



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

ANGÅENDE

VARNINGSMÄRKEN OCH SÄKERHETSANORDNINGAR VID KORSNINGAR I SAMMA PLAN MELLAN JÄRNVÄG OCH VÄG M. M.

S T O C K H O L M

1 9 3 3

Statens offentliga utredningar 1933

Kronologisk förteckning

1. Lagberedningens förslag angående vissa internationella rättsförhållanden. 4. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge angående konkurs, m. m. Norstedt. 88 s. Ju.
2. Betänkande med förslag angående åtgärder för ett bättre utnyttjande av landets skogstillgångar. Beckman. 245 s. Jo.
3. Skattentjämningsberedningen 2. 1. De kommunala förvaltningsuppgifternas finansiering m. m. i vissa främmande länder. 2. Den nuvarande fördelningen mellan staten och kommunerna av utgifterna för de kommunala förvaltningsbestyren i Sverige. 3. De svenska kommunalförbunden. Norstedt. vj, 88 s. Fi.
4. Skattentjämningsberedningen 3. Principbetänkande med förslag till skattentjämnande åtgärder genom överflyttning till staten eller till större kommunala utdebiteringsområden av kostnader för kommunala förvaltningsuppgifter. Norstedt. (2), 344 s. Fi.
5. Utredning och förslag rörande åtgärder för beredande av ökade möjligheter att indraga lärartjänster vid folk-skoleväsendet. Norstedt. 19 s. E.
6. Brott mot politiska rättigheter. Brott mot allmän ordning och frid. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 11. Av J. C. W. Thyren. Lund, Berling. 297 s. Ju.
7. Betänkande med förslag angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. Idun. 99 s. K.

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

ANGÅENDE

VARNINGSMÄRKEN OCH
SÄKERHETSANORDNINGAR VID
KORSNINGAR I SAMMA PLAN
MELLAN JÄRNVÄG OCH VÄG
M. M.

STOCKHOLM 1933

KUNGL. HOVBOKTRYCKERIET IDUNS TRYCKERI-A.-B.

335398



*Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikations-
departementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 20 november 1931 givna bemyndigande uppdrog dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet samma dag åt undertecknade att, i enlighet med vad närmare angivits i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden berörda dag, inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning om åtgärder till höjande av trafiksäkerheten vid korsningar i plan mellan vägar samt järnvägar och vattenvägar jämte därmed sammanhängande frågor. Samma dag uppdrog departementschefen åt assessorn i Svea hovrätt J. Hagander att biträda utredningsmännen.

Den 22 juni 1932 anbefalldes Kungl. Maj:t utredningsmännen att vid fullgörande av sitt uppdrag jämväl, enligt de riktlinjer, som i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden sistnämnda dag angivits, verkställa utredning beträffande spörsmålet, i vad mån för trafiksäkerhetens höjande korsningar i plan mellan väg och järnväg borde genom anordnande av skenfria korsningar eller parallellvägar friläggas; och med skrivelse den 30 november 1932 överlämnade utredningsmännen till Herr Statsrådet betänkande med förslag till friläggning av vissa korsningar i plan mellan väg och järnväg.

Förutom vissa framställningar, vilka omnämnas i ovan omförmälda statsrådsprotokoll den 20 november 1931, hava för att tagas i övervägande eller vara tillgängliga vid fullgörandet av utredningsmännens uppdrag till utredningsmännen genom remisser nedan angivna dagar överlämnats handlingarna i följande ärenden:

1. den 3 december 1931 N. Sjölanders framställning den 13 februari 1930 angående placering av fällbommar vid korsningar mellan järnväg och väg;
2. den 4 december 1931 länsstyrelsens i Kronobergs län skrivelse den 7 november 1931 angående ifrågasatt indragning av säkerhetsanordning vid en vid Kupersmåla befintlig korsning mellan järnväg och väg;
3. den 7 december 1931 länsstyrelsens i Skaraborgs län skrivelse den 10 oktober 1931 med förslag till säkerhetsanordning vid korsningar mellan järnväg och väg;

4. den 18 december 1931 länsstyrelsens i Kopparbergs län skrivelse den 26 november 1931 angående ifrågasatt ersättande av säkerhetsanordning vid en vid Hillänge befintlig korsning mellan järnväg och väg mot annan anordning;

5. den 30 december 1931 Falkenbergs järnvägsaktiebolags framställning den 9 december 1931 angående ersättning av allmänna medel till enskilda järnvägsföretag för beredande av fri sikt vid korsning mellan järnväg och väg m. m.;

6. den 28 januari 1932 P. O. Valentins skrivelse den 29 december 1931 med förslag till automatiska fällbommar vid korsning mellan järnväg och väg;

7. den 6 maj 1932 Svenska vägstyrelsernas förbunds skrivelse den 28 juni 1930 angående arten av säkerhetsanordningar vid korsningar mellan järnväg och väg m. m.; samt

8. den 22 juni 1932 väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 14 juni 1932 med generalplan för vägar för den genomgående, mera långväga trafiken.

Sedan utredningsmännen numera fullgjort det dem den 20 november 1931 givna uppdraget, få utredningsmännen härmed vördsamt till Herr Statsrådet överlämna av motiv åtföljda förslag till:

1) kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg;

2) kungörelse om ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen;

3) kungörelse om ändrad lydelse av § 9 i instruktionen den 14 december 1917 (nr 903) för landsfiskalerna;

4) förordning om ändrad lydelse av 20 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284); samt

5) kungörelse om ändrad lydelse av 15 § i kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken.

