korsningar — ca 36 000 st. varav inte mindre än 29 000 på enskilda småvägar — skulle komma att ställa övervakningen av bestäm-

melsens efterlevnad inför mycket svåra problem. Då man därtill vet att ca 70 % av samtliga kollisionsolyckor i plankorsning mellan järnväg och väg sker just vid sådana enskilda småvägar, synes det uppenbart att en bestämmelse om stopplikt i betydande omfattning skulle bli illusorisk genom att medvetet överträdas av mängder av fordonsförare, vilka kanske flera gånger dagligen passerar samma övergångsställe och vilkas respekt för riskerna och därav föranledda föreskrifter därigenom avtrubbas.

KAK och M erinrar om möjligheten att sätta upp särskilt stoppmärke vid speciellt trafikfarliga järnvägs korsningar.

Fomo yttrar, att ett bifall till motionen enligt förbundets uppfattning skulle öka i stället för minska faran för kollision mellan landsvägsfordon och tåg samt att ansträngningarna i stället bör inriktas på att förse så många korsningar som möjligt — och helst alla — med tecken som anger när tåg nalkas samt ombesörja vakthållning eller bommar vid alla större plankorsningar.

MHF uttalar uppfattningen, att den ifrågasatta stopplikten skulle skärpa försiktigheten och minska olycksfrekvensen avsevärt. Undantag från stopplikten bör dock enligt MHF gälla vid korsningar, som är bevakade med bommar eller grindar. Förbundet fortsätter:

I landet finnes nära 38 000 järnvägs korsningar, varav cirka 90 % är korsningar mellan *enskid* väg och järnväg. Uppsättandet av skyltar vid alla dessa korsningar skulle vara mycket arbets- och kostnadskrävande, varför MHF anser att stoppskyldighet bör gälla även när vägmärke ej finnes uppsatt. Att av ekonomiska skäl undanta järnvägs korsningar vid enskid väg från regeln om stopplikt vore olyckligt, då som regel dessa korsningar äro de farligaste. Vid det stora flertalet finns inga varningsmärken och inga säkerhetsanordningar, vartill kommer att sikten ofta är mycket dålig.

Som ett argument mot införande av stoppskyldighet vid järnvägs korsningar har ofta anförts, att risken för motorstopp är stor, sedan ett fordon tvingats att helt stanna, men MHF anser att risken för kollisioner är avsevärt större och allvarigare, när fordon får passera utan den försiktighetsåtgärd, som ett stopp innebär.

Om stoppskyldighet införes såsom motionärerna och MHF föreslår, blir hastighetsbestämmelsen i 42 § vägtrafikförordningen överflödig utom vid järnvägs korsningar, som är bevakade med bommar eller grindar. Nämda bestämmelse föreskriver att fordons hastighet inom 50 meter från järnvägs korsning ej *bör* överstiga 40 km/tim. Vid hastighetskontroller anordnade av statspolisen har det visat sig att respekten för denna regel icke är tillfredsställande. Farter på omkring 100 km/tim har vid flera tillfällen uppmätts. Överträdelser är svåra att konsekvent beivra, så länge vägtrafikförordningen använder uttrycket »*bör*», som icke kan sägas innebära förbud mot högre farter. MHF föreslår därför att återopade regel i 42 § vägtrafikförordningen — som om stopplikt införes endast kommer att gälla vid järnvägs korsningar med bommar eller grindar — ändras till en föreskrift att fordons hastighet *skall* nedbringas, så att den inom 50 meter från korsningen icke är högre än 40 km/tim.

Även om Andra lagutskottet skulle avstyrka motionen om stopplikt eller förordar en utredning, anhåller MHF att förslaget om ändring av hastighetsregeln i 42 § vägtrafikförordningen beaktas.

Utskottet

I motionen föreslås sådan ändring av vägtrafikförordningen, att fordonsförare skall bli skyldig att stanna, innan han passerar järnvägsövergång. Som stöd för sin hemställda åberopar motionärerna främst de goda erfarenheterna av den år 1955 införda stopplikten vid huvudled.

