

## Nr 22

### *Utlåtande i anledning av motioner angående vägtrafikförordningens bestämmelse om hastighet vid passerande av järnvägs korsning.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 490<sup>1</sup> i första kammaren av herr *Sveningsson* och nr 568 i andra kammaren av herr *Nordgren*.

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära den ändringen av § 42 i vägtrafikförordningen, att föreskriften om en rekommenderad hastighet av högst 40 kilometer i timmen utgår».

Över motionerna har, i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver, yttrande inhämtats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksakerhetsråd och statspolisintendenten. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Folkrörelsernas motorförbund (Fomo), Kungliga automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Motorvägsmännens riksförbund (M), de tre senare genom sitt gemensamma organ Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD).

#### **Gällande bestämmelse och dess tillkomst**

I nu gällande *vägtrafikförordning* av den 28 september 1951 hade 42 § 1 mom. och 2 mom. första stycket ursprungligen följande lydelse.

*1 mom.* Vägtrafikant, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, 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.

Med tåg likställes i denna paragraf varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

*2 mom.* Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, skall vägtrafikant stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Föreligger ej förhållande, som nu sagts, skall korsningen skyndsamt passeras.

I samband med den proposition (nr 30/1951) vari begärdes riksdagens yttrande över förslaget till vägtrafikförordning behandlade riksdagen två i

<sup>1</sup> Motionen i dess helhet tryckt ibland första kammarens motioner.

anledning av propositionen väckta motioner med yrkande att i förordningen måtte föreskrivas skyldighet för förare av motorfordon att vid passerande av plankorsning med järnväg växla ned eller stanna. Motionerna avslogs av riksdagen på hemställan av andra lagutskottet, som i sitt utlåtande nr 30/1951 (s. 108) i denna del anförde bl. a. att en ovillkorlig skyldighet att växla ned eller stanna knappast kunde förväntas bli efterlevd och dessutom kunde leda till stagnation eller störning i trafiken.

I sitt den 15 december 1954 framlagda betänkande med förslag till vissa åtgärder för åstadkommande av en förbättrad trafiksäkerhet (SOU 1954: 38) redogjorde 1953 års trafiksäkerhetsutredning för en av statens trafiksäkerhetsråd under juni och juli 1950 verkställd undersökning angående motorfordonsförarens beteende vid ljus- och ljudsignalbevakade järnvägs korsningar och redovisade jämväl vissa uppgifter om trafikolyckor i järnvägs korsningar under tiden 1950 t. o. m. första halvåret 1954 (sid. 160—164 i betänkandet). Av den nämnda undersökningen fann utredningen framgå att förare av motorfordon i betydande utsträckning passerade järnvägs korsningar med oförsvarligt höga hastigheter och även förde sina fordon mot rött ljus i korsningarna. Utredningen föreslog därför vissa ändringar i 42 § vägtrafikförordningen, innebärande generell fartbegränsning till 45 kilometer i timmen inom viss vägsträcka framför de i lagrummet avsedda korsningarna och vidare ovillkorlig stopplikt inför röd blinkande ljussignal eller ringande ringklocka i korsningarna. (Motiveringen till förstnämnda förslag återfinnes å sid. 168—170 i betänkandet.) Brott mot bestämmelserna skulle enligt förslaget straffbeläggas i 67 § vägtrafikförordningen.

Utredningens nämnda förslag godtogs i huvudsak vid betänkandets remissbehandling (se prop. nr 172/1955 sid. 52—53).

I propositionen nr 172/1955 framlades bl. a. förslag till ändring av 42 § vägtrafikförordningen i nu berörda delar. Utredningens förslag om en i vägtrafikförordningen straffsanktionerad ovillkorlig stopplikt framför ljus- och ljudsignal upptogs därvid med vissa jämkningar. I stället för utredningens förslag om en hastighetszon före korsningarna föreslogs emellertid i propositionen att i 42 § 1 mom. skulle intagas 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 skulle därmed ej komma att straffbeläggas i vägtrafikförordningen men förutsattes kunna inverka på bedömandet om en förare enligt trafikbrottslagen skall anses ha förfarit oaktsamt. Till stöd för den föreslagna hastighetsbestämmelsen anförde föredragande departementschefen i propositionen följande.

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 före-

ligger 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 järnvägen 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. En 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 en viss hastighet, vilken i regel icke bör överskridas.

I propositionen hemställdes om riksdagens yttrande över de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen. I anledning av propositionen väcktes bl. a. två likalydande motioner, däri anfördes att det förefölle lämpligare, att regeln om hastighetsbegränsning före järnvägs korsning upptog hastig-

heten 50 i stället för i propositionen föreslagna 40 kilometer i timmen. I ärendet avgav andra lagutskottet utlåtande (nr 34/1955), vari i förevarande del anfördes följande.

Det är ett känt faktum — och förhållandet belyses för övrigt av undersökningar som trafiksäkerhetsutredningen redovisat — att ett stort antal olyckor med dödlig utgång inträffar vid våra järnvägsövergångar. Det är i vårt land med dess vidsträckt vägnät och ringa befolkningsunderlag icke möjligt att överallt genomföra skenfria korsningar inom överskådlig tid ens vid de mest trafikerade vägarna. Säkerheten har emellertid förbättrats genom bevaknings- och varningsanordningar av olika slag. Ett stort antal olyckor inträffar dock alltfjämt även vid bevakade övergångar. Undersökningar utvisar att dockonsförarna icke ägnar förefintliga bevakningsanordningar tillbörlig uppmärksamhet. Även den varning som rött ljus vid järnvägsövergång innebär nonchaleras i betydande utsträckning. Att man straffbelägger underlåtenhet att stanna vid rött ljus, liksom då ringklocka ringer eller av annat förhållande framgår att tåg nalkas, är enligt utskottets mening en önskvärd åtgärd, ägnad att inskräpa respekten för säkerhetsanordningarna. Effekten av förslaget är emellertid begränsad till de på sådant sätt bevakade järnvägsövergångarna. Man torde för övrigt icke ens här böra räkna med mera betydande resultat i säkerhetsavseende av bestämmelsen.

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 alltför obetydlig minskning av hastigheten kan nämligen bidra till att utlösa en skärpt uppmärksamhet. Om föraren nedbringar 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 korsningen av 40 km i timmen att föredraga. Utskottet ansluter sig till propositionens förslag och kan alltså icke tillstyrka motionerna.

Utskottets hemställan i denna del, att riksdagen måtte såsom sin mening giva till känna vad utskottet anfört och avslå motionerna I: 507 och II: 625, bifölls av riksdagen.

Genom förordning den 3 juni 1955 (nr 313) om ändring i vägtrafikförordningen erhöi 42 § 1 mom. och 2 mom. första stycket följande alltfjämt gällande lydelse.

1 mom. Vägtrafikant, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, 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.

Med tåg likställs i denna paragraf varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, får korsningen ej passeras förrän signalen upphört eller, därest signal ej givits, tåget kört förbi.

### Vissa statistiska uppgifter

Ur statens järnvägars publikation »Säkerhetstjänsten» för år 1960 och tidigare år — 1961 års publikation föreligger ännu inte — har utskottet inhämtat följande uppgifter.

Den 30 juni 1960 fanns i vårt land totalt 32 364 korsningar i plan mellan väg och järnväg (huvudspår). Endast 2 924 av dessa utgjorde korsningar med allmänna vägar och av detta antal var 2 812 försedda med säkerhetsanordningar, medan återstoden, 112, endast försetts med kryssmärken. Av de 29 440 korsningarna med enskilda vägar saknade 26 531 varje slag av varningsmärke eller säkerhetsanordning. Antalet vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår för samma år utgjorde 1 500.

Antalet kollisioner mellan rälsgående fordon och motorfordon vid korsningar av nämnda slag åren 1956—1960 framgår av följande tabell.