I några på Kungl. Maj:ts prövning beroende ärenden, vilka äga samband med det utredningsmännen vid deras tillkallande lämnade uppdraget, hava utredningsmännen genom särskilda remisser anbefallts att avgiva utlåtande. Härmed torde utredningsmännen få inom den närmaste tiden inkomma.

Stockholm den 31 januari 1933.

TH. BORELL.

A. B. GÄRDE.

J. Hagander.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förslag till Kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Härigenom förordnas som följer:

§ 1.

I denna kungörelse förstås, där ej annorlunda är angivet, med järnväg för allmän trafik upplåtna såväl statsbanor som enskilda järnvägar och med väg varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares.

Med järnvägs innehavare förstås i denna kungörelse, såvitt angår staten tillhörig järnväg, vederbörande distriktschef och, såvitt angår enskild järnväg, vederbörande koncessionsinnehavare eller, där driften är å annan överlåten, denne.

§ 2.

Det åligger järnvägs innehavare att vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg i enlighet med nedan givna bestämmelser uppsätta varningsmärken och säkerhetsanordningar; skolande dessa så anbringas, att syftet med dessa i största utsträckning tillgodoses.

Järnvägs innehavare åligger vidare att i fullgott skick underhålla dessa märken och anordningar samt att fullgöra den bevakning, som enligt denna kungörelse kan ifrågakomma.

Vad nu är sagt har icke avseende å frågan, vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder.

§ 3.

Vid varje korsning i samma plan mellan järnväg och väg skall på vardera sidan om järnvägen uppsättas varningsmärke av det utseende, som framgår av bilaga 1,¹ eller, vid korsning, där flera än ett spår förekomma, av det utseende, som framgår av bilaga 2.¹ Sådant varningsmärke benämnes kryssmärke.

¹ De i denna paragraf omförmälda bilagorna överensstämma med de vid nu gällande kungörelse (Sv. F. S. 1924:318) fogade Bil. 1—3 utom beträffande de i dessa angivna färger. Då av § 6 i förevarande författningsförslag samt av motiveringen till § 14 framgår, i vilka hänseenden ändring med avseende å färgerna föreskrivits, hava de vid förslaget fogade bilagorna 1—3 av kostnadsskäl ej tryckts.

Kryssmärke skall, oberoende av årstid, vara väl synligt för vägfarande, å för automobiltrafik tillåten väg inom minst 50 meters avstånd och å annan väg inom minst 15 meters avstånd. Detsamma bör, såvitt möjligt, uppsättas på ett avstånd av 8 meter från närmaste rälssträng och vid den i riktning mot järnvägen till vänster belägna vägkanten. Där ej sådant fall föreligger, som i § 6 första stycket sista punkten avses, må kryssmärket icke uppsättas på längre avstånd från närmaste rälssträng än 12 meter. Kan nyss föreskriven sikt icke utan oskäligen kostnad ernås, skall på vänstra vägkanten och på ett avstånd av omkring 50 meter från kryssmärket uppsättas ett för den vägfarande lätt synligt förvarningsmärke av det utseende, som framgår av bilaga 3.¹ Vid uppmätning av angivna avstånd skall vägens sträckning följas.

Kryssmärke är icke avsett att i något fall ersätta det varningsmärke, som enligt 20 § motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skall anbringas vid korsning mellan järnväg och för automobiltrafik tillåten allmän väg.

§ 4.

Förefinnes icke vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg för de vägfarande, i den utsträckning som i § 5 sägs, fri sikt över järnvägen på ömse sidor om korsningen, skola förutom de i § 3 omförmälda varningsmärken särskilda anordningar för trafiksäkerhetens tryggande anbringas. Sådana säkerhetsanordningar äro:

A. Grindar eller bommar, som bevakas och hållas stängda över vägen, då tåg passerar.

B. Ljussignaler, dag och natt visande rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas, och vitt blinkande sken, då korsningen är öppen för vägtrafik.

C. Ringklockor, som ringa, då tåg nalkas.

Grind eller bom anses bevakad, ej mindre då vid korsningen tjänstgör särskild vakt med uppgift att hålla vägen avstängd, när tåg skall framgå eller växling ske, än även då vägens avstängande skötes från närbeläget ställverk.

Vid val mellan de angivna säkerhetsanordningarna iakttages,

att grindar eller bommar skola användas vid korsning mellan väg och bangård, där växlingsrörelser ofta förekomma, ävensom vid starkt trafikerade korsningar, då där förekomma flera än ett järnvägsspår eller korsningarna äro belägna i eller invid tätt bebyggda samhällen;

att ljussignaler må komma till användning i övriga fall;

samt att ringklockor få användas allenast vid vägar med ringa samfärdsel och där ingen eller endast obetydlig automobiltrafik äger rum.

Då så ur trafiksäkerhetssynpunkt befinnes lämpligt, såsom vid korsningar med livlig gångtrafik, skola jämte ljussignaler även ringklockor användas.

Jämväl vid korsning, varest fri sikt förefinnes, skola säkerhetsanordningar anbringas, där på grund av särskilda förhållanden sådant för trafiksäkerhetens

¹ Se noten å föreg. sida.

tryggande finnes nödigt, såsom vid ogynnsamma lutningsförhållanden å väg eller järnväg eller då ett flertal spår förekomma, å vilka livlig trafik försiggår.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att i förekommande fall pröva, huruvida andra säkerhetsanordningar än de i denna paragraf omförmälda må komma till användning.