Under senare år har det vid flera tillfällen varit på tal att införa en sådan stopplikt som motionärerna nu föreslagit. Senast prövades frågan vid fjolårets A-riksdag i samband med vissa genom proposition framlagda förslag till ändringar i trafiklagstiftningen. Uttalanden till förmån för stopplikt vid järnvägsövergång hade under förarbetena till propositionen gjorts av vissa remissinstanser. Något förslag härom upptogs emellertid inte i propositionen. Föredragande departementschefen yttrade bl. a., att i fråga om de bevakade övergångarna nu gällande bestämmelse — enligt vilken skyldighet att stanna föreligger, då det av signal eller annat förhållande framgår att tåg nalkas — torde vara till fyllest. Beträffande obevakade järnvägsövergångar skulle emellertid generell stoppskyldighet enligt departementschefens mening vara ägnad att gagna trafiksäkerheten. Att införa sådan skulle emellertid möta betydande svårigheter; bl. a. måste stoppskyldighet enligt internationella regler, som Sverige biträtt, konsekvent utmärkas genom stoppmärken på båda sidor om övergången, något som skulle medföra stora praktiska svårigheter och draga betydande kostnader. Departementschefen hänvisade i stället till möjligheten att efter hand införa stoppskyldighet genom lokala föreskrifter och tillade, att, när huvudparten av ifrågasatt övergångar blivit försedda med stoppmärken, kunde frågan om införande av en allmän regel om stoppskyldighet måhända tagas upp till förnyad prövning.

Andra lagutskottet anslöt sig i stort till departementschefens uttalande men framhöll därjämte, att meningarna torde vara delade om i vad mån stopplikt framför järnvägsövergångar i varje enskilt fall skulle leda till större säkerhet. Riksdagen gjorde ej erinran mot vad utskottet uttalat.

Utskottet kan fortfarande i huvudsak ansluta sig till vad föredragande departementschefen yttrade i propositionen till 1958 års A-riksdag. En lämplig väg att ytterligare nedbringa antalet olyckor vid järnvägs korsningar är sålunda enligt utskottets mening att genom lokala föreskrifter införa stopplikt vid sådana korsningar, som bedömes vara farliga. Givetvis är det också önskvärt, att arbetet med att förse järnvägs korsningar med säkerhetsanordningar och med att åstadkomma planskilda korsningar fortskrider.

Under remissbehandlingen har ifrågasatts, att den nuvarande rådgivande regeln om att hastigheten närmast före järnvägs korsning inte bör överstiga 40 km/tim skall bytas ut mot ett uttryckligt förbud att hålla högre hastighet. Förslag i denna riktning har framförts tidigare, senast genom motioner till 1958 års A-riksdag, enligt vilka hastighetsgränsen dock skulle gå vid 30

km/tim. Dessa motioner behandlades av andra lagutskottet i samband med den förut nämnda propositionen. Utskottet avstyrkte motionerna »redan på den grunden» att ett realiserande av förslaget skulle nödvändiggöra att hastighetsbegränsningsskyltar uppsattes vid alla järnvägs korsningar.

Vad utskottet anförde i denna fråga under fjolåret har fortfarande giltighet. Dessutom vill utskottet ifrågasätta, om en enhetlig och obligatorisk begränsning av hastigheten vid alla järnvägs korsningar skulle vara nämnvärt effektivare än den nuvarande ordningen med en rådgivande regel. Större verkan skulle troligen uppnås genom lokala, efter de särskilda förhållandena anpassade fartbegränsningar. Något hinder att införa sådana finns inte; bestämmelserna i vägtrafikförordningen om lokala trafikföreskrifter ger möjlighet för vederbörande myndigheter att förordna därom.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande motion, II: 84, icke måtte föranleda någon
riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 april 1959

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Nils Elowsson*, Axel E. Svensson och Sunne, fru Carlqvist, fru Svenson* samt herrar Lars Larsson, Edström och Ringaby;

från a n d r a kammaren: herrar Jacobsson i Tobo och Nilsson i Göteborg, fröken Wetterström samt herrar Odhe, Johansson i Södertälje, Wahrendorff, Fredriksson och Anderson i Sundsvall.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *Sunne* och *Wahrendorff*.