

Nr 27

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående stängelskyldigheten för järnväg.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 28 i första kammaren av herr *Andersson, Axel Emanuel*, och nr 35 i andra kammaren av herr *Börjesson* i Falköping m. fl.

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning i syfte att åvägabringa sådan ändring i lagen om stängelskyldighet m. m. för järnväg, att en skyddad trafikbana garanteras i enlighet med vad i motionen har anförts».

Rörande skälen för motionärernas hemställan får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen II: 35.

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat yttrande från järnvägsstyrelsen. På begäran av utskottet har yttranden därjämte avgivits av styrelserna för Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet.

Gällande rätt

Stängelskyldigheten för järnväg regleras i en *den 13 april 1945 given lag*. Enligt 1 § är innehavare av järnväg pliktig att med vissa nedan angivna undantag hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskäligen i förhållande till nyttan därav för betesbruket. Stängsel skall i princip vara så beskaffat, att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt kan utestängas från järnvägens område (2 §). Stängsel som hålles av en järnvägs innehavare får ej borttagas eller lämnas att förfalla, med mindre genom dom fastställles att innehavaren icke är stängelskyldig eller medgivande lämnas av ägaren till den fastighet mot vilken stängslet uppförts och annan som äger nyttja fastigheten för betesbruk. Är järnvägs innehavare på grund av särskilt åläggande eller åtagande före lagens ikraftträdande gentemot sakägare pliktig att hålla stängsel, må utan hinder därav enligt de i 1 § angivna grunderna prövas, huruvida stängsel skall hållas för där angivet ändamål (§ 3). Är järnvägs innehavare med hänsyn till kostnaden fri från skyldighet att hålla stängsel har han att utge ersättning för hinder eller men som härav uppkommer vid fastighets användning för betesbruk

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1964. 9 saml. 3 avd. Nr 27*

och som ej är av endast ringa betydelse. Vinnes befrielse från stängselskyldighet som grundas å dom eller särskilt åtagande, skall ersättning utgå, ändå att hindret eller menet är ringa. Ersättning skall bestämmas att utgå på en gång. Har genom dom eller avtal fastställts, att stängselskyldighet ej föreligger, skall talan om ersättning väckas inom två år därefter. Försittes denna tid är rätten till talan förlorad (5 §). Har järnvägs innehavare förelagens ikraftträdande ej uppfört stängsel å viss bansträcka eller har, beträffande bansträcka vid statens järnvägar, järnvägsstyrelsen i enlighet med kungl. brevet till styrelsen den 18 november 1932 efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, föreligger ej stängselskyldighet enligt förevarande lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift eller Konungen efter ansökan föreskriver, att stängsel å bansträckan skall hållas. Finnes stängselskyldighet ej föreligga beträffande bansträcka vid statens järnvägar, varå järnvägsstyrelsen efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, skall vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning med undantag dock för viss angiven ersättningstalan (7 §). Håller järnvägs innehavare icke stängsel som fredar mot större hemdjur och kommer på grund härav sådant hemdjur över järnvägen olovligen in på annans ägor och där gör skada eller blir intaget, är nämnda innehavare pliktig att betala djurets ägare den kostnad eller förlust som därigenom åsamkas honom, såvitt ej djurets ägare med hänsyn till vad om ersättning enligt 5 § må ha bestämts eller på annan grund är skyldig att själv vidkännas kostnaden eller förlusten (8 §). Vad i lagen stadgats beträffande järnväg skall gälla även med avseende å spårväg (9 §).

I 4 § stadgas att mål om stängselskyldigheten upptages av ägodelningsrätten i orten, att beträffande förfarandet i sådana mål samt talan mot däri meddelade beslut gäller i tillämpliga delar vad i lagen om delning av jord å landet finnes stadgat angående jorddelningsmål som anhängiggöres genom stämning, samt att järnvägs innehavare är pliktig att i mål om befrielse från skyldighet att hålla stängsel vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

Talan om ersättning enligt 8 § instämnes till allmän underrätt i den ort, där skadan inträffat eller djuret intagits eller där järnvägens innehavare skall svara i tvistemål i allmänhet (9 §).

I 6 § behandlas frågor om sakägares rätt i frågor av förevarande slag.