Då säkerhetsanordning vid korsning är i olag, skall korsningen bevakas av vakt, som har att, då tåg nalkas, varsko de vägfarande, vid dagsljus med utvecklade röd flagga och under mörker medelst signallykta med rött sken.

§ 5.

Fri sikt över järnväg på ömse sidor om korsning i samma plan med väg skall anses förefinnas, då vägfarande, var han än befinner sig å vägen inom ett avstånd av 20 meter, mätt utefter vägens sträckning från närmaste rälssträng, kan såväl vid dagsljus som under mörker se tåg, var det än må befinna sig inom visst minsta avstånd från korsningen. Därest allenast ett järnvägsspår korsar vägen, erhålles detta minsta avstånd uttryckt i meter, då det tal, som angiver den å järnvägen tillåtna största tågastigheten, uttryckt i kilometer i timmen, mångfaldigas med sex. Om två eller flera järnvägsspår korsa vägen, ökas förenämnda minsta avstånd med 5 procent för varje meter av det i vägens sträckning mätta avståndet mellan de yttersta spårens mittlinjer.

Är den järnvägen korsande vägen enskild och hava varningsmärken, som i 13 § i kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken avses, icke i anledning av korsningen uppsatts, skall det i första stycket först angivna avstånd vara 25 meter.

Förefinnes på grund av dimma icke erforderlig sikt, skall vid varje korsning, där särskild säkerhetsanordning, varom i § 4 förmäles, icke finnes, upprepade signaler med vissla givas från annalkande tåg med början på samma minsta avstånd från korsningen, som i första stycket sägs.

§ 6.

Grindar och bommar böra, såvitt möjligt, icke uppsättas närmare rälssträng än 8 meter; ej heller böra sådana uppsättas på längre avstånd från närmaste rälssträng än 12 meter. Därest emellertid sistnämnda avstånd på grund av särskilda förhållanden finnes böra överskridas, skall motsvarande ökning ske i det beträffande kryssmarke i § 3 andra stycket föreskrivna avstånd.

Vid korsning med bevakade grindar eller bommar skall på vardera sidan om järnvägen finnas anbragt en lykta, som under mörker visar rött sken mot vägen, då denna är avstängd. Skenet skall vara för den vägfarande tydligt synligt på ett avstånd av minst 25 meter.

Användas vid korsning med bevakade grindar eller bommar lyktor, som visa olika sken åt skilda sidor, eller förekomma där jämväl andra lyktor, skall tillses, att icke förväxling därav kan för vägfarande uppkomma. Grindarna eller bommarna böra så uppsättas, att vägfarande kan på tillräckligt avstånd iakttaga, huruvida desamma äro stängda över vägen.

Fällbommar, som manövreras från plats på större avstånd från korsningen än 30 meter eller från plats, där utsikten över vägen i närheten av korsningen är skyddad, skola vara förbundna med ringverk så inrättat, att kraftiga klocksignaler givas såväl omedelbart innan bommarna börja sänkas (förringning) som ock under nedfällandet. Tiden för förringningen skall vara minst 15 sekunder och antalet klockslag därvid uppgå till minst 10.

Bommar ävensom övre ramen på bevakade grindar skola vara målade i omväxlande röda och gula fält.

§ 7.

Där ljussignaler eller ringklockor komma till användning, skall dylik signal eller klocka anbringas på vardera sidan om järnvägen.

Såväl ljussignal som ringklocka skall i regel uppsättas på det i § 3 omnämnda kryssmärkets stolpe. Sådan säkerhetsanordning må icke i något fall uppsättas på längre avstånd från närmaste rälssträng än 12 meter.

§ 8.

Ljussignals ljusöppning skall vara cirkelrund och minst 200 millimeter i diameter. Ljusstyrkan skall vara sådan, att skenet vid dagsljus är väl synligt på ett avstånd av 100 meter, och skall ljuset i övrigt vara så anordnat, att skenet tydligt kan iakttagas av den vägfarande på minst 25 meters avstånd och ända tills denne befinner sig på ett avstånd av 10 meter från signalen. Blinkkaraktären för det röda skenet skall vara sådan, att minst 50 blinkar med minst 0.15 sekunds lystid per blink erhållas under en minut.

Det röda skenet skall vid korsning, varest endast ett järnvägsspår förekommer, visas minst 30 sekunder, innan tåg uppnår korsningen, och fortfara, tills tåget i sin helhet passerat vägen. Förekomma två eller flera järnvägsspår, skall nämnda tid ökas med 1 sekund för varje meter av avståndet, mätt efter vägens sträckning, mellan de yttersta spårens mittlinjer.

§ 9.

Ringklocka skall kunna giva minst 100 kraftiga slag i minuten, och skall ljudet kunna av gående person med normal hörsel tydligt höras på minst 50 meters avstånd från korsningen.

Klockan skall börja ringa minst 30 sekunder före tågets ankomst till vägen och fortfara att ringa, tills tåget uppnått korsningen.

§ 10.

Vid korsning, som är försedd allenast med ringklockor eller varest säkerhetsanordningar icke anbragts, skola kryssmärkena ävensom förekommande förvarningsmärken, därest de ej under mörker hållas belysta, vara försedda med reflexanordningar, som vid belysning återkasta vitt eller gult sken.

Reflexanordning skall vara av typ, som för ifrågavarande ändamål godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

§ 11.

Vill järnvägs innehavare, att säkerhetsanordning skall indragas eller ersättas med annan anordning, söke därtill medgivande av järnvägsstyrelsen i fråga om statens järnvägar och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om enskild järnväg. Innan sådant medgivande lämnas, skall yttrande inhämtas från vederbörande länsstyrelse.

Skall säkerhetsanordning indragas eller ersättas med annan anordning, skall den tillämnade åtgärden fyra veckor innan den vidtages kungöras för allmänheten genom tillkännagivande i länskungörelserna i det eller de län, som av åtgärden beröras, ävensom genom anslag på närbelägna stationer samt på sätt, som eljest kan befinnas lämpligt.

§ 12.

Där varningsmärken eller säkerhetsanordningar prövas erforderliga för trafiksäkerhetens tillgodoseende vid korsning i samma plan mellan järnväg, som icke är upplåten för allmän trafik, eller spårväg och väg eller mellan järnväg, vare sig denna är upplåten för allmän trafik eller ej, eller spårväg och annan än i § 1 omförd väg, skola dessa märken eller anordningar vara av det utseende och beskaffenhet samt anbringas på det sätt, som här ovan i kungörelsen angivits.

§ 13.

Det åligger järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna att vaka över tillämpningen av de i denna kungörelse givna bestämmelser samt att, när så påkallas, därom meddela beslut. Erforderligt samråd skall äga rum mellan dessa styrelser för ernående av enhetlighet i avseende å bestämmelsernas tillämpning.

Länsstyrelse äger hos nämnda styrelser påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i denna kungörelse.

§ 14.

Med gul och röd färg avses i denna kungörelse de nyanser i färgskalan, som bilaga 4¹ utvisar.

Denna kungörelse träder i kraft dagen efter den, då kungörelsen, enligt därå meddelad uppgift, från trycket utkommit i Svensk författningssamling, vid vilken tid kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg skall, i den mån ej nedan annorlunda sägs, upphöra att gälla.

¹ Denna bilaga, vilken utvisar samma färgnyanser som Bil. 5 till kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken (Sv. F. S. 1931: 252), har av kostnadsskäl ej tryckts.

1) Med förändring av färg å varningsmärken, grindar och bommar må anstå intill den 1 januari 1937.

2) Med vidtagande av annan i denna kungörelse föreskriven åtgärd må, såvitt angår redan uppsatta varningsmärken samt redan anbragta säkerhetsanordningar, anstå intill den 1 maj 1934, där ej järnvägsstyrelsen i fråga om statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om enskild järnväg finner sådan åtgärd böra tidigare vidtagas.

Förslag till Kungörelse om ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen.

Härigenom förordnas, att § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 angående den statliga vägorganisationen i länen skall i nedan angiven del hava följande ändrade lydelse:

§ 3.

Vägingenjören åligger:

att biträda — — — inom länet;

att biträda — — — avgiva utlåtanden;

att för — — — beträffande vägväsendet;

att stå — — — ävensom vägsyner;

att minst en gång vart tredje år besiktiga varje sådan inom länet befintlig korsning mellan järnväg och väg, vid vilken anbragts varningsmärken eller säkerhetsanordningar, varom förmäles i kungörelsen den angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, samt därvid undersöka, huruvida förekommande varningsmärken och säkerhetsanordningar äro i överensstämmelse med gällande föreskrifter och i övrigt på lämpligaste sätt anbragta; skolande vägingenjören, där så av besiktningen föranledes, till länsstyrelsen anmäla föreliggande brister samt avgiva förslag till deras avhjälpande;

att i — — — tillfalla statsverket;

att granska — — — slutlig granskning;

att handhava — — — taga befattning;

att vid — — — verksamhet; samt

att i — — — anförtroa honom.

Såsom länsstyrelsens — — — än vägingenjören.

Vägingenjör har — — — ifrågavarande ändamål.

Vägingenjör skall — — — enligt taxa.

I sin — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar.

Denna kungörelse träder i kraft den

Förslag till
Kungörelse om ändrad lydelse av § 9 i instruktionen den
14 december 1917 (nr 903) för landsfiskalerna.

Härigenom förordnas, att § 9 i instruktionen den 14 december 1917 för landsfiskalerna skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

§ 9.

Landsfiskal åligger, bland annat, att övervaka efterlevnaden av vad i lag eller författning närmare är stadgat angående:

3) vägväsendet, bredden av hjulringar å arbetsåkdon å landet, automobiltrafik, skjutsväsendet, varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg ävensom hotell- och pensionatörrelse;

Denna kungörelse träder i kraft den

**Förslag till
Förordning om ändrad lydelse av 20 § 1 mom. motor-
fordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).**

Härigenom förordnas, att 20 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

20 §.

1 mom. Råder inskränkning — — — eller gatan.

Å eller invid — — — samhällets namn.

I stad — — — uppsättas vägvisare.

Å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skymd och vid korsningar med järnväg, spårväg eller vattendrag, anbringas tjänligt varningsmärke. Sådant varningsmärke skall ock, där så erfordras, anbringas vid gata eller annan allmän plats i stad.

Närmare föreskrifter — — — av Konungen.

Denna förordning träder i kraft den

**Förslag till
Kungörelse om ändrad lydelse av 15 § i kungörelsen den
12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken.**

Härigenom förordnas, att 15 § i kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken skall i nedan angiven del hava följande ändrade lydelse:

15 §.

Anledningen till — — — tecknen brukas.

Vid användande av tecknet 6, bestående av ett lodrätt streck, må på en särskild rektangulär tavla, anbragt å stolpen något nedom märket, med ett eller ett par ord såsom »Vägarbete», »Färja», »Rörlig bro» och »Skola» lämnas närmare upplysning om farans art.

Denna kungörelse träder i kraft den

M O T I V

I.

Förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg jämte därmed sammanhängande författningar.

A. Inledning.

Sedan gammalt har det ålegat järnvägarna vissa skyldigheter i avseende å trafiksäkerheten vid vägövergångar i banans plan, och redan i de äldsta tjänstgöringsreglementena för statens järnvägar funnos intagna bestämmelser rörande vägövergångar, där särskild vakt var anställd. Några allmänna föreskrifter rörande vilka övergångar, som borde vara försedda med dylik vakt, saknades däremot; dylika föreskrifter upptogs först i det tjänstgöringsreglemente, som tillämpades från och med den 1 oktober 1907. Där stadgades, att vägövergång, som utgjordes av gata i stad eller livligare trafikerad väg, skulle vara *bevakad* samt att i fråga om vägövergång av annat slag distriktsförvaltning ägde, med hänsyn till de lokala förhållandena, bestämma, huruvida övergången skulle vara bevakad eller icke, dock med iakttagande att landsväg endast i särskilda undantagsfall borde lämnas obevakad.

Under år 1916 intogs i tjänstgöringsreglementet för statens järnvägar föreskrift, att vägövergång, som utgjordes av gata i stad eller livligare trafikerad väg, skulle vara bevakad *eller enligt distriktsförvaltningens beprövande på annat tillfredsställande sätt skyddad*. Med stöd av denna föreskrift kommo automatiska ljus- och ljudsignaler för första gången i bruk.

I huvudsak enahanda bestämmelser tillämpades sedermera vid statens järnvägar intill den tidpunkt, då kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg trädde i kraft; först i densamma meddelades enhetliga, för samtliga järnvägar gällande föreskrifter angående arten av de säkerhetsanordningar, som skulle anbringas vid plankorsningar, och angående de grunder, efter vilka dylika anordningar skulle komma till användning.

Jämlikt kungörelsen den 11 december 1874 (nr 107) skola — numera av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — tjänstgöringsreglementen fastställas för enskilda järnvägar, vilka reglementen skola innehålla föreskrift angående »de säkerhetsåtgärder och försiktighetsmått, som böra iakttagas i avseende å — — —

vägovergångars och signalers skötsel och vård, eller över huvud alla de på trafikens regelmässiga och ordentliga upprätthållande inverkan omständigheter och förhållanden, i avseende vara bestämmelser i tjänstgöringsreglementet vid statens järnvägar finnas meddelade»; till följd härav har ock i de tjänstgöringsreglementen, som tid efter annan fastställts för de enskilda järnvägarna, upptagits i huvudsak enahanda bestämmelser rörande vägovergångar i banans plan som i reglementena för statens järnvägar.

Sedan 1904 års riksdag i skrivelse, nr 14, till Konungen anført, bland annat, att det vore av verkligt behov påkallat, att med avseende å trafikens skötande å de enskilda järnvägarna fullt bestämda och tydliga föreskrifter meddelades, uppdrog Kungl. Maj:t åt en kommitté — den s. k. trafiksäkerhetskommittén — att uppgöra förslag till, förutom annat, bestämmelser angående de fordringar, som för tillgodoseende av trafiksäkerheten eller eljest borde från statens sida ställas på de enskilda järnvägarna i avseende å såväl banans och materielens beskaffenhet som driftens anordning.

Trafiksäkerhetskommittén avgav den 26 september 1907 betänkande med förslag till, bland annat, lag angående korsning av enskild järnväg för allmän trafik och väg. På grundval av kommitténs betänkande utarbetade sedermera ombudsmannen i järnvägsstyrelsen C. A. Hallström ett den 27 maj 1918 dagtecknat förslag till, förutom annat, lag om korsning mellan järnväg och väg eller gata. Sistberörda förslag, vilket avsåg jämväl korsning med staten tillhörig järnväg, innehöll i fråga om anordnande av korsning samt om säkerhetsanordningar vid eller bevakning av dylik huvudsakligen följande.

Skulle järnväg, då den byggdes, korsa befintlig allmän väg eller skulle allmän väg, då den anlades, korsa befintlig järnväg, skulle framställning såväl angående platsen för korsningens förläggande som angående sättet för dess anordnande göras hos länsstyrelsen. Efter vederbörandes hörande skulle länsstyrelsen meddela beslut i ärendet. I fråga om korsning mellan järnväg och gata skulle, om överenskomelse ej träffades mellan järnvägens ägare och vederbörande kommunala myndighet, beslut meddelas av Kungl. Maj:t. Beträffande korsning mellan järnväg och enskild väg skulle beslut meddelas av särskild nämnd. Om till följd av ändrade förhållanden fråga uppkomme om ändring i avseende å befintlig korsning eller flyttning av korsning, skulle beslut meddelas i samma ordning som vid anordnande av korsning.

Beträffande *säkerhetsanordningar* vid korsning i järnvägens plan föreskrevs, att järnvägens innehavare skulle vara skyldig att vid övergången uppsätta och underhålla grind, därest ej länsstyrelsen medgäve anordning av automatiskt ringverk, samt att hålla bevakning av korsning mellan järnväg och landsväg eller gata, där ej länsstyrelsen medgäve undantag. Länsstyrelsen kunde när som helst upptaga frågan om säkerhetsföreskrifter till ny prövning, därest förhållandena därtill gäve anledning.

Varken trafiksäkerhetskommitténs eller Hallströms förslag föranledde någon åtgärd.

Med skrivelse till Konungen den 7 maj 1923 överlämnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen ett av styrelserna utarbetat förslag

till »kungörelse med vissa bestämmelser angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg». I skrivelsen anförde styrelserna, bland annat, följande.

I syfte att nedbringa järnvägarnas driftkostnader hade sedan flera år tillbaka vid såväl statens järnvägar som enskilda järnvägar vissa inskränkningar vidtagits i fråga om bevakningen av vägövergångar, som korsade järnvägen i plan. Vid vägövergångar, där vägtrafiken visat sig vara av ringa omfattning, hade bevakningen efter vederbörligt och i god tid verkställt tillkännagivande helt och hållet indragits, vid andra platser hade bevakningen indragits och ersatts med automatiskt verkande fasta signaler till de vägfarande.

I samband med ovan nämnda åtgärder hade det visat sig behövt att uppsätta för de vägfarande väl synliga varningstavlor, genom vilka de vägfarande erinrades om nödvändigheten att vid passerandet av järnvägen iakttaga försiktighet. Erfarenheten hade sedermera visat, att dylika varningstavlor jämväl skulle vara ändamålsenliga vid vägövergångar med bevakade grindar eller bommar, enär även vid dylika vägar olyckshändelser förekomme på grund av ovarsamhet från de vägfarandes sida.

Effektiviteten av ifrågavarande märken och varningssignaler vore givetvis i hög grad beroende av att likformighet med avseende å desammas utseende bleve rådande över hela landet. Behovet av likformighet hade på senaste tiden framträtt i högre grad än förut på grund av utvecklingen av automobiltrafiken, som bland annat medfört, att beskaffenheten av anordningarna för landsvägstrafiken blivit i mindre grad än förut en lokal angelägenhet. Med anledning därav hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt järnvägsstyrelsen ansett sig böra för Kungl. Maj:t framlägga förslag till enhetligt ordnande av berörda fråga på ett sätt, som tillgodosåge såväl järnvägarnas ekonomi som de vägfarandes berättigade krav på säkerhet. Därvid hade styrelserna med ledning av försök, som utförts såväl vid statens järnvägar som vid vissa enskilda järnvägar, enat sig om de bestämmelser, som angäves i det bilagda förslaget.

Över förslaget avgåvos utlåtanden av samtliga länsstyrelser, varjämte Svenska järnvägsföreningen, Kungl. automobilklubben samt Svenska vägföreningen inkommo med yttranden över detsamma. Sedan förslaget blivit föremål för överarbetning inom kommunikationsdepartementet, utfärdade Kungl. Maj:t den 23 maj 1924 den förut omförmälda kungörelsen angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Denna kungörelse, varigenom i ej ringa grad utvidgades de järnvägarna åliggande skyldigheterna med avseende å säkerhetsåtgärder och försiktighetsmått vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg, innehåller i huvudsak följande.

Med järnväg förstås i kungörelsen för allmän trafik upplåtna såväl statsbanor som enskilda järnvägar och med väg varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befares.

Det åligger järnvägs innehavare att vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg dels uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar, dels ock fullgöra den bevakning, som enligt kungörelsen kan ifrågakomma.

Vid varje korsning i plan skall uppsättas varningsmärke, så kallat kryssmärke, å vardera sidan om järnvägen, i regel 8 meter från närmaste rälssträng, samt synligt inom 50 meter å för automobiltrafik tillåten väg samt inom 15 meter å annan väg. Kryssmärket är icke avsett att ersätta det i § 20 i 1923 års förordning om motorfordon (numera 20 § i 1930 års motorfordonsförordning) föreskrivna varningstecken.

Förefinnes icke fri sikt enligt i kungörelsen närmare angivna bestämmelser, skola dessutom anbringas särskilda säkerhetsanordningar; sådana äro:

A. Grindar eller bommar, som hållas bevakade och stängda över vägen, då tåg passerar.

B. Ljussignal, dag och natt visande rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas, och vitt blinkande sken, då korsningen är öppen för vägtrafik.

C. Ringklocka, som ringer, då tåg nalkas.

Vid val mellan de angivna säkerhetsanordningarna iakttagas,

att grindar eller bommar böra användas vid korsning mellan väg och bangård, där växlingsrörelser ofta förekomma, och vid starkt trafikerade korsningar, företrädesvis då dessa beröra flera än ett järnvägsspår eller äro belägna i eller invid tätt bebyggda samhällen;

att anordningen med ringklocka endast bör ifrågakomma vid vägar med ringa samfärdsel och där ingen eller endast obetydlig, lokal automobiltrafik äger rum; samt

att ljussignal uppsättes i övriga fall, där ej järnvägens innehavare finner anordningen med grindar eller bommar böra i stället komma till användning.

Då anordningen med bevakade grindar eller bommar kommer till användning, skall på vardera sidan om järnvägen finnas anbragt en lykta, som under mörker visar rött sken mot vägen, då denna är avstängd, och skall skenet vara för den vägfarande tydligt synligt på ett avstånd av minst 15 meter.

Även vid korsning, där fri sikt förefinnes, skola säkerhetsanordningar anbringas, där på grund av särskilda förhållanden sådant för trafiksäkerhetens trygghet finnes nödigt, såsom vid ogynnsamma lutningsförhållanden å väg eller järnväg, vid korsning av ett flertal spår, där livlig trafik försiggår, och i liknande fall.

Det ankommer på Kungl. Maj:t att i förekommande fall pröva, huruvida andra säkerhetsanordningar än de oförmälda må komma till användning.

Fri sikt över järnväg på ömse sidor om korsning skall anses förefinnas, då vägfarande, var han än befinner sig å vägen inom 25 meter från närmaste rälssträng, mätt utefter vägens sträckning, kan såväl under dagsljus som vid mörker se tåg, var det än må befinna sig inom visst minsta avstånd från korsningen; avståndet erhålles uttryckt i meter, då det tal, som angiver den å järnvägen tillåtna största tåghastigheten, uttryckt i kilometer i timmen, mångfaldigas med sex; vid flerspårig bana ökas samma avstånd med 5 procent för varje meter mellan de yttersta spårens mittlinjer.

Vid dimma skall tåg giva upprepade varningssignaler med vissla vid korsning, där särskild säkerhetsanordning icke förefinnes.

Det åligger järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna att vaka över tillämpningen av kungörelsens bestämmelser samt att i fråga därom, när så påkallas, meddela beslut. Länsstyrelse äger hos nämnda styrelser påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avses i kungörelsen.

Kungörelsen trädde omedelbart i kraft. Enligt övergångsbestämmelserna till densamma och sedermera den 3 april 1925 och den 30 april 1926 utfärdade kungörelser medgavs emellertid anstånd dels med uppsättande av kryssmärke eller förvarningsmärke intill den 1 oktober 1925, dels med utbyte eller förändring av kryssmärke, som redan före ikraftträdandet av 1924 års kungörelse uppsatts men icke vore av samma utseende som det i sagda kungörelse föreskrivna, intill den 1 januari 1930, dels ock — under viss förutsättning — med utförande av övriga i densamma föreskrivna anordningar intill den 1 oktober 1926, utom såvitt anginge korsning mellan järnväg och enskild väg, då därmed finge anstå till den 1 oktober 1927.

I samband med att i statsråd den 11 november 1927 anmälades frågan om verkställande av utredning rörande en allmän revision av då gällande förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar berörde föredragande departementschefen 1924 års kungörelse samt yttrade, bland annat: Ehuru någon längre tid icke förflutit, sedan de i denna kungörelse föreskrivna säkerhetsåtgärderna blivit slutligt genomförda, föreläge dock redan angående desammas verkningar en ej ringa erfarenhet bland annat genom de olycksfall, som under de senaste åren i ej obetydlig utsträckning inträffat vid järnvägs korsningar. Vikten av att i möjligaste mån avvärja den risk för människoliv, som där uppenbarligen föreläge, gjorde det angeläget, att en fortgående eftersyn ägnades däråt, att de stadganden, som reglerade dithörande förhållanden, vore tillfredsställande. I förevarande sammanhang borde därför en allmän översyn av nuvarande bestämmelser företagas med ledning av de erfarenheter, som ditills kunnat vinnas angående deras verkningar.

De sakkunniga, åt vilka omförmälda revision jämlikt Kungl. Maj:ts be-
myndigande sedermera uppdrogs — 1927 års motorfordonssakkunniga —
avgåvo den 31 juli 1929 betänkande¹ med förslag till, förutom förordning om
motorfordon m. m., jämväl, bland annat, kungörelse om ändrad lydelse av vissa
delar av 1924 års kungörelse.

Sistberörda förslag har hittills icke föranlett någon åtgärd. Till innehållet av
detsamma få utredningsmännen tillfälle att i det följande återkomma.

B. Allmän motivering.

I det av 1927 års motorfordonssakkunniga avgivna betänkande med förslag till
förordning om motorfordon m. m. finnes (sid. 268—269) intagen en sammanställ-
ning över antalet olyckshändelser vid korsningar i plan mellan vägar och statens
järnvägar under åren 1920—1928, vilken järnvägsstyrelsen med skrivelse den
17 juni 1929 på begäran av de sakkunniga till dem överlämnat. I denna skri-
velse anförde styrelsen, bland annat, följande.

*Omfattningen
av olycks-
händelser
vid plan-
korsningar.*

¹ Statens offentliga utredningar 1929: 16.

Olyckshändelser vid korsningar i plan mellan statens järnvägar samt allmänna och allmänneligen befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaflenhet	År	Antal kors- ningar	Sammanstötning mellan vägfärande och tåg						Påkörning av grind, bom eller annan säkerhetsan- ordning (ej sammanstöt- ning med tåg)				Antal tilldra- gelser		
			antal tilldragelser för					antal personer		antal tilldra- gelser för				vid dagsljus	i mörker
			motor- fordon	häst- skjutsar	cyklande	gående	skadade	dödade	motor- fordon	häst- skjutsar	cyklande				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
Bevakade grindar eller bommar . .	1926	783	4	—	—	1	2	1	110	7	—	72	50		
	1927	775	3	—	—	1	7	2	108	11	—	81	42		
	1928	756	1	—	1	2	2	2	127	5	—	84	52		
	1929	730	1	—	—	1	2	3	150	10	1	113	50		
	1930	741	4	—	—	1	2	1	157	6	2	105	65		
	1931	760	3	—	1	2	1	2	163	7	—	119	57		
Automatiska anlägg- ningar med en- bart ringklockor	1926	171	—	1	1	—	—	1	—	—	—	2	—		
	1927	189	5	1	—	1	3	3	—	—	—	6	1		
	1928	199	2	—	—	2	1	2	—	—	—	3	1		
	1929	201	4	—	—	1	7	1	—	—	—	4	1		
	1930	190	3	—	—	1	3	3	—	—	—	4	—		
	1931	143	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1		
Automatiska anlägg- ningar med ljus- signaler	1926	128	5	1	—	—	6	—	1	—	—	7	—		
	1927	180	7	1	—	1	4	9	1	—	—	8	2		
	1928	187	7	2	—	2	2	9	—	—	—	8	3		
	1929	194	6	2	—	—	7	3	—	—	—	8	—		
	1930	208	16	2	—	—	13	14	4	—	—	17	5		
	1931	258	5	—	—	—	3	1	—	—	—	5	—		
Kryssmärken . . .	1926	91	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—		
	1927	74	2	—	—	—	4	2	—	—	—	2	—		
	1928	78	6	1	—	—	1	1	—	—	—	6	1		
	1929	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	1930	89	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
	1931	87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Då det gällde att söka få en uppfattning om, huru de i 1924 års kungörelse föreskrivna åtgärderna för skyddande av plana vägkorsningar inverkat, särskilt på antalet olyckshändelser vid dylika vägkorsningar, måste man besinna, att någon fullt bärande jämförelse mellan förhållandena i detta hänseende före tillkomsten av sagda kungörelse och nu knappast låte sig göra. Bland orsakerna härtill finge anföras — förutom att endast en kortare tid förflutit sedan de föreskrivna säkerhetsåtgärderna blivit slutförda — att automobiltrafiken samtidigt ökats med en hart när explosionsartad fart, samt att, trots det stora antalet olyckshändelser, som fortfarande dagligen inträffade på grund av vårdslös framfart, man väl dock finge förutsätta, att trafikulturen på vägarna under senare åren undergått förbättring.

Beträffande särskilt de olyckshändelser under åren 1926—1928, vid vilka personer dödades eller skadats, finge styrelsen framhålla, att i intet fall olycksfall

Olyckshändelser vid korsningar i plan mellan statens järnvägar och vägar, som icke äro allmänna eller allmänneligen befarra.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	År	Antal kors- ningar	Sammanstötning mellan vägfärande och tåg						Påkörning av grind, bom eller annan säkerhetsan- ordning (ej sammanstöt- ning med tåg)				Antal tilldra- gelser	
			antal tilldragelser för				antal personer		antal tilldra- gelser för					
			motor- fordon	häst- skjutsar	cyklande	gående	skadade	dödade	motor- fordon	häst- skjutsar	cyklande			
			vid dagsljus	i mörker										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Bevakade grindar eller bommar . .	1926	51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1927	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1928	53	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	
	1929	46	—	—	—	—	—	—	3	1	—	4	—	
	1930	44	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	
	1931	45	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
Automatiska signal- anläggningar ¹ . .	1926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1927	14	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	
	1928	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1929	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1930	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1931	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kryssmärken . . .	1926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1927	432	3	5	—	1	1	2	—	—	—	8	1	
	1928	453	3	1	—	—	9	2	—	—	—	5	1	
	1929	436	4	—	—	1	2	3	—	—	—	5	—	
	1930	438	6	3	—	—	3	—	—	—	—	13	3	
	1931	477	4	1	—	—	3	2	—	—	—	4	1	
Oskyddade kors- ningar ²	1926	—	4	11	—	2	3	4	—	—	—	11	6	
	1927	7	11	—	3	19	6	—	—	—	—	17	4	
	1928	4	7	—	3	7	4	—	—	—	—	11	3	
	1929	9	7	—	2	12	8	—	—	—	—	15	3	
	1930	10	6	—	—	6	4	—	—	—	—	13	3	
	1931	8	6	—	4	5	4	—	—	—	—	17	1	

med dödlig utgång inträffat på grund av felaktiga eller bristande säkerhetsanordningar vid respektive vägkorsning. Icke heller hade i något fall person skadats av sådan orsak vid korsningar, försedda med automatiska signaler, och endast i 2 fall hade personlig skada uppkommit på grund av att bommar icke varit behörigen fälda för tåg. Det stora antalet olyckshändelser måste därför, praktiskt taget, anses hava uteslutande vållats av vägtrafikanterna själva.

Svenska järnvägsföreningen lämnade i skrivelse den 13 juni 1929 till de motorfordonssakkunniga vissa uppgifter rörande det antal bommar och grin-

¹ Enbart ringklockor med undantag för en under år 1931 tillkommen anläggning, som utgöres av ljussignaler.

² Uppgift å antalet saknas.

dar vid enskilda järnvägar, som under åren 1923—1928 påkörts av motorfordon, samt uppgav tillika, att någon säker statistik icke finnes rörande antalet kollisioner mellan tåg och motorfordon.

Då det synts utredningsmännen erforderligt att, sedan numera åtskilliga år förflutit efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, äga tillgång till uppgifter rörande olyckshändelser, som under dessa år inträffat vid de i kungörelsen avsedda korsningar, hemställde utredningsmännen hos järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen — under hänvisning till ovanberörda, i omförmälda betänkande intagna sammanställning — att styrelsen och föreningen ville till utredningsmännen inkomma med motsvarande uppgifter, styrelsen för åren 1929—1931 och föreningen för åren 1926—1931.

Järnvägsstyrelsen överlämnade därefter äskade uppgifter, vilka jämte de uppgifter, som avse åren 1926—1928 — särskilt för korsningar, berörande allmänna och allmänneligen befarna vägar, och särskilt för korsningar, berörande andra vägar — sammanförts i här intagna uppställningar (sid. 18—19).

Järnvägsföreningen inkom icke själv med några uppgifter i förevarande hänseende men anmodade till föreningen anslutna järnvägar att till utredningsmännen insända de uppgifter, varom utredningsmännen hos föreningen gjort hemställan. Samtliga dessa järnvägar hava dock icke till utredningsmännen inkommit med uppgifter, men äro de järnvägar, från vilka uppgifter uteblivit, så gