

## Nr 39

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående dels stopplikht vid järnvägsövergång, dels varnings- och säkerhetsanordningar vid järnvägsövergång, m. m.*

Tredje lagutskottet har behandlat följande inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

a) nr 348 i första kammaren av herr *Lundström m. fl.* och nr 396 i andra kammaren av herr *Jönsson* i Ingemarsgården *m. fl.*, i vilka motioner, som är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag senast till nästa års riksdag angående införande av stopplikht för fordon vid plankorsning mellan väg och järnväg — endera generellt eller vid vissa järnvägs korsningar»,

b) nr 608 i första kammaren av herr *Sundin m. fl.* och nr 737 i andra kammaren av herr *Gustafsson* i Kårby *m. fl.*, i vilka motioner, som ävenledes är likalydande, hemställes »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning angående översyn av bestämmelserna angående varnings- och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg samt av föreskrifterna angående vägtrafikants skyldighet vid passerande av sådana korsningar».

Beträffande grunderna för motionsyrkandena får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna I: 348 och II: 737.

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat yttrande från statspolisintendenten, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD).

## Gällande bestämmelser

### A. Föreskrifter vid passerande av järnvägs korsning

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 kilo-  
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1964. 9 saml. 3 avd. Nr 39*

meter i timmen. I 2 mom. stadgas, att, då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, korsningen inte får passeras förrän signalen upphört eller, om signal ej givits, tåget kört förbi. Enligt 3 mom. får omkörning av annat fordon ej ske strax före eller i korsning av samma plan mellan väg och järnväg. I andra fall än i 2 mom. sägs får icke jämligt 4 mom., utan att trafikförhållandena det föranleder, fordon på väg stannas eller uppställas inom ett avstånd av 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena. Med tåg likställes i paragrafen varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor, och bestämmelserna äger motsvarande tillämpning på plankorsning mellan väg och spårväg med särskild banvall.

### **B. Föreskrifter angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid järnvägs korsning**

Enligt 1 § kungörelsen den 20 februari 1959 angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg (SFS 50/1959) åligger det 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 bevakning. Det nu anförda har emellertid icke avseende å frågan, vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för dessa åtgärder. Med väg avses i kungörelsen även gata eller annan allmän plats. Under beteckningen järnväg inbegripes spårväg med särskild banvall. För innehavare av järnväg, som icke är upplåten för allmän trafik, eller av spårväg skall enligt 2 § ovannämnda skyldighet föreligga endast i den mån kryssmärken och säkerhetsanordningar av särskild anledning prövats erforderliga. Detsamma gäller innehavare av annan järnväg i fråga om plankorsning med sådan enskild väg, som icke är allmänneligen befaren. Vid plankorsning med allmänneligen befaren enskild väg, varå trafiken är av endast ringa omfattning, erfordras enligt 3 § icke säkerhetsanordningar, om fri sikt finnes på ömse sidor om korsningen. Fri sikt anses föreligga om vägtrafikant, var han än befinner sig inom ett avstånd av 25 meter, mätt längs vägen från närmaste rälssträng, kan vid klart väder se tåg, var det än må befinna sig inom ett avstånd från korsningen som, uttryckt i meter, är lika med sex gånger talet för den på platsen tillåtna största tåghastigheten uttryckt i kilometer i timmen. Om flera spår korsar vägen, skall det sistnämnda avståndet ökas med 5 procent för varje påbörjad meter av avståndet mellan de yttersta spårens mittlinjer, mätt längs vägen. Vid plankorsning, som avses i 3 §, skall dock säkerhetsanordningar finnas, om vägen korsas av flera järnvägsspår med stark trafik eller den största tåghastigheten vid korsningen är högre än 90 kilometer i timmen eller det betingas av särskilda förhållanden på platsen.

Beträffande hamnspår, industrispår och därmed jämförliga spår, kan efter prövning i varje särskilt fall befrielse medges från skyldigheten att uppsätta och underhålla kryssmärken och säkerhetsanordningar. Lämnas dylikt medgivande i fråga om säkerhetsanordningar, skall i samband därmed föreskrivas åtgärder, närmare angivna i kungörelsen (4 §).

Enligt § 5 skall kryssmärken vara av utseende, som framgår av en till kungörelsen fogad bildbilaga. Säkerhetsanordningar vid plankorsning skall enligt 6 § utgöras av

*antingen* helbommar jämte endera ljussignaler eller ljus- och ljudsignaler (helbomsanläggning)

*eller* halvbommar jämte endera ljussignaler eller ljus- och ljudsignaler (halvbomsanläggning)

*eller* enbart ljus- och ljudsignaler,

*eller* enbart ljussignaler,

*eller* ock enbart ljudsignaler.

Jämlikt andra stycket i sistnämnda paragraf skall helbomsanläggning anordnas vid plankorsning mellan järnväg och väg med stark gång- eller cykeltrafik samt vid sådan plankorsning där andra säkerhetsanordningar eljest med hänsyn till vägtrafikens art och omfattning eller förhållandena i övrigt icke lämpligen bör komma i fråga. Halvbomsanläggning skall anordnas vid plankorsning med stark motorfordonstrafik, vid plankorsning mellan dubbelspårig järnväg och allmän väg samt vid plankorsning på bangård, där växling ofta sker, allt under förutsättning att icke helbomsanläggning anses påkallad. I övriga fall användes enbart ljus- och ljudsignaler i förening eller var för sig; enbart ljudsignaler må dock användas blott vid plankorsning med ringa motorfordonstrafik.

Kungörelsen innehåller vidare utförliga bestämmelser om beskaffenheten av de med kungörelsen avsedda säkerhetsanordningarna (7—11 §§).

Beträffande tåg som nalkas plankorsning, där säkerhetsanordning prövats icke vara erforderlig, föreskrives att vid tillfälligt nedsatt sikt på grund av dimma, nederbörd, rök eller dylikt upprepade signaler skall ges från analkande tåg med början på visst avstånd från korsningen (12 §).

Enligt 14 § får kryssmärke eller säkerhetsanordning ej utan särskilt medgivande indragas eller ersättas med annan anordning.

Järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall i samråd vaka över tillämpningen av bestämmelserna i kungörelsen. Beslut, som påkallas av dessa meddelas beträffande statens järnvägar av järnvägsstyrelsen i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt beträffande enskild järnväg av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Avser frågan indragande av befintligt kryssmärke eller befintlig säkerhetsanordning skall samråd ske jämväl med vederbörande länsstyrelse. Är järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av olika mening eller uttalar länsstyrelsen skiljaktig mening, skall ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:t (15 §).

Med ändring eller komplettering av kryssmärke eller säkerhetsanordning, som uppsatts före ifrågavarande kungörelses ikraftträdande den 1 juli 1959 och icke står i överensstämmelse med däri meddelade föreskrifter, samt med uppsättande av de ytterligare säkerhetsanordningar, som erfordras enligt kungörelsen, må enligt övergångsbestämmelserna anstå längst till den 1 juli 1969, där icke annat påkallas av förhållandena eller bestämmes i den ordning, som sägs i 15 §.

## Historik

### A. Föreskrifter vid passerande av järnvägs korsning

I det betänkande, som låg till grund för vägtrafikförordningen (SOU 1948: 34), övervägde 1944 års trafikförfattnings sakkunniga, 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 utrona, 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 igångsättande, vilket jämte förarens bestyr med manövrering 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 uppsättes före korsningen, ålägger förare att iakttaga ifrågavarande 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.

Ikke 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 obehövad och sikten där var dålig eller om dimma eller snöyra rådde.

*Andra lagutskottet* tog i sitt av riksdagen godkända 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 övergådd 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 föredragande 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 järnvägs korsning 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 obehövade plankorsningar, där sådana anordningar saknades, och att dessutom arbetet med anordnande av skenfria korsningar borde påskyndas i all den omfattning förhållandena kunde medgiva.

1953 års trafiksäkerhetsutredning upptog frågan om stopplikt vid järnvägsövergång till behandling i sitt första betänkande, Trafiksäkerhet I (SOU 1954: 38). Inte heller denna utredning fann skäl att förordna 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/tim 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 profilmförhållanden ofta är sådana, att om stoppskyldighet föreskreves, 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 förordna, 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 vägtrafikanter 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 vägtrafikanter 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 ange 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 stopplikt 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 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 stopplikt vid järnvägs övergång 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 stopplikt, men frågan därom hade väckts i vissa remissyttranden. Även statsmakterna tog emellertid avstånd från tanken på stopplikt. 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 järnvägs övergångar 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 järnvägs övergångar. 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, om 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 järnvägs övergången. Eftersom antalet järnvägs övergångar, 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 stopplikt 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 godkände utskottets utlåtande (skr. nr 233).

Vid 1959 års riksdag väcktes ånyo en *motion*, II: 84, om införande av stopplikt vid järnvägsövergång. *Andra lagutskottet* avstyrkte bifall till motionen i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20 och anförde till stöd härför följande.

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 åtstadkomma 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 förhållan-

dena anpassade fartbegränsningar. Något hinder att införa sådana finns inte; bestämmelserna i vägtrafikförordningen om lokala trafikföreskrifter ger möjlighet för vederbörande myndigheter att förordna därom.

Genom skrivelser år 1961 föreslog *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *järnvägsstyrelsen* berörda myndigheter att genom *lokala trafikföreskrifter* införa stoppskyldighet vid oskyddade korsningar med enskild, icke allmänligen befa ren väg i större utsträckning än dittills varit fallet. Enligt vad *järnvägsstyrelsen* uppger har stopplikt därefter införts vid ca 250 korsningar. I skrivelserna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekades att det med hänsyn till risken för motorstopp och de svårigheter som i vissa fall kunde finnas för fordon, som stannat framför korsningar att åter komma i rörelse, exempelvis vid halt väglag, kunde vara erforderligt att hos järnvägsförvaltningen påkalla förbättring av vägprofilen intill korsningar.

I de vid 1962 års riksdag väckta motionerna, I: 490 och II: 568, hemställdes att föreskriften om den i 42 § vägtrafikförordningen rekommenderade hastigheten av högst 40 kilometer i timmen borde utgå. Motionärerna ansåg bestämmelsen leda till en skönsmässig och skiftande bedömning från trafikövervakande myndigheters sida och medföra osäkerhet hos trafikanterna om vad de har att iakttä för att undgå ansvar. Genom upphävande av den särskilda hastighetsanvisningen skulle, menade motionärerna, frågan överlätas till de lokala myndigheternas avgörande och därmed de fall, där fri hastighet ej kan tillätas vid järnvägs korsning, komma att bekantgöras genom sedvanliga vägmärken.

*Tredje lagutskottet* uttalade i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 22* följande.

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 införandet 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 skyndsämhet, sedan väl kunnat konstateras att banan för tillfället är fri.

Den särskilda hastighetsregeln torde väl formellt sett ej utesluta 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 befinnas 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 sådan 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 skönsmässig 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 vidtages 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 korsning 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.

Angående *interpellationssvar* vid årets riksdag om åtgärder för att minska risken för olyckor vid korsning mellan väg och järnväg, se nedan.

Frågor rörande bl. a. bestämmelserna vid passerandet av järnvägs korsning är f. n. under utredning inom *Nordisk vägtrafikkommitté*. Enligt uppgift räknar kommittén med att mot sommaren 1965 avge ett förslag om enhetliga trafikregler för de nordiska länderna. Under första delen av sagda år avser kommittén att lägga fram förslag rörande enhetliga vägmärken.

### B. Varnings- och säkerhetsanordningar vid järnvägs korsning

#### 1) Utredningar på området

Den 26 juni 1933 utfärdades en kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Icke lång tid efter utfärdandet befanns denna kungörelse vara i behov av översyn. Redan år 1935 fick sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i uppdrag att i samråd med järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen verkställa utredning i vissa frågor rörande trafiksäkerhetens höjande vid plankorsningar. Utredningen, som avlämnades den 30 december 1936 (SOU 1937: 15), föranledde dock ingen åtgärd.

Problemet om trafiksäkerheten vid järnvägs korsningar upptogs av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten till förnyad prövning. När de sakkunniga år 1939 på egen begäran entledigades från uppdraget, förelåg från dem en redogörelse för de frågor, som enligt deras mening i första hand borde bli föremål för utredning och förslag, däribland frågan om säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. De sakkunnigas sekreterare, åt vilken uppdrogs att fortsätta utredningen, har i sitt principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan (SOU 1940: 33) även berört hithörande problem. Hans på grundval av de sakkunnigas program utarbetade förslag om anbringande av säkerhetsanordningar (ljussignaler) i stor skala kom av statsfinansiella skäl aldrig till utförande.

Frågan om förbättrad lagstiftning på området togs ånyo upp år 1948, då Kungl. Maj:t uppdrog åt civilingenjören Bo Casten Carlberg att verkställa utredning rörande vissa frågor beträffande säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg. Resultatet av denna utredning redovisades i ett av 1948 års utredning angående järnvägs korsningar avgivet betänkande med förslag till skyddsanordningar vid korsningar i plan mellan järnväg och väg m. m.

Tio år senare verkställdes ytterligare en utredning i ämnet, denna gång av delegationen för korsningar järnväg—väg. På grundval av delegationens förslag utfärdade Kungl. Maj:t den nu gällande kungörelsen den 20 januari 1959 angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

#### 2) Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar

Enligt den i denna del av riksdagen godtagna statsverkspropositionen har till bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1964/65 anvisats ett reservationsanslag av 4 250 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen. Departementschefen har medgivit väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rätt att för sagda budgetår utbetala statsbidrag om sammanlagt högst 5 500 000 kronor.

I övrigt hänvisas beträffande sagda bidrag till statsutskottets utlåtande nr 6 år 1964 s. 31—33.

### 3) Interpellation

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, besvarade den 10 mars 1964 herr Svanströms interpellation om åtgärder för att minska risken för olyckor vid korsning mellan väg och järnväg. Statsrådet anförde följande (riksdagens protokoll, första kammaren, nr 11/1964 sid. 13).

Olyckorna vid plankorsningar, som tyvärr ofta leder till personskador av allvarligaste art, är ett ständigt aktuellt problem. Antalet olyckor vid korsning mellan väg och järnväg har — trots den starkt expanderande motortrafiken — under den senaste tioårsperioden inte ökat, detta mycket tack vare de åtgärder som från myndigheternas sida vidtagits för att eliminera olycksfallsriskerna. Situationen är dock långt ifrån tillfredsställande och arbetet med att öka säkerheten måste fortgå och kommer att intensifieras. Det sträcker sig över ett brett register — byggande av planskilda korsningar, avstängning av trafikfarliga plankorsningar i kombination med trafikomläggning till trafiksäkrare korsningar, förbättring av befintliga säkerhetsanordningar och uppsättande av ytterligare sådana samt propaganda, upplysning och undervisning, för att nu ge en liten katalog på de åtgärder som måste vidtagas och fullföljas.

Som exempel på vad som åtgjorts kan jag nämna att säkerhetsanordningar i någon form numera finns vid alla plankorsningar mellan järnväg och allmän väg och allmänligen befaren enskild väg i de fall då fri sikt saknas. Även de korsningar vid allmänna vägar där fri sikt finnes men där säkerhetsanordningar saknas kommer att inom de närmaste åren föras med sådana anordningar.

Särskilt intresse ägnas f. n. plankorsningarna vid enskilda ej allmänligen befarna vägar, vilka i stort sett saknar säkerhetsanordningar. Bl. a. införes beträffande en del sådana korsningar obligatorisk stoppskyldighet. Kryssmärken uppsattes i samband härmed och i många fall förbättras sikt-, plan- och profilförhållandena.

Förhållandena vid de skyddade plankorsningarna ställer likväl stora krav på vägtrafikanternas vaksamhet. I syfte att erinra härom har SJ och NTF gemensamt utgivit och distribuerat broschyren »Se! Lyssna!» Vidare har SJ och NTF låtit spela in två filmer om passage vid järnvägs korsningar, vilka i dagarna visas i TV.

Avslutningsvis vill jag nämna att i årets statsverksproposition framlagt förslag innebärande dels en utvidgning av möjligheterna att erhålla statsbidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar, dels enhetliga bestämmelser för bidrag till sådana anordningar och till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, dels en förenklad handläggning av bidragsärendena.

Vad i interpellationssvaret upplyses angående det arbete som f. n. bedrivs för att begränsa olycksfallsriskerna vid plankorsning mellan väg och järnväg återfinnes i en inom kommunikationsdepartementet upprättad P.M. angående trafiksäkerhetsarbetet under våren 1964.

4) Av statsutskottet under vårsessionen 1964 behandlad motion i ämnet

I en vid årets riksdag inom andra kammaren av herr *Börjesson i Glömminge* väckt motion (II: 642) hemställdes att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära att statens järnvägar får i uppdrag att undersöka om genomförandet av vissa i motionen föreslagna åtgärder — inbärande anbringandet av dubbla alarmklockor vid järnvägsövergångar — kan förebygga olyckor vid dessa övergångar.

I anledning av motionen anförde *statsutskottet* följande i sitt av riksdagen godkända *utlåtande nr 6*.

Enligt vad utskottet erfarit har förslag av liknande beskaffenhet redan tidigare prövats av järnvägsstyrelsen, som även till Kungl. Maj:t redovisat sitt ställningstagande i frågan. Med hänsyn härtill och då utskottet anser sig kunna förutsätta att styrelsen med största uppmärksamhet följer utvecklingen på förevarande område samt vidtager i anledning därav eventuellt erforderliga åtgärder kan utskottet icke finna det motiverat att på sätt motionären föreslagit en särskild framställning i ämnet göres från riksdagens sida. Motionen i fråga avstyrkes följaktligen.

## Remissyttrandena

### A. Statistiska uppgifter m. m.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* lämnar beträffande statens järnvägar följande uppgifter angående plankorsningar samt vid sådana inträffade olyckshändelser förorsakade av kollision mellan tåg och motorfordon.

Vid SJ fanns år 1963 drygt 32 000 plankorsningar med allmänna och enskilda vägar. Av dessa var 2 299 utrustade med manuellt skötta eller automatiska grindar, bommar eller halvbommar, 1 902 med ljus- och ljudsignaler (ett fåtal dock med enbart ljus- eller ljudsignaler) och 2 824 med enbart kryssmärken (vid 92 av dessa fanns s. k. fri sikt). Vid omkring 25 000 korsningar fanns sålunda varken säkerhetsanordningar eller kryssmärken. Det bör emellertid observeras, att det helt övervägande antalet av sådana oskyddade korsningar utgöres av mycket obetydliga enskilda vägar med ringa trafik till åkrar o. dyl. och huvudsakligen befares av trafikanter, som kan förmodas vara väl förtrogna med förhållandena på platsen.

Vid plankorsningar på SJ inträffade 1963 sammanlagt 145 kollisioner mellan vägfärdande och järnvägsfordon, varvid 49 personer dödades och 20 skadades. Av kollisionerna inträffade sju vid korsningar med grindar, bommar eller halvbommar, 34 vid ljus- och/eller ljudsignalförsedda korsningar och 104 vid korsningar med enbart kryssmärken eller helt utan märken och anordningar. Under tioårsperioden 1954—1963 inträffade vid korsningar utan säkerhetsanordningar 1 154 kollisioner, vilket utgjorde ca  $\frac{2}{3}$  av samtliga vid plankorsningar under nämnda tid timade olyckor (1 683 st.).

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen konstaterar därefter i anslutning till ett vid remissyttrandet fogat diagram beträffande åren 1952—1963 att av det samma kan utläsas att utvecklingen i vad avser olyckshändelser vid plankorsningar visar en relativt gynnsam bild i det att en tendens till fortgående minskning av antalet olyckor samt dödade och skadade personer kan förmärkas. Detta bör enligt styrelsen ses mot bakgrunden av att motorfordonsbeståndet och vägtrafiken under nämnda tid mer än fördubblats och att antalet vid samtliga vägtrafikolyckor dödade och skadade personer ökat med ca 50 procent. Styrelsen fortsätter:

Antalet kollisioner mellan vägtrafikanter och järnvägsfordon har under senare år utgjort mindre än 3 ‰ av totala antalet av polisen rapporterade vägtrafikolyckor. Antalet vid sådan kollisioner dödade har dock utgjort ca 4 % av totala antalet vid vägtrafikolyckor dödade, vilket belyser det allvarliga förlopp som sådana olyckor i allmänhet får.

Sammanfattningsvis kan alltså sägas, att antalet olyckshändelser vid järnvägs korsningar utgör en mycket liten del av det totala antalet trafikolyckor. Omkring två tredjedelar av plankorsningsolyckorna inträffar vid korsningar, som saknar säkerhetsanordningar och vilkas antal är mycket stort (ca 25 000).

Beträffande de faktiskt inträffade plankorsningsolyckorna uppger trafik-säkerhetsrådet att, enligt preliminära uppgifter, antalet kollisioner var 1961 133, 1962 184 och 1963 143. Antalet dödade och allvarligt skadade vid sådana kollisioner var 1961 37 respektive 22, 1962 35 respektive 24 och 1963 49 respektive 18.

## B. Stopplikt vid järnvägsövergång m. m.

Motionärernas förslag i denna del har fått ett blandat mottagande av remissorganen. Sålunda har statspolisintendenten och trafiksäkerhetsrådet tillstyrkt utredning på området, under det att järnvägsstyrelsen och MSD ansett skäl icke föreligga för ett införande av ifrågavarande stopplikt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som icke yttrat sig om behovet av den föreslagna utredningen, har ansett att en eventuell föreskrift om stoppskyldighet måste få ett på ett eller annat sätt begränsat giltighetsområde.

Frågan om införande av generell eller i någon form begränsad stopplikt vid järnvägsövergång har upptagits till diskussion av flera remissinstanser. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därvid anfört följande.

Ett generellt införande av stopplikt framför samtliga järnvägs korsningar i plan torde ej vara praktiskt möjligt. En sådan föreskrift skulle på vägar med livligare trafik kunna orsaka hastigt växande köbildningar som speciellt under ogynnsamma siktbedingungen kunde alstra synnerligen riskabla trafiksituationer. Det är därför troligt att en eventuell föreskrift om stoppskyldighet måste få ett på ett eller annat sätt begränsat giltighetsområde. En naturlig sådan begränsning vore att föreskriften endast skulle gälla så-

dana korsningar, vid vilka inga som helst säkerhetsanordningar eller vid vilka endast kryssmärken förekommer.

Om en sådan lösning väljes blir nästa fråga huruvida sådan stoppskyldighet skall utmärkas, på vilket sätt sådan utmärkning skall ske och vem som skall bekosta utmärkningen. Om utmärkning med förbudsmärke (fig. 31 i bildbilagan till VMK) förutsättes, skulle ca 56 000 sådana märken behöva sättas upp för en kostnad av storleksordningen 4 miljoner kronor. Med tanke på att den helt övervägande delen av här ifrågakorsningar är belägna på enskilda vägar med mycket ringa trafik måste det — i beaktande av polisens begränsade resurser att på sådana vägar övervaka föreskriftens efterlevnad — anses tveksamt om stoppskyldigheten i realiteten skulle iakttagas av flertalet trafikanter. Det kan därför ifrågasättas om de kostnader, som sådan utmärkning skulle medföra, kan anses försvarbara.

*Järnvägsstyrelsen* andrager följande i denna fråga.

Järnvägsstyrelsen anser, att nya bestämmelser i avsikt att höja trafik-säkerheten vid plankorsningar inte bör införas, förrän bättre kännedom vunnits om de psykologiska faktorer, som styr vägtrafikanternas beteende vid passage av plankorsning. Det har t. ex. konstaterats, att vägmärken inte uppmärksammas så som borde ske.

Styrelsen anser det sålunda inte vara tillrådligt att generell stopplikt införas f. n. På sina håll föreligger också vissa svårigheter. Många korsningar ligger nämligen på mindre vägar, vilka mynnar i en större väg, som går parallellt med järnvägen och på mycket litet avstånd från denna. Stopplikt vid en sådan plankorsning skulle medföra, att ett stoppat vägfordon skulle hindra trafiken på den större vägen och därigenom öka riskerna för vägolyckor. Dessutom är vägprofilen vid dylika korsningar ofta otillfredsställande och kan inte heller förbättras till rimliga kostnader på grund av det korta avståndet mellan den större vägen och järnvägen.

Järnvägsstyrelsen säger sig slutligen nu överväga hur man lämpligen skall kunna få närmare kännedom om det antydda problemet angående trafikanternas reaktioner.

Sedan *trafiksäkerhetsrådet* framhållit, att plankorsningarna torde erbjuda olika riskmoment med hänsyn till den varierande förekomsten av goda eller dåliga siktförhållanden och tillfredsställande eller otillräckliga varningsanordningar, uttalar rådet följande.

Understundom skulle det sålunda kunna anses försvarligt att tillåta passage av en järnvägs korsning med högre hastighet än angivna 40 km/tim, medan i andra fall en sådan hastighet kunde tänkas vara för hög.

När i de nu aktuella motionerna föreslås utredning angående möjligheten att införa stopplikt för fordon vid plankorsning mellan väg och järnväg, torde i stort sett motsvarande synpunkter kunna anläggas som nyss angivits ifråga om hastigheten vid passerande av korsningen. Skäl kunna sålunda tala för att stopplikt ej bör föreskrivas vid korsning, där goda siktförhållanden och tillfredsställande varningsanordningar äro för handen. Å andra sidan kunna skäl tala för införande av stoppskyldighet vid korsning, där siktförhållandena äro dåliga eller varningsanordningarna otillräckliga.



Trafiksäkerhetsrådet anser sig för närvarande icke böra taga ställning till frågan, om stopplikt bör införas generellt eller ej vid plankorsningar; bland annat borde, innan denna fråga slutgiltigt besvaras, närmare utredas förutsättningarna för fastställande av viss högsta tillåten hastighet vid passerande av järnvägsövergång. Rådet anser emellertid goda skäl föreligga för verkställande av utredning och förslag — eventuellt i samband med sådan utredning angående hastigheten som nyss nämnts — angående införande av stopplikt vid järnvägs korsning och biträder därför yrkandet i nu berörda motioner.

I fråga om övervakningen av att bestämmelsen i 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen angående hastigheten följs vid passerandet av järnvägsövergång har *statspolisintendenten* yttrat följande.

I likhet med motionärerna anser statspolisintendenten att den nuvarande avfattningen av 42 § 1 mom. vägtrafikförordningen icke är lämplig. 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, vägars 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 där 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 hastighetsanpassning 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.

Enligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* synes en lämpligt avpassad, intensiv upplysnings- och propagandaverksamhet vara det bästa medlet för att åstadkomma en snabb och brett förankrad uppräckning av vägtrafikanternas insikt om och respekt för de faror som passerandet av en järnvägs korsning innebär. Med en lämpligt utformad information om dessa risker och en undervisning om de olika metoder som kan användas för att eliminera riskerna torde enligt styrelsen större möjlighet finnas att nå ett verkligt resultat än genom införande av en mer eller mindre generell föreskrift, som ej kan förutsättas vinna större anklang hos allmänheten.

### C. Varnings- och säkerhetsanordningar

I denna del har *statspolisintendenten*, *trafiksäkerhetsrådet* och *MSD* tillstyrkt den i motionerna I: 608 och II: 737 begärda utredningen angående

varnings- och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg. *Järnvägsstyrelsen* har funnit det icke vara lämpligt att nu omarbета eller utöka gällande bestämmelser i ämnet. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har icke direkt tagit ställning till frågan om utredning är erforderlig eller ej.

I frågan om kostnaderna för erforderliga säkerhetsanordningar uttalar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* följande.

Den effektivaste åtgärden för att höja säkerheten vid en viss plankorsning är uppsättande av signalanordningar. En ljus- och ljudsignalanläggning av det utförande som nu tillämpas, kostar ca 30 000 kronor att anlägga, vartill kommer årliga drifts- och underhållskostnader som i kapitaliserat värde kan uppskattas till ca 15 000 kronor, eller sammanlagt 45 000 kronor. Om man skulle göra antagandet att signalanordningar skulle uppsättas vid ett mycket stort antal korsningar — säg 10 000 st. eller omkring hälften av de nu oskyddade korsningarna — kan man räkna med att en stor del av de olyckshändelser som annars skulle inträffa kan förebyggas. Hur stort detta antal skulle bli är svårt att avgöra, och möjligen kan hälften av de något över 100 kollisioner med ca 25 dödade personer som årligen inträffar vid korsningar av detta slag elimineras. Kostnaderna för de nya säkerhetsanordningar som erfordras för att nå denna effekt skulle uppgå till 450 miljoner kronor.

Om motsvarande belopp i stället användes till förbättring av vägnätet hade stora vinster i form av bl. a. minskat antal trafikolyckor kunnat erhållas. Man hade exempelvis kunnat ombygga ca 200 km av de mest olycksfalls- och trafikbelastade riksvägarna till motorvägsstandard och därmed vunnit en årlig minskning av antalet olyckor av storleksordningen 500 à 1 000 och antalet döda med 10 à 20. Härtill kommer en väsentlig förbättring av framkomligheten och transportekonomin.

Exemplet visar hur stora investeringar i säkerhetsanordningar som skulle krävas för att någon mera djupgående effekt på antalet olyckor vid järnvägs korsningar skulle erhållas på detta sätt. Samtidigt uppstår frågan om det ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt är berättigat att nedlägga så stora belopp på järnvägs korsningar, när en större påverkan på säkerheten kan erhållas genom andra investeringar.

Såväl *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* som *järnvägsstyrelsen* lämnar i sina remissyttranden redogörelser för de åtgärder som vidtages under den i 1959 års kungörelse stadgade övergångstiden till den 1 juli 1969. *Järnvägsstyrelsen* andrager härutinnan följande.

När den nuvarande kungörelsen infördes medgavs en övergångstid till den 1 juli 1969 för genomförandet av kungörelsens ändringar. En stor del av dessa är numera genomförda.

Av frisksikts korsningar med allmänna vägar återstår 53 st, som ännu saknar säkerhetsanordningar. För 22 st. av dem har beslut nyligen fattats om att automatiska ljus- och ljudsignaler skall sättas upp. Återstående 31 korsningar är endera belägna på industrispår eller på sådana trafiksvaga bandelar, som kan beräknas bli nedlagda före den 1 juli 1969.

Utbyte av ljussignaler och kryssmärken mot sådana av den nya typen, uppsättning av reflexer och lyktor på bommar samt övriga ändringar i an-

ledning av SFS 50/1959 kommer att slutföras i samband med ändringarna för införande av högertrafik och kan därigenom beräknas vara avslutade senast år 1967. Härigenom avkortas övergångstiden med minst två år. Ytterligare avkortning synes inte erforderlig och torde inte heller gå att genomföra utan att andra för trafiksäkerheten viktigare arbeten kommer att efter sättas. Ändringar av äldre anläggningar och märken, vilka skall utföras enligt SFS 50/1959, utgör nämligen endast en mindre del av nu pågående arbeten för höjande av trafiksäkerheten vid plankorsningar. Av övriga åtgärder kan följande nämnas.

1. Avstängning av korsningar.
2. Förbättring av korsningarnas plan-, profil- och siktförhållanden.
3. Undersökning av behovet av säkerhetsanordningar vid korsningar med ej allmänligen befarna enskilda vägar. Efter prövning förses åtskilliga sådana korsningar härigenom fortlöpande med säkerhetsanordningar och/eller kryssmärken.
4. Uppsättning av bommar vid sådana korsningar, där befintliga ljus- och ljudsignaler icke anses tillfyllest.
5. Utbyte av manUEllt manövrerade helbommar och grindar mot automatiska säkerhetsanordningar, varigenom fel på grund av den mänskliga faktorn elimineras.
6. Effektivisering av befintliga äldre säkerhetsanordningar.

Genomförandet av alla dessa åtgärder har under de senaste åren intensifierats. Hela bandelar inventeras i ett sammanhang, varigenom behoven vid de olika plankorsningarna kan bedömas mera enhetligt.

Med tanke på att 1933 års kungörelse fortfarande är tillämplig under en övergångsperiod fram till den 1 juli 1969 finner MSD att gällande bestämmelser icke är anpassade till den moderna trafiken. MSD fortsätter:

Under de trettio år som förflutit sedan kungörelsen tillkom har vägtrafiken undergått en enorm expansion. Utvecklingen för järnvägarnas del har icke varit av samma storleksordning. Det kan därför ifrågasättas om icke tiden nu är mogen att radikalt omvärdera järnvägens skyldigheter när det gäller säkerheten vid plankorsningar. De hittillsvarande bestämmelserna har främst syftat till att genom olika bestämmelser reglera vägtrafikanternas uppträdande vid plankorsningarna. Järnvägen har icke varit föremål för liknande restriktioner. Med tanke på den stora trafikvolymen på vägarna kan det icke anses orimligt att järnvägen åläggs att antingen vidtaga erforderliga säkerhetsanordningar vid samtliga korsningar i plan eller tågen vid passerandet av korsningarna måste iakttaga samma försiktighet som nu åvilar vägtrafikanterna.

*Järnvägsstyrelsen* anser att effektivare ö v e r v a k n i n g av att vägtrafikförordningens föreskrifter efterföljs vore önskvärt och anför som grund härför följande.

Ett stort antal av olyckorna vid plankorsningar torde nämligen bero på att gällande bestämmelser och vägmärken inte respekteras. Som exempel kan nämnas, att av totalt 145 olyckshändelser år 1963 vid plankorsningar vid SJ inträffade inte mindre än 41 st. vid korsningar försedda med säkerhetsanordningar. I intet av dessa 41 fall har några felaktigheter i säkerhetsanordningarna kunnat konstateras.

Sedan *trafiksäkerhetsrådet* erinrat om att genom de nuvarande bestämmelserna angående varnings- och säkerhetsanordningar vid järnvägsövergång flera ur trafiksäkerhetssynpunkt betydelsefulla förbättringar åstadkommits, finner rådet bestämmelserna likväl i en del avseenden ännu icke kunna anses tillgodose trafiksäkerhetsintressena. Rådet uttalar fortsättningsvis följande.

Trafiksäkerhetsrådet har i utlåtande den 21 oktober 1957 över ett av delegationen för frågor rörande skyddsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg den 6 maj 1957 avlämnat förslag till kungörelse angående kryssmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg anfört vissa synpunkter, som enligt rådets mening ägde — och alltjämt äga — betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vid utformningen av nu gällande kungörelse angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg ha flera av dessa synpunkter beaktats.

Bland de synpunkter, som icke beaktats, finnas åtskilliga som enligt rådets mening äga ett aktuellt trafiksäkerhetsintresse, t. ex. förekomsten av enbart ljussignaler på väg med motorfordonstrafik och förvarningstiden ifråga om ljud- och ljussignaler. Även på andra punkter torde skäl kunna anföras för en översyn av angivna bestämmelser, däribland vad i kungörelsen stadgats angående den övergångstid, varunder äldre föreskrifter om kryssmärken och säkerhetsanordningar må gälla.

En undersökning av möjligheterna att minska det stora antalet plankorsningar torde icke i och för sig omfattas av yrkanden i nu ifrågavarande motioner. Frågan om möjligheterna härtill äger dock mycket nära samband med spörsmålet om de åtgärder i övrigt, som kunna vidtagas till höjande av trafiksäkerheten vid passerande av järnväg. En reducering av den stora mängden plankorsningar torde nämligen vara det enda verkligt effektiva sättet att nedbringa antalet olyckor i följd av sammanstötningar med järnvägsfordon. Utredning bör därför enligt rådets uppfattning komma till stånd angående möjligheterna att på detta sätt minska antalet olyckor vid järnvägs korsning.

På grund av det anförda tillstyrker trafiksäkerhetsrådet att en översyn sker av bestämmelserna rörande varnings- och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg, i samband varmed eventuellt även bör utredas vilka åtgärder som kunna vidtagas för att nedbringa antalet plankorsningar.

Trafiksäkerhetsrådet framhåller slutligen, med hänsyn till önskvärdheten av enhetlighet i trafikreglerna beträffande särskilt de nordiska länderna, värdet av att de nu tillstyrkta utredningarna, om sådana kommer till stånd, sker med erforderligt beaktande av vunnna erfarenheter från arbetet inom den nordiska vägtrafikkommittén. Därest ändringar beträffande förhållandena vid järnvägs korsningar befinnes skola vidtagas, synes dessa enligt trafiksäkerhetsrådets mening böra ske samtidigt med åtgärder som betingas av den förestående övergången till högertrafik.

## Utskottet

Såsom framgått av remissyttrandena fanns år 1963 drygt 32 000 korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Av dessa plankorsningar var cirka 2 300 utrustade med manUEllt skötta eller automatiska grindar och bommar, cirka 1 900 med ljus- och ljudsignaler samt cirka 2 800 med enbart kryssmärken.

År 1963 inträffade vid plankorsningar sammanlagt 145 kollisioner mellan vägfärande och järnvägsfordon. Därvid dödades 49 personer och skadades 20 allvarligt. Betraktas utvecklingen under perioden 1952—1963 kan dock, såsom framgår av ett till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens remissyttrande fogat diagram, en tendens till fortgående minskning av antalet olyckor samt dödade och skadade vid förevarande kollisioner konstateras, oaktat motorfordonsbeståndet och vägtrafiken samt antalet vid samtliga vägtrafikolyckor dödade och skadade personer visat en väsentlig ökning under denna tid. Verkningarna av olyckorna vid järnvägs korsningar är emellertid i allmänhet av ytterst allvarligt slag. Till belysning av detta förhållande må nämnas, att antalet kollisioner mellan vägtrafikanter och järnvägsfordon under senare år har utgjort mindre än 3 ‰ av antalet av polisen rapporterade vägtrafikolyckor, under det att antalet vid sådana kollisioner dödade utgjort cirka 4 ‰ av totala antalet vid vägtrafikolyckor dödade.

Mot bakgrund av dessa svårartade olyckor har i förevarande motioner upp tagits frågor om dels ändrade föreskrifter vid passerandet av plankorsningar, främst genom införande av en föreskrift om stopplikt vid sådan korsning, dels översyn av bestämmelserna om varnings- och säkerhetsanordningar vid plankorsning. Såsom utskottet i olika sammanhang understrukit är det angeläget att tillvarataga alla möjligheter att förebygga trafikolyckor, icke minst olyckor av den allvarliga art det här är fråga om. Vad på sätt nedan redovisas motionärerna i detta syfte föreslår är enligt utskottets mening förtjänt av beaktande. Genom den pågående nedläggningen av trafiksvaga järnvägar kommer visserligen åtskilliga av de nuvarande plankorsningarna att efter hand försvinna, men å andra sidan tillkommer nya sådana korsningar, bl. a. vid det under utbyggnad varande nätet av skogsbilvägar. Det är av stor vikt att de kvarblivande korsningarna, som avser järnvägar med relativt stark trafik, göres så trafiksäkra som möjligt.

I vägtrafikförordningens bestämmelser om vägtrafikants skyldigheter vid passerande av plankorsning föreskrives bl. a. att vägtrafikant, som ämnar passera sådan korsning, 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. Vidare gäller att hastigheten inom 50 meter från korsningen ej bör överstiga 40 kilometer i timmen.

I motionerna I: 608 och II: 737 ifrågasättes nu om icke trafiklagstiftningen på detta område bör revideras, eventuellt i den riktningen att stopplikt införas vid korsningar med begränsad sikt. Till stöd härför åberopas vissa av trafiksäkerhetsrådet år 1957 redovisade undersökningar, av vilka skulle framgå att många vägtrafikanter sätter sig över vägtrafikförordningens föreskrifter såvitt gäller järnvägs korsningar, och att det från trafiksäkerhetssynpunkt vore önskvärt med bättre utformade bestämmelser och en effektivare övervakning av deras efterlevnad. Med anledning härav begär motionärerna översyn av bestämmelserna om vägtrafikants skyldigheter i förevarande hänseende.

Motionerna I: 348 och II: 396 behandlar främst frågan om införande av stopplikt. I dessa sägs att det utan en närmare granskning av de lokala omständigheterna i olika fall kan vara svårt att avgöra om en stopplikt bör utformas generellt eller gälla lokalt. Under alla förhållanden bör emellertid enligt motionärerna en utredning företas beträffande dessa frågor om stopplikt, och motionärerna föreslår att en sådan kommer till stånd.

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen har frågan om stopplikt vid järnvägsövergång varit föremål för allsidig behandling under de sista två decennierna i såväl betänkanden som propositioner och utskottsutlåtanden. Skäl har dock icke vid något tillfälle ansetts föreligga för ett införande av generell stopplikt. Det har därvid bl. a. gjorts gällande att vid tät trafik på väg som korsar järnväg stagnation eller stockning i trafiken lätt kan uppstå, om varje fordon skall stanna före korsning. Vidare har åberopats det förhållandet att stoppskyldighet måste enligt av Sverige biträdde internationella regler konsekvent utmärkas genom stoppmärken på båda sidor om övergången. Eftersom antalet aktuella järnvägsövergångar överstiger 25 000 skulle åtgärden medföra praktiska svårigheter och enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning draga betydande kostnader, f. n. uppgående till cirka 4 miljoner kronor. De nu anförda synpunkterna anser utskottet fortfarande äga giltighet. En lämplig väg att nedbringa antalet olyckor vid järnvägs korsningar synes emellertid utskottet vara att genom lokala föreskrifter successivt införa stopplikt vid sådana plankorsningar, som bedömes vara farliga och som icke på effektivare sätt kan skyddas genom andra säkerhetsanordningar. Som av det föregående framgår ger gällande bestämmelser möjlighet att utfärda dylika föreskrifter. Det är med tillfredsställelse utskottet konstaterar att enligt vad kommunikationsministern uppger särskilt intresse ägnas åt dessa korsningar och att obligatorisk stoppskyldighet införas beträffande en del sådana. Utskottet förutsätter att arbetet härmed fortsätter och vid behov intensifieras. Frågan om stopplikt liksom hastigheten vid passerandet av järnvägsövergång samt övriga därmed sammanhängande spörsmål överses emellertid av Nordisk vägtrafikkommitté inom ramen för kommitténs uppdrag att utarbeta förslag till gemensamma nordiska trafikregler. Mot bakgrund härav och med hänsyn till det tidigare anförda anser utskot-

tet att någon riksdagens åtgärd med anledning av de förslag som framförts i motionerna i denna del ej är påkallad.

I kungörelsen den 20 februari 1959 angående k r y s s m ä r k e n o c h s ä k e r h e t s a n o r d n i n g a r vid plankorsningar mellan järnväg och väg återfinnes utförliga bestämmelser om bl. a. beskaffenheten och placeringen av de med kungörelsen avsedda anordningarna. Dessa bestämmelser innebär i jämförelse med tidigare gällande föreskrifter skärpta krav på anordningarnas effektivitet och vidgad skyldighet att anbringa säkerhetsanordningar. Enligt kungörelsen må med ändring eller komplettering av sådana anordningar, som uppsatts före dennas ikraftträdande den 1 juli 1959 och icke står i överensstämmelse med däri meddelade bestämmelser, samt med uppsättande av de ytterligare säkerhetsanordningar, som erfordras enligt kungörelsen, i princip anstå längst till den 1 juli 1969.

I motionerna I: 608 och II: 737 hemställas om översyn av förevarande bestämmelser angående varnings- och säkerhetsanordningar, varvid enligt motionärerna synes böra omprövas om gällande föreskrifter är tillräckliga och om de ej bör genomföras snabbare än under den i kungörelsen medgivna övergångstiden om tio år.

Enligt en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria angående trafiksäkerhetsarbetet under våren 1964 ägnas särskild uppmärksamhet åt möjligheterna att begränsa olycksfallsriskerna vid plankorsningar mellan väg och järnväg. Såsom framgår av jämväl det ovan redovisade interpellationssvaret samt järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens remissyttranden sträcker sig arbetet över ett brett register. Det omfattar bl. a. byggande av planskilda korsningar, avstängning av trafikfarliga plankorsningar i kombination med trafikomläggning till trafiksäkrare korsningar samt förbättring av korsningarnas plan-, profil- och siktförhållanden. I anledning av bestämmelserna i 1959 års kungörelse förbättras vidare befintliga säkerhetsanordningar och ytterligare sådana upprättas. Arbetet med dessa anordningar avses, enligt vad järnvägsstyrelsen uppger, komma att slutföras i samband med införandet av högertrafik i landet och kan beräknas vara genomfört senast år 1967. Härigenom avkortas övergångstiden med minst två år. Vad slutligen beträffar dessa anordningars effektivitet uppges från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida, att de i detta hänseende står på hög nivå, och att de ej kan anses vara i behov av översyn.

Utskottet, som understryker vikten av att alla rimliga åtgärder vidtages för att utvidga skyddet vid plankorsningarna, finner det särskilt angeläget att de mångenstädes förekommande bristfälliga sikt- och profilmförhållandena vid korsningarna i möjligaste mån förbättras. På grund av vad ovan upplysts anser sig utskottet emellertid kunna förutsätta, att de med trafiksäkerheten på förevarande område förenade spörsmålen ägnas erforderlig uppmärksamhet. Vid sådant förhållande och då motionernas syfte i fråga om övergångstiden får anses vara i huvudsak tillgodosett genom att de i kungörelsen föreskriv-

na åtgärderna förutskickas skola vara slutförda år 1967, finner utskottet att någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna I: 608 och II: 737 ej heller i denna del är påkallad.

Utskottet får således hemställa,  
att förevarande motioner, nämligen  
a) I: 348 och II: 396 samt  
b) I: 608 och II: 737,  
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 november 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

**ERIK ALEXANDERSON**

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Ebbe Ohlsson, Svante Kristiansson, Jonasson, Åkesson, Erik Jansson och Lennart Geijer\*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Grebäck, Hamrin i Kalmar och fru Ekroth.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.