År	Antal kollisioner vid korsning				Summa kollisioner
	med bommar (bevakade grindar)	med ljus- och/eller ljudsignaler	med kryssmärke	utan säkerhetsanord. och utan kryssmärke	
1956.....	18	31	35	55	139
1957.....	16	29	31	61	137
1958.....	11	31	19	58	119
1959.....	16	22	35	49	122
1960.....	13	32	24	53	122

Räknat per 10 000 motorfordon inträffade 1956: 1,24; 1957: 1,11; 1958: 0,9; 1959: 0,87; och 1960: (beräknade) 0,81 sammanstötningar vid järnvägskorsningar.

Statistiken utvisar vidare att antalet järnvägskorsningar successivt minskas och att allt fler korsningar vid allmänna vägar förses med säkerhetsanordningar. Totala antalet kollisioner vid plankorsningar mellan väg och järnväg år 1960 var — jämte motsvarande tal för år 1958 — det lägsta efter år 1948 och antalet personer, som år 1960 dödades vid sådana kollisioner, var det lägsta sedan år 1945.

### Motionerna

Motionärerna betecknar bestämmelsen om hastighet för passerande av järnvägs korsning som vag. Det synes ej vara rimligt, anföres det, att problemet om vägtrafikants hastighet på sätt som nu sker skall göras beroende av vederbörande åklagares bedömning, »detta så mycket mer som hastighetskontrollen från myndigheternas sida vid det stora flertalet av de cirka 30 000 järnvägs korsningar som finns i vårt land i allmänhet torde vara mycket obetydlig». Motionärerna påpekar att enligt uppgifter i pressen i vissa fall åklagare-polischefer utfärdat order till underlydande polispersonal att för senare rättsliga åtgärder anteckna varje vägtrafikant som korsar en bestämd korsning med mer än 60 kilometers hastighet. Tillfälliga trafikanter, sägs det i motionen, saknar i allmänhet kännedom om dylika skälighetsbedömningar av godtagbar hastighet vid en viss korsning. Vissa järnvägs korsningar har, enligt motionärerna, blivit nära nog riksbekanta på grund av »den lokala polismyndighetens egna hastighetsbegränsningar». En omprövning av vägtrafikförordningens påbud i detta avseende synes därför motionärerna erforderlig. Enligt motionärernas uppfattning bör rekommendationen i 42 § vägtrafikförordningen om en hastighet av högst 40 kilometer i timmen utgå och frågan om hastighetsmaximeringar vid järnvägs korsningar överlämnas till de lokala myndigheternas avgörande. Motionärerna förutsätter härvid att de hastighetsbegränsningar som befinnes motiverade klart anges genom sedvanliga vägmärken.

För den fullständiga motiveringen av motionsyrkandet hänvisar utskottet till motionen.

### Yttrandena

Samtliga remissinstanser med undantag av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förordar viss ändring i det aktuella lagrummet. *Statens trafiksäkerhetsråd* och *statspolisintendenten* anser därvid att i stället för den i stadgandet intagna rekommendationen om viss hastighet bör införas föreskrift om generell hastighetsbegränsning till 40 kilometer i timmen inom viss sträcka vid järnvägs korsning, medan i övriga yttranden motionärernas yrkande tillstyrkes.

Av de remissinstanser som tillstyrker bifall till motionerna vitsordar NTF att den aktuella föreskriften säkerligen tillämpas lokalt mycket olika och framhåller att någon motsvarande regel ej givits för passerande av rörlig bro, som likaledes regelmässigt utmärkes med varningsskylt, eller för passerande av plats med varningsmärke för viltstråk eller skola. På grund härav och då den »generella hastighetsbegränsningen vid järnvägs korsningar» ofta ger upphov till ur trafiksäkerhetssynpunkt farliga omkörningar finner NTF stadgandet obehövt, i synnerhet som ändock före-

skrivs en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg fart och särskild uppmärksamhet på järnvägen. Enligt NTF utvisar statistiken en kontinuerlig nedgång i antalet sammanstötningar tåg/motorfordon. För 1952 redovisades således, anföres det, 234 sammanstötningar med 65 dödade personer och för 1961 144 sammanstötningar med 39 dödsfall. NTF anser alltså att föreskriften om en rekommenderad hastighet bör utgå ur 42 § vägtrafikförordningen och att i stället, där särskilda förhållanden så kräver, viss högsta tillåtna hastighet bör fastställas genom lokala föreskrifter och tillkännagivas genom hastighetsbegränsningsmärken vid järnvägs korsningarna.

Sistnämnda uttalande göres också i yttrande från *Fomo*, som anser att 42 § i dess nuvarande lydelse ej motsvarar kravet på att vägtrafikförordningen bör vara utformad så att vägtrafikanterna erhåller »otvetydiga anvisningar i alla avseenden». Mot införande av en generell hastighetsbegränsning vid järnvägs korsningar andrager *Fomo* att varken personella eller materiella resurser finnes för övervakning av efterlevnaden av en sådan bestämmelse, som dessutom i de flesta fall skulle vara onödig, »då sikten vid korsningarna som regel är ganska god».

*MSD* ansluter sig helt till vad som anförts i motionerna.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* avstyrker den föreslagna lagändringen och anför följande.

Ett bifall till det av motionärerna gjorda förslaget skulle möjliggöra en i och för sig önskvärd differentiering av hastigheterna vid olika slag av korsningar. Kungörandet med vägmärken av varierande lokala hastighetsbestämmelser skulle emellertid vara förenat med kostnader av sådan storleksordning, att åtgärden även med beaktande av fördelarna icke kan anses försvarlig.

Motionärerna finner nuvarande ordning orimlig också därför, att beslut om åtal av överträdelse blir beroende av vederbörande åklagares bedömning av den hastighet han anser vara den högsta »försvarliga» vid en viss korsning och att trafikanterna härigenom svävar i ovisshet om vilken hastighet, som kan hållas för att åtal icke skall behöva riskeras.

Ehuru en sådan inställning hos trafikanterna torde ha en viss utbredning, synes den enligt styrelsens mening icke vara av sådant slag att den i och för sig i detta sammanhang bör föranleda en författningsändring. Å andra sidan erinrar styrelsen om det samordningsarbete på vägtrafiklagstiftningens område, som för närvarande pågår inom den kommitté, som erhållit uppdrag att utarbeta förslag till sådan samordning för Danmark, Finland, Norge och Sverige, Nordisk vägtrafikkommitté. Det kan därför enligt styrelsens mening vara lämpligt att motionärernas förslag utan ställningstagande överlämnas till kommittén.

*Statens trafiksäkerhetsråd* och *statspolisintendenten* anser visserligen, liksom motionärerna, att bestämmelsen om en rekommenderad högsta hastighet bör utgå men föreslår, som nämnts, att i stället viss generell hastighetsbegränsning skall införas.

*Trafiksäkerhetsrådet* anför sålunda.

Såsom framgår av bestämmelsen i 42 § vägtrafikförordningen bör fordonsförare, som nalkas korsning i samma plan mellan väg och järnväg, inom 50 meter från korsningen hålla en hastighet, som ej överstiger 40 km/tim. Denna bestämmelse är ej absolut så till vida som ett överskridande av hastigheten icke utan vidare straffbelägges. Däremot kan ett överskridande under vissa omständigheter beivras jämlikt 1 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

Redan av det anförda framgår, att passerande av järnvägs korsning med en hastighet, överstigande 40 km/tim., ibland kan vara försvarligt och ibland bedömes som oaktsamt. Någon generell bestämd högsta hastighetsgräns torde därför icke i och för sig kunna fastställas såsom normgivande för den i det enskilda fallet högsta lämpliga hastighet, med vilken en järnvägs korsning må passeras. Bestämmelsen att en hastighet av högst 40 km/tim. bör iakttagas inom 50 meter från järnvägs korsning vid passerande av denna kan sålunda ur nämnda synpunkt sägas vara delvis omotiverad och ägnad att skapa en viss osäkerhet hos fordonsförarna.

För att undanröja denna osäkerhet och samtidigt skapa entydiga regler på förevarande område — vilket i båda avseendena har betydelse ur trafiksäkerhets synpunkt — borde en ändring av berörda lagrum ske så, att generellt förbud stadgades för fordonsförare att inom 50 meter från järnvägs korsning hålla högre hastighet än 40 km/tim. En ändring av lagrummet i nu angivna hänseende skulle även medföra den fördelen ur trafiksäkerhets synpunkt, att fordonsförarna i betydligt mindre omfattning än för närvarande skulle frestas att vid passerande av järnvägs korsning hålla en hastighet överstigande 40 km/tim., bland annat då eljest goda siktförhållanden försämrats till följd av dåligt väder såsom regn, dimma och snöyra.

*Statpolisintendenten* motiverar sin uppfattning på följande sätt.

Den rekommenderade hastigheten överskrides i betydande utsträckning. Självfallet är siktförhållandena vid åtskilliga järnvägs korsningar åtminstone under dagen och vid klart väder så goda att högre hastighet än 40 kilometer i timmen kan hållas utan att trafiksäkerheten därmed sättes i fara. Dessvärre överskrides emellertid den rekommenderade hastigheten i stor utsträckning även i korsningar med mycket dåliga siktförhållanden.

Vid övervakningen har den vaga formuleringen av författningsbestämmelsen medfört stora svårigheter. Dessa består icke endast i att bedöma vilken hastighet, som i varje särskilt fall kan tillåtas med hänsyn till siktförhållandena, vägens beskaffenhet, väglaget m. m. Det kan också vara svårt att avgöra var hastigheten lämpligen bör mätas. I författningen angives visserligen att hastigheten ej bör överstiga 40 kilometer i timmen inom 50 meter från korsningen, men sedan fordonet kommit så nära korsningen att föraren kan konstatera att inget tåg nalkas torde det i allmänhet icke kunna påstås att föraren genom att hålla högre hastighet gjort sig skyldig till ovarsamhet. Vid hastighetskontroll vid järnvägs korsning mäter statspolisen numera fordonets hastighet vid den punkt på vägen, varifrån det kan bedömas huruvida korsningen kan passeras riskfritt. Om fordonsföraren därvid håller så hög hastighet att han icke kan stanna före korsningen om så skulle erfordras rapporteras saken till åklagare som vårdslöshet i trafik jämlikt 1 § trafikbrottslagen. Det bör emellertid framhållas att samma möjlighet att ingripa torde föreligga med stöd av de allmänna bestämmelserna om has-



tighetsanpassning i 46 § VTF alldeles oavsett rekommendationen i 42 §. Till följd av bevisningssvårigheter kommer i regel endast de mest uppenbara fallen av bristande hastighetsanpassning att medföra rättslig åtgärd.

I likhet med motionärerna anser jag att den nuvarande avfattningen av 42 § 1 mom. VTF icke är lämplig. Att tillräckligt låg hastighet hålles på sträckan närmast järnvägs korsningen har sin givna betydelse inte bara vad avser möjligheterna att stanna utan också med hänsyn till förarens möjlighet att iakttaga om tåg nalkas. Den anmärkningsvärt dåliga hastighetsanpassning, som konstaterades vid trafiksäkerhetsrådets förut omnämnda undersökning angående trafikanternas beteende vid järnvägs korsningar, samt de erfarenheter, som dagligen göres i fråga om bristande hastighetsanpassning i allmänhet, tyder på att man icke bör överlåta till den enskilde trafikanten att avgöra vilken hastighet, som kan tillåtas vid passerandet av järnvägs korsning. En absolut hastighetsgräns torde vara att föredraga trots de olägenheter en sådan kan medföra i vissa fall. Med en absolut hastighetsgräns skulle trafikanterna i varje fall icke behöva sväva i ovisshet om vad de bör iakttaga med avseende på hastigheten för att undgå straffansvar.

Att bestämma hastigheten individuellt för varje korsning torde möta stora praktiska svårigheter icke minst på grund av det stora antal vägmärken, som skulle erfordras. Om samma hastighetsgräns skulle gälla i alla korsningar måste emellertid gränsen sättas lågt för att tillgodose säkerhetskravet där sikt och andra inverkanförhållanden är ogynnsamma.

De hastighetsgränser, som kan ifrågakomma, synes vara 40 eller 50 kilometer i timmen. Enligt ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättat diagram över de bromssträckor, som normalt kan påräknas vid olika väglag, varierar bromssträckan vid vinterväglag — om fordonet ej är försett med snökedjor — från drygt 20 meter till omkring 65 meter vid 40 kilometers hastighet samt från drygt 30 meter till ungefär 100 meter vid 50 kilometers hastighet, allt beroende på friktionskoefficienten. Därtill kommer reaktionssträckan. Med hänsyn till stoppsträckans längd vid ogynnsamt väglag torde högre hastighetsgräns än 40 kilometer i timmen ej böra väljas. Även om en sådan övre hastighetsgräns är tillräcklig i flertalet fall synes man icke böra göra avkall på det allmänna kravet att en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet skall hållas; detta för att tillgodose säkerhetskravet vid mycket ogynnsamma förhållanden.

I yttrandet rekommenderas att sista meningen av 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen, efter mönster av det förslag som framlades av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, skall utbytas mot följande: »På den vägsträcka, som är belägen mellan det närmast korsningen uppsatta avståndsmärket och korsningen, får fordonet icke föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Finnas avståndsmärken icke uppsatta, skall vad här sagts om högsta tillåtna hastighet gälla en vägsträcka av 50 meter framför korsningen.» Överskridande av den således tillåtna hastigheten bör, enligt statspolisintendenten, kriminaliseras direkt i vägtrafikförordningen i enlighet med trafiksäkerhetsutredningens förslag till ändring av 67 § i förordningen.

### Utskottet

För förare av fordon, som skall passera korsning i plan mellan väg och järnväg, gäller, som framgår av den tidigare redogörelsen, enligt 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen — förutom föreskriften att vägtrafikant genom uppmärksamhet på järnvägen skall förvissa sig om, huruvida tåg nalkas — att fordonet skall föras med en efter omständigheterna tillräckligt låg hastighet och att hastigheten inom 50 meter från korsningen ej bör överstiga 40 kilometer i timmen.

Motionärerna anser att ifrågavarande regler leder till skönsmässig och skiftande bedömning från de trafikövervakande myndigheternas sida och medför osäkerhet hos trafikanterna om vad de har att iakttaga för att undgå ansvar. Genom upphävande av den särskilda hastighetsanvisningen skulle, menar motionärerna, frågan överlåtas till »de lokala myndigheternas avgörande» och därmed de fall, där fri hastighet ej kan tillåtas vid järnvägs korsning, komma att bekantgöras genom sedvanliga vägmärken.

Den påtalade föreskriften i 42 § vägtrafikförordningen tillkom, som tidigare angivits, år 1955 som en regel ägnad att nedbringa antalet olyckor vid järnvägs korsningar, sedan från såväl Kungl. Maj:ts som riksdagens sida tanken på införandet av stopplikt eller generell fartbegränsning å sådana platser avvisats. I anledning av vad som anförts i yttrandena från statens trafiksäkerhetsråd och statspolisintendenten vill utskottet här ange vissa skäl som kan tala emot införande av en i dessa yttranden förordad allmän hastighetsbegränsning vid järnvägs korsningar. Det säkerligen betydande antal fall då en sådan regel med hänsyn till förhållandena på platsen skulle framstå som omotiverad ger således anledning till antagande att respekten för regeln ej skulle kunna upprätthållas. Med nuvarande trafikövervakningsresurser skulle regelns efterlevnad knappast heller kunna övervakas i erforderlig utsträckning. De starkt varierande förhållandena från plats till plats medför vidare svårigheter att bestämma en lämplig generell hastighetsgräns. Ett stort antal korsningar torde påkalla betydligt lägre hastighet än den föreslagna 40 kilometer i timmen och sättes gränsen för högt synes en allmän hastighetsbegränsning kunna skapa sämre förhållanden än om ingen absolut regel gäller. Slutligen möter svårigheten att konstruera en generell hastighetsregel, som ej hindrar att en korsning passeras med största möjliga skyndsamhet, sedan väl kunnat konstateras att banan för tillfället är fri.