I 25 § *byggnadslagen den 30 juni 1947* stadgas att stadsplan skall utmärka och till gränserna ange de för olika ändamål avsedda områden som ingår i planen, nämligen bl. a. specialområden, såsom järnvägs- och andra särskilda trafikområden. Enligt 53 § 2 mom. *byggnadsstadgan den 30 december 1959* skall bebyggd tomt beträffande lutning och höjdläge samt plantering och inhägnad vara anordnad på lämpligt sätt med hänsyn särskilt till

ljustillförseln samt till stads- eller landskapsbilden. Byggnadsnämnden äger föreskriva utöver att å tomten skall anordnas och vidmakthållas plantering eller annan liknande anordning, att stängsel skall hållas mot gata. Vad sålunda sagts om tomt gäller enligt 36 § i byggnadsstadgan även annan för bebyggande avsedd fastighet.

I lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift behandlas frågor om skadeståndsskyldighet för järnvägs innehavare.

Har i följd av järnvägs drift någon ljutit döden eller lidit kroppsskada, och ligger vållande därtill järnvägens förvaltning eller betjäning till last, skall enligt 2 § järnvägens innehavare utge skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själv vållat skadan.

Enligt 5 § skall järnvägens innehavare i princip ersätta uppkommande skada, om eld kommer lös från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon, och skada därigenom sker å fast eller lös egendom, som icke av järnvägens förvaltning eller betjäning för befordran mottagits.

I 6 §, beträffande vilket lagrum vidtogs ändring år 1928, stadgas följande.

Varder annorledes, än i 5 § sägs, gods, som icke av järnvägens förvaltning eller betjäning för befordran mottagits, i följd av järnvägens drift skadat, och ligger vållande därtill järnvägens förvaltning eller betjäning till last, ersätte järnvägens innehavare skadan. — Har nötkreatur eller häst under betesgång skadats eller dödats, annorledes än i 5 § sägs, i följd av järnvägs drift, vare, ändå att icke järnvägens förvaltning eller betjäning vållat skadan, järnvägens innehavare skyldig gällda skadestånd, där ej den, vilken vård om djuret ålegat, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan. Vad nu stadgats äge dock ej tillämpning, där djurets ägare genom underlåtenhet att fullgöra honom jämlikt åtagande eller på annan grund åliggande skyldighet mot järnvägens ägare eller innehavare själv föranlett skadan. Hade djuret inkommit å järnvägens område, oaktat detta var försett med järnvägen tillhörig hägnad av beskaffenhet, att dylikt hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området, vare järnvägens innehavare ej heller skyldig ersätta skadan, där ej vållande till denna ligger järnvägens förvaltning eller betjäning till last; och vare lag samma, där djurets ägare jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran. — Blev ren, tillhörig den, som har rätt till renbete enligt lagen om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige, annorledes än i 5 § sägs, i följd av järnvägs drift skadad eller dödad, och skedde det å trakt, där lapparna då ägde uppehålla sig med sina renar, vare lag som i andra stycket första punkten sägs.

Enligt kungörelsen den 20 februari 1959 angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg åligger det jämlikt 1 § innehavare av järnväg att vid korsning i samma plan mellan järnvägen och väg (plankorsning) anbringa och underhålla kryssmärken och säkerhetsanordningar på ömse sidor om järnvägen samt att ordna viss i kungörelsen närmare angiven övervakning. Vad nu sagts har emellertid icke 1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1964. 9 saml. 3 avd. Nr 27*

avseende å frågan, vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för dessa åtgärder.

Från berörda skyldighet föreligger i kungörelsen bl. a. beträffande enskild väg och spårväg vissa undantagsbestämmelser (§ 2—4).

Beträffande rättsläget i frågan, om innehavare av järnväg är pliktig att bekosta sådana ändringar av anordningar i korsning mellan järnväg och ägoväg, som påkallas av vissa inträdda förändringar, anföres i *betänkandet med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m. m.* (SOU 1951:52) sammanfattningsvis följande.

I fråga om övergångsställe, som tillkommit senare än järnvägen, är järnvägens innehavare, även om uttryckligt avtal ej träffats rörande skyldighet för vederbörande fastighetsägare att svara för kostnaderna vid övergången, fri från skyldighet att bekosta ändringsarbeten i fastighetsägarens intresse. Undantag från denna regel föreligger blott i det praktiskt betydelselösa fallet, att järnvägsinnehavaren åtagit sig sådan skyldighet. Den ersättning, järnvägsinnehavaren äger tillgodoräkna sig för utförda ändringsarbeten, skall dock blott avse den för honom uppkomna merkostnaden. Fastighetsägaren bör alltså få räkna sig till godo exempelvis den minskning i järnvägsinnehavarens utgifter för hållande av stängsel, vilken inträder genom att befintliga grindar i övergången ersättas med nya sådana, ävensom värdet av de äldre grindarna, om dessa äro användbara för fullgörande av annan järnvägsinnehavarens åvilande stängselkyldighet.

Är övergången tillkommen samtidigt med järnvägen, lär avgörandet enligt det förut sagda bero på huruvida den omständighet, vilken åstadkommit behovet av ändringen — d. v. s. i förevarande fall nya, väsentligt bredare jordbruksmaskiner — kunnat förutses vid järnvägens tillkomst. På sätt tidigare uttalats torde detta i allmänhet icke vara förhållandet. Som jämförelse kan nämnas, att domsmotiveringen i åtskilliga av de förut anförda rättsfallen (NJA 1930 s. 50, 1930 s. 59 och 1931 s. 490) synes utvisa, att biltrafikens uppkomst och utveckling ansetts utgöra omständigheter, som icke kunnat förutses vid de äldre järnvägarnas tillblivelse. Det synes knappast kunna göras gällande att tillkomsten av moderna jordbruksmaskiner såsom självbindare, skördetröskor, radsåningsmaskiner m. m. varit lättare att förutse än den utveckling, den allmänna vägtrafiken undergått. Den härav påkallade breddningen av ägovägsövergångarna är uppenbarligen icke till någon del motiverad av järnvägarnas intressen. I enlighet härmed synes man böra utgå från att det enligt gällande rätt åligger vederbörande fastighetsägare att gentemot järnvägsinnehavaren svara för de kostnader, en i fastighetsägarens intresse företagen breddning av övergång medför, även om övergången tillkommit samtidigt med järnvägen. Möjligen bör dock undantag göras för de mindre järnvägssträckningar, som utförts under de senaste årtiondena. Beträffande ersättningskyldighetens omfattning torde gälla det samma som med avseende å övergångar, tillkomna senare än järnvägen.

Vad beträffar högsta domstolens avgöranden i frågor hänförliga till kungörelsen angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg får utskottet hänvisa till NJA 1926 s.

301, 1930 s. 49, 62, 1931 s. 490, 1933 s. 403, 1934 s. 136, 1936 s. 12, 123, 373, 392, 1937 s. 327, 569, 1938 s. 578, 1939 s. 145, 1942 s. 699, 1948 s. 387, 1949 s. 106 och 1956 s. 520.

Historik

Beträffande statens järnvägar föreskrives i den av järnvägsstyrelsen år 1923 utfärdade *banförordningen*, att järnvägsområdet skall vara inhägnat, där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken. Före utfärdandet av denna förordning gällde enligt det av styrelsen för statens järnvägstrafik år 1877 utfärdade tjänstgöringsreglementet för statens järnvägar, att hägnad av minst 4 fots höjd skulle vara anbragt och i fullgott skick underhållen överallt, där sådant till betryggande av bantågens säkerhet vore behövt.

För de enskilda järnvägarnas del gäller att hägnadsskyldighet i betydande utsträckning ålagts dem i samband med beviljandet av koncession eller fastställelse av arbetsplan. Dessutom har bestämmelser om hägnadsskyldighet tidigare förekommit i de flesta tjänstgöringsreglementen, som fastställts för enskilda järnvägar.

Frågan om järnvägs inhägnande samt om järnvägs plikt att gälda skadestånd för hemdjur som skadats genom järnvägs drift har redan vid 1892 års riksdag och därefter vid ett flertal tillfällen varit föremål för uppmärksamhet inom riksdagen.

Sålunda har bl. a. riksdagen år 1928 bifallit ett genom propositionen nr 192 framlagt förslag till *ändring av 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*. Förslaget innebar en skärpning av järnvägarnas skyldighet att ersätta av järnvägsdriften förorsakad skada å nötkreatur och hästar.

I propositionen upptogs till behandling jämväl frågan om lagstiftning rörande stängselskyldighet för järnväg. Vidare gjordes ett uttalande rörande den administrativa regleringen av hägnadsskyldigheten. Det framhölls, att vid denna reglering torde beträffande såväl statens som enskilda järnvägar tagas under omprövning, om inte stängsel i viss utsträckning kunde nedläggas utan verklig olägenhet för de närboende, och anvisningar för den administrativa regleringen av hägnadsskyldigheten meddelades.

Med anledning av dessa anvisningar begärde järnvägsstyrelsen i skrivelser åren 1928 och 1930 Kungl. Maj:ts tillstånd att borttaga stängsel med en sammanlagd längd av något över 1 400 kilometer. Kungl. Maj:t fann i *brev till styrelsen den 18 november 1932* beträffande ifrågavarande sträckor hinder ej möta för borttagande av stängsel utmed statens järnvägar i den omfattning som av länsstyrelse tillstyrkts, eller därutöver i den mån överenskommelse i sådant hänseende kunde träffas.

I skrivelse år 1942 hemställde riksdagen om utredning angående statens järnvägars stängselskyldighet. Inom justitiedepartementet verkställdes

därefter utredning i ämnet och betänkande med förslag avgavs år 1944 (SOU 1944: 35). I den på grundval av betänkandet upprättade *propositionen nr 19 år 1945* med förslag till lag om stängselskyldighet för järnväg m. m. anförde departementschefen bl. a. följande.

Järnvägarnas inhägnande ansågs förr nödvändigt från trafiksäkerhets-synpunkt. De flesta järnvägar ha också av detta skäl vid anläggandet försetts med stängsel. Då hägnad numera i allmänhet icke anses erforderlig till skydd för trafiken, har emellertid såsom förut nämnts en betydande del av dessa stängsel nedlagts på senare tid. Alltjämt hålles dock stängsel utmed den övervägande delen av banorna.

Enligt vad som framgår av utredningsmannens redogörelse för det nuvarande rättsläget föreligger skyldighet för järnvägsinnehavare att hålla stängsel till skydd för betande kreatur endast om och i den mån järnvägen genom föreskrift i koncession eller på annat sätt ålagts eller eljest åtagit sig hägnadsskyldighet. Genom den år 1928 vidtagna ändringen i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift ha däremot meddelats vissa särskilda regler om skyldighet för järnvägs innehavare att utgiva ersättning, om stängsel icke hålles utmed järnvägen samt nötkreatur eller häst på grund härav under betesgång inkommit å järnvägsområdet och skadats eller dödats i följd av järnvägsdriften. Erfarenheten giver emellertid vid handen, att djurägarna, trots denna reglering av ersättningsfrågan, i regel icke vilja utsätta sina djur för faran att påköras av tågen och därför icke låta dem, i varje fall icke till större antal, fritt beta på sådana betesmarker, som gränsa till ohägnad järnväg. En följd härav är, att antingen kunna dessa betesmarker icke utnyttjas för betesbruk eller också nödgas ägarna själva hålla stängsel eller låta valla djuren under betesgången. Om järnväg icke håller hägnad, kunna djuren över järnvägen begiva sig långt bort med påföljd att vården och tillsynen av djuren fördrivas. För nu berörda olägenheter utgår icke någon ersättning från järnvägens sida. Det kan vidare förekomma, att kreatur under betesgång begiva sig över ohägnad järnväg in på annans inägor och där åstadkomma skada. På grund av förpliktelsen att taga vård om sina kreatur är djurägaren skyldig att utgiva ersättning för skadan. För vad djurägare sålunda får utgiva är han icke berättigad till gottgörelse av järnvägens innehavare, såvida icke denne är stängselskyldig. Om järnvägen hålles inhägnad, kan sådan skada endast undantagsvis inträffa. Här till kommer, att man icke kan helt bortse från att det för djurägare, i händelse kreatur skadas i följd av järnvägs drift, kan vara svårt att styrka skadans omfattning, exempelvis ett djurs avelsvärde. Det synes med hänsyn till det anförda tydligt, att rätten till ersättning för kreatur, som skadas på grund av järnvägs drift, icke kan utgöra full kompensation för de olägenheter som uppkomma för jordägarna, om stängsel icke hålles utmed järnvägarna.

På grund av föreskrifter som meddelats i administrativ ordning må stängsel vid statens järnvägar visserligen icke nedläggas utan tillstånd av Kungl. Maj:t, såvida icke överenskommelse härom träffats med vederbörande jordägare. Nämda föreskrifter kunna emellertid knappast anses utgöra tillräckligt skydd för jordägarnas intressen. Tillstånd till nedläggande av hägnad kan nämligen lämnas, även om nedläggandet medför olägenhet för grannfastighet, och jordägaren är för sådant fall icke tillförsäkrad rätt till ersättning därför. Det synes icke heller principiellt tillfredsställande att frågan i vad mån stängsel skall hållas vid de statliga järnvägarna skall vara helt beroende av vad den ena parten finner lämpligt. Beträffande de enskilda

järnvägarna må framhållas, att innehavare av enskild järnväg, som icke på grund av föreskrift i koncession eller eljest är hägnadsskyldig, för närvarande kan utan vidare borttaga befintligt stängsel.

De skäl som utredningsmannen från grannelagsrättsliga synpunkter anfört till stöd för en reglering i lag av frågan om stängselskyldighet för järnvägs innehavare synas även vara bärande. För en sådan skyldighet talar också särskilt det förhållandet att den av järnvägarna i allmänhet tillämpade ordningen att hålla banorna inhägnade, enligt vad från flera håll omvittnats, hos landets jordbrukare framkallat den uppfattningen, att järnvägarna äro skyldiga att hålla stängsel till skydd för betande kreatur, och att denna uppfattning legat till grund för behandlingen av ersättningsfrågor i expropriationsmål. Ehuru ägare av fastighet, från vilken mark upplåtits till järnväg, varit berättigad till ersättning för det intrång som för den återstående delen av fastigheten uppkomme, om stängsel ej hölles utmed järnvägen av dennas innehavare, har sådan ersättning utgått endast i undantagsfall. Anledningen härtill måste ha varit att fastighetsägarna vid markupplåtelserna utgått från att banorna komme att hållas inhägnade genom järnvägsförvaltningsarnas försorg.

Frågan om järnvägs hägnadsskyldighet måste emellertid prövas även från andra synpunkter än de nu angivna.

På sätt framgår av det förut anförda uppgår den årliga kostnaden för underhållet av nu befintliga stängsel för närvarande till mer än 1 3/4 miljoner kronor för samtliga järnvägar. Därast en avsevärd minskning av dessa kostnader skulle kunna genomföras, vore detta givetvis av betydelse för järnvägarnas ekonomi och därmed ytterst även för trafikanterna. Vid ett bedömande av förevarande spörsmål måste därför de ekonomiska synpunkterna tillmätas betydelse.

Vid 1945 års riksdag bifölls propositionen, och den 13 april 1945 utfärdades lag om stängselskyldighet för järnväg.

I ett den 7 februari 1962 lämnat *interpellationssvar* i anledning av en interpellation av herr Börjesson i Falköping angående ifrågakvarande stängselskyldighet anförde statsrådet Skoglund följande.

Såsom anförts i interpellationen ges i gällande lagstiftning inga andra regler om skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed järnvägen än stadgandena i 1945 års lag om stängselskyldighet för järnväg m. m. Enligt denna lag skall under vissa förutsättningar hållas stängsel till skydd för större hemdjur, som uttrycket lyder.

I övrigt torde man från statens järnvägars sida i allmänhet följa den principen att, där ny järnväg framdrages inom tätbebyggt område, erforderliga stängsel uppsättes på statens järnvägars bekostnad, medan man, i den mån mark exploateras intill redan befintlig järnväg, anser det ankomma på exploatören att svara för uppsättande av de stängsel som kan anses påkallade.

Inhägnande av alla järnvägar som löper genom tätbebyggt område vore givetvis ägnat att förebygga sådana olyckor som orsakas av att barn och andra uppehåller sig på spårrområdena. Med samma fog skulle emellertid kunna hävdas att stängsel borde uppsättas i viss omfattning också vid spårvägar och vanliga vägar. Åtgärder av denna art kan visserligen synas önskvärda, men då det här måste bli fråga om kostnader av mycket betydande storlek är det enligt min mening inte rimligt att lagligen ålägga innehavare

av järnväg eller annan att vidtaga sådana åtgärder. För att motverka sådana olyckor som interpellanten åsyftar torde man få söka andra vägar.

Remissyttranden

Styrelserna för såväl *Svenska stadsförbundet* som *Svenska kommunförbundet* tillstyrker den i motionerna begärda utredningen.

Järnvägsstyrelsen besvarar icke direkt frågan om den föreslagna utredningen bör komma till stånd men, såsom framgår av det nedanstående, synes enligt styrelsen förevarande spörsmål kunna avgöras i rättstillämpningen. Styrelsen ifrågasätter dock viss författningsändring inom byggnads- lagstiftningens ram.

Beträffande nu gällande principer på området anför *järnvägsstyrelsen* att, där ny järnväg framdrages inom tätbebyggt område, erforderligt stängsel uppsattes på statens järnvägars bekostnad, medan det anses ankomma på exploatören att uppsätta och bekosta erforderligt stängsel, när mark exploateras intill redan befintlig järnväg.

I fråga om behov föreligger av lagstiftning om stängselskyldighet till skydd jämväl för människor anför styrelsen för *kommunförbundet* följande.

Den intensiva exploateringen för bostadsbebyggelse i större tätorter och dessas närhet — ofta intill livligt trafikerade järnvägslinjer — har i en del fall aktualiserat frågan om behovet av stängsel till skydd för invid järnvägen boende personer, särskilt lekande barn. Som exempel kan nämnas samhällena Jakobsberg och Kallhäll i Järfälla kommun, där bostadsområden under senare tid växt upp på ömse sidor om järnvägen samtidigt som även järnvägstrafiken ökat, så att dubbelspår måste anläggas. (Nyligen har en trafikolycka inträffat i Kallhäll, då ett litet barn dödades, vilket enligt uppgift kan tillskrivas frånvaron av skyddsstängsel.) Det framstår onekligen som en brist i lagstiftningen att ingen stängselskyldighet till skydd för människor har ålagts innehavare av järnväg. Allt eftersom trafiken blir snabbare och intensivare ökar olycksfallsriskerna. Säkerheten i trafiken ökas givetvis avsevärt om järnvägen avskärmas från omkringliggande områden. Det synes därför böra lagligen åvila vederbörande innehavare av järnväg att svara för att skyddsstängsel uppsattes och vidmakthålles åtminstone där närliggande bostadsbebyggelse eller därmed jämförliga förhållanden gör detta erforderligt.

Även styrelsen för *stadsförbundet* anser behov av lagstiftning på området föreligga och framhåller att därvid kommer särskilt i beaktande de i motionerna omnämnda fallen, då inhägnad av järnvägsområde påkallats av närbelägen tätbebyggelse.

Såsom förut anmärkts anser *järnvägsstyrelsen* förevarande spörsmål böra kunna lösas genom rättsliga avgöranden. Styrelsen anför härom bl. a. följande:

Järnvägsstyrelsens inställning är att den, som orsakar förändrade förhållanden, vilka ger upphov till behovet av stängsel, även skall svara för samt-

liga kostnader härför. Detta överensstämmer med svensk rättspraxis och svensk rätts principiella inställning, sådan den kommit till uttryck bl. a. vid fördelningen av kostnader för ändrade anordningar vid korsning mellan järnväg och väg. Härvid får styrelsen hänvisa till ett år 1951 avgivet »Betänkande med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m. m.» (SOU 1951: 52).

Styrelsen andrager vidare följande.

Då befintliga bebyggelseområden utmed järnvägar i stor utsträckning uppstått efter järnvägens tillkomst, borde man enligt rättspraxis kunna ålägga kommunerna att vid dylik bebyggelse uppsätta sådant stängsel, som svarar mot det aktuella behovet. Eftersom kostnaden för i detta sammanhang omnämnt effektivt stängsel blir synnerligen hög, är det inte rimligt att ålägga innehavare av järnväg att anordna stängsel i den utsträckning, som motionärerna tänkt sig.

Styrelsen för *kommunförbundet* har beträffande utformningen av eventuell lagstiftning på området anfört följande.

Enligt förevarande motioner skall stängsel uppsättas genom järnvägsinnehavarens försorg och på dennes bekostnad. Kostnadsfrågan kan ses från skilda synpunkter. Det må i detta sammanhang erinras om bestämmelserna i kungl. kungörelsen den 20 februari 1959 (nr 50) angående kryssmärken och säkerhetsanordningar, m. m. vid plankorsningar mellan järnväg och väg. Enligt dessa bestämmelser åvilar det järnvägsinnehavaren att anbringa och underhålla kryssmärken och säkerhetsanordningar av föreskriven beskaffenhet m. m. medan det däremot uttryckligen stadgats i kungörelsen att nämnda skyldighet icke har avseende å frågan vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för ifrågakommande säkerhetsåtgärder. Åtskilliga tvister mellan järnvägsinnehavare och vägghållare har också under årens lopp bragts under domstolarnas prövning. Av det ganska rika rättsfallsmaterialet framgår att i rättspraxis stort avseende fästes vid prioriteten, d. v. s. frågan om vilkendera kommunikationsleden, vägen eller järnvägen, som fanns först. Prioritetsregeln är dock inte alltid utslagsgivande utan får ibland stå tillbaka för andra hänsyn, exempelvis den omständigheten att behovet av säkerhetsanordningarna föranletts av en trafikökning. Sålunda kan en omläggning av järnvägsdriften därhän, att trafikintensiteten ökas, exempelvis genom anläggande av dubbelspår eller till följd av tätare turer, föranleda krav på dyrbarare säkerhetsanordningar än som eljest varit erforderligt. Dylika omständigheter brukar beaktas vid bedömningen. Frågan om vem som skall stå för kostnaderna för uppsättande och vidmakthållande av stängsel till skydd för allmänheten är enligt styrelsens mening i viss mån likartad med frågan om kostnaderna för kryssmärken och säkerhetsanordningar m. m. Av praktiska skäl och för undvikande av tidsödande och kostnadskrävande processer kunde det vara önskvärt att, såsom motionärerna föreslår, järnvägsinnehavaren ålades att svara för kostnaderna. Men även om kostnadsfrågan inte kan lösas helt på nämnda sätt, vore likväl enligt styrelsens mening mycket vunnet om den i motionerna berörda stängselskyldigheten bleve lagligen reglerad.

Huruvida erforderliga bestämmelser om stängselskyldighet skall intagas i 1945 års lag om stängselskyldighet synes *stadsförbundets* styrelse vara tvek-

samt. Närmare till hands torde enligt förbundet ligga ett åvägabringande av den tilltänkta regleringen av stängselskyldigheten inom ramen för byggnadslagstiftningen. Anledning kan då, framhåller förbundet, finnas att överväga om icke reglerna om stängselskyldighet bör utvidgas till att avse även andra specialområden för trafikändamål än järnväg samt gräns mot annan allmän plats än gata m. m.

Även *järnvägsstyrelsen* ifrågasätter författningsändring inom byggnadslagstiftningen. Styrelsen uttalar härutinnan följande:

I sina yttranden över stads- och byggnadsplaneförslag, där markexploatering för bostadsändamål eller skoländamål intill järnväg föreslås, brukar statens järnvägar framhålla att genom exploatörens försorg och på hans bekostnad bör effektivt stängsel uppsättas för att hindra barn och andra att taga sig in på järnvägsområdet. Det kan ifrågasättas om icke en bestämmelse borde införas i byggnadsstadgan motsvarande stadgans § 53, mom. 2, angående byggnadsnämndens möjlighet att föreskriva stängselskyldighet *mot gata*. Byggnadsnämndens befogenheter borde utsträckas att gälla även föreskrift om stängselskyldighet *mot järnväg*. Genom en sådan föreskrift skulle förhållandena vid blivande bebyggelseområden kunna bli tillfredsställande.

Stadsförbundets styrelse framhåller att byggnadsstadgans bestämmelser om möjlighet för byggnadsnämnd att föreskriva stängsel icke torde avse sådana specialområden som järnvägs- och andra särskilda trafikområden utan endast tomt och annan för bebyggande avsedd fastighet i dess gräns mot gata (53 och 36 §§ byggnadsstadgan).

Utskottet

I gällande lagstiftning ges inga regler om skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel för att skydda den intill järnvägen boende befolkningen. Däremot åligger det nämnda innehavare enligt lagen om stängselskyldighet för järnväg m. m. att hålla stängsel till skydd för hästar och nötkreatur under betesgång, såframt kostnaden för stängsel inte är oskäligen i förhållande till nyttan därav för betesbruket.

I förevarande motioner framhålles till en början att inom våra starkt expanderande storstadsområden ny bostadsbebyggelse ofta växer upp i närheten av järnväg. I och med att bebyggelsen sker på betesmark, bortfaller stängselskyldigheten för järnvägens innehavare. Detta framstår enligt motionärerna som en stötande konsekvens av ovannämnda lag, allra helst som dessa nya bostadsområden hyser ett stort antal lekande barn och ungdomar. Dödsolyckor har också där inträffat. Motionärerna framhåller vidare att vid byggande av större motorvägar det synes vara regel att entreprenaden även omfattar stängsel, som skall förhindra obehöriga personer att bege sig ut i körbanan. Enligt motionärerna får det anses sannolikt att järnvägar har samma intresse av en skyddad trafikbana som motorvägstrafikanterna, inte minst som det med fog kan hävdas, att järnvägens av-

skärmning från omkringliggande områden inte medför några kommunikationstekniska nackdelar. Det synes därför motionärerna inte orimligt att stängsel av beskaffenhet att effektivt förhindra lekande barn att beträda spårområdet uppsättes genom järnvägens försorg och på dess bekostnad, vilka skyldigheter borde föreskrivas i lag. Under åberopande av bl. a. det anförda hemställes om utredning i syfte att åvägabringa sådan ändring i lagen om stängselskyldighet för järnväg, att en skyddad trafikbana garanteras på sätt nu angivits.

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen uppsättes i allmänhet erforderligt stängsel längs järnväg på statens järnvägars bekostnad i de fall ny järnväg framdrages inom tätbebyggt område, medan det anses ankomma på exploatören att uppsätta och bekosta sådant stängsel, när mark exploateras intill redan befintlig järnväg. Någon författningsskyldighet att uppsätta stängsel till skydd för den intill järnvägen boende befolkningen synes dock icke föreligga för varken exploatören eller som nämnts järnvägens innehavare. Även om stängsel sålunda oberoende av föreskriven skyldighet i regel uppsättes inom ifrågasvarande områden synes enligt vad som upplysts vid remissbehandlingen fall förekomma, ehuru närmare utredning härom saknas, då stängsel från skyddssynpunkt hade bort anbringas. Mot bakgrund härav synes en lagfäst reglering på området kunna skapa klarhet i frågan om vem som i det särskilda fallet skall bära ansvaret för att nödiga stängsel uppsättes. Härigenom kunde risken för olycksfall speciellt i fråga om lekande barn inom tätbebyggelseområden förutsättas komma att minska.

I frågan om den närmare utformningen av eventuell lagstiftning i ämnet har delade meningar yppats vid remissbehandlingen. Sålunda har styrelsen för stadsförbundet, som ifrågasatt lämpligheten av att såsom motionärerna föreslagit erforderliga bestämmelser intages i 1945 års lag om stängselskyldighet, ansett en reglering av stängselskyldigheten böra ske inom ramen för byggnadslagstiftningen. Denna uppfattning delas av järnvägsstyrelsen, som anser att byggnadsstadgan bör kunna ändras så att byggnadsnämndens befogenheter att i vissa fall föreskriva stängselskyldighet mot gata utsträcker till att avse även sådan skyldighet mot järnväg. Styrelsen för kommunförbundet slutligen har funnit att bestämmelserna i kungörelsen den 20 februari 1959 angående kryssmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid plankorsningar mellan järnväg och väg kan vara till ledning vid en lagstiftning på området. Enligt dessa bestämmelser åligger det järnvägsinnehavaren att anbringa och underhålla dylika märken och anordningar, medan det däremot uttryckligen stadgats att nämnda skyldighet icke har avseende å frågan vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för ifrågakommande säkerhetsåtgärder.

Beträffande sistnämnda kostnadsfråga hävdar järnvägsstyrelsen att den som orsakar sådana förhållanden, vilka föranleder behov av stängsel, även

skall svara för samtliga kostnader härför. Detta överensstämmer, framhåller järnvägsstyrelsen, med svensk rättspraxis, sådan den kommit till uttryck vid bl. a. fördelningen av kostnader för ändrade anordningar vid korsning mellan järnväg och väg. Eftersom befintliga bebyggelseområden utmed järnvägarna i stor utsträckning uppstått efter dessas tillkomst borde kommunerna enligt järnvägsstyrelsen kunna åläggas att vid dylik bebyggelse uppsätta erforderligt stängsel. Kommunförbundet däremot anser att det av praktiska skäl och för undvikande av tidsödande och kostnadskrävande processer är önskvärt att, såsom motionärerna föreslår, järnvägens innehavare åläggas att svara för kostnaderna.

Med hänsyn till behovet av skydd framför allt för lekande barn inom tätbebyggelseområden och till den oklarhet som enligt det ovan sagda får anses råda i fråga om vem som i det särskilda fallet bör uppsätta stängsel och bekosta detsamma, synes enligt utskottets mening en laglig reglering av förevarande stängselskyldighet böra ske. I frågan om utformningen av en lagstiftning i ämnet råder såsom framgått av remissyttrandena delade meningar. Föreliggande utredning möjliggör ej något närmare ställningstagande från utskottets sida. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om en översyn av berörda frågor och på grundval därav genomföra erforderliga författningsändringar. Härvid synes främst böra utredas om bestämmelser liknande dem som återfinnes i ovannämnda kungörelse angående kryssmärken och säkerhetsanordningar m. m. är ägnade att, i fråga om skyldigheten att anbringa och bekosta sådana anordningar, ligga till grund för en lagstiftning på förevarande område. Jämväl bör övervägas om författningsändring i enlighet med angivna riktlinjer bör ske inom ramen för byggnadslagstiftningen eller på annat sätt.

Vad sålunda anförts torde böra givas Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet får således hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t såsom sin mening giva till känna vad utskottet anført i anledning av motionerna I: 28 och II: 35.

Stockholm den 16 april 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson*, Ebbe Ohlsson, Svante Kristiansson, Åkesson, Erik Jansson, Herbert Larsson, Lennart Geijer* och Hermansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister*, Grebäck*, Johansson i Öckerö, Svanberg och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.