Den särskilda hastighetsregeln torde väl formellt sett ej utsluta att länsstyrelse med stöd av 61 § vägtrafikförordningen föreskriver viss maximihastighet å vägsträcka intill järnvägs korsning och därvid fastställer annan hastighetsgräns än 40 kilometer i timmen. Sådana enbart av korsningar betingade föreskrifter synes emellertid ej förekomma. Det torde också vara

olämpligt med sådana lokala föreskrifter annat än om bestämmelser ges för alla korsningar, där fri hastighet ej bör tillåtas. Trafikanterna kan eljest — åtminstone om föreskrifter utfärdas i större utsträckning — bibringas uppfattningen att särskild fartgräns befunnits onödig i fråga om korsningar som saknar skyltar om hastighetsbegränsning.

Ett fullt utbyggt system av lokala, med vägmärken angivna och efter de särskilda förhållandena anpassade hastighetsbestämmelser för alla korsningar, där sådana bestämmelser befinner påkallade, skulle väl i och för sig i högre grad än nuvarande regler vara ägnat att öka trafiksäkerheten vid järnvägs korsningarna. Emot en sådan lösning av problemet har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat att kungörandet med vägmärken av varierande lokala hastighetsbestämmelser skulle vara förenat med kostnader av en sådan storleksordning att åtgärden även med beaktande av fördelarna ej kan anses försvarlig. Det bör i sammanhanget anmärkas att, såvitt kan bedömas av de tidigare redovisade statistiska uppgifterna, de med säkerhetsanordningar av olika slag utrustade korsningarna ej torde böra uteslutas, därest sådana bestämmelser skulle meddelas. Trots den år 1955 genomförda skärpningen av reglerna om trafikanternas skyldighet att efterkomma ljud- och ljussignaler vid järnvägsövergångar synes nämligen ett anmärkningsvärt stort antal olyckor alltjämt inträffa i sådana korsningar.

Prövningen huruvida underlåtenhet att iakttaga den rekommenderade fartgränsen skall anses innebära oaktsamhet eller ej, ankommer i sista hand på domstolarna. Argumentet att nuvarande bestämmelser utlämnar trafikanterna åt en skönsmåsig bedömning av polismyndigheterna kan därför inte åberopas till stöd för upphävande av den påtalade regeln.

Viss kritik kan väl riktas mot en regel som den förevarande. Det torde emellertid kunna hållas för visst att bestämmelsen har en ej obetydlig hastighetsbegränsande effekt. I beaktande av de höga olyckssiffror som tidigare redovisats kan utskottet ej tillstyrka en ändring i vägtrafikförordningen, varigenom kraven på aktsamhet av motorförare vid passerande av järnvägs korsning minskas. Ett upphävande av regeln kan därför enligt utskottets mening ej komma i fråga, därest ej samtidigt vidtogs åtgärder med minst samma effekt för trafiksäkerheten. Som framgår av vad utskottet tidigare redovisat kan vägande skäl anföras såväl mot att generell hastighetsbegränsning stadgas för korsningarna som mot att frågan löses genom lokala trafikföreskrifter. Utskottet är därför ej berett att förorda något av dessa alternativ framför de nu gällande reglerna och kan således ej tillstyrka bifall till motionerna.

Det torde emellertid vara lämpligt att, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, motionerna överlämnas till svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté, att övervägas vid kommitténs arbete på en samnordisk vägtrafiklagstiftning.

Med stöd av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 490 och II: 568, ej måtte föranleda annan riksdagens åtgärd än att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om överlämnande av motionerna jämte detta utlåtande till svenska ledamöterna av Nordisk vägtrafikkommitté.

Stockholm den 10 april 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Oswald, Lindahl, Göran Karlsson, Kristiansson, Ebbe Ohlsson\*, Georg Carlsson\*, Åkesson och Herbert Larsson\*;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, fru Torbrink, herrar Andersson i Ryggestad, Carlsson i Stockholm\*, Wachtmeister, Mattsson och Hammarberg.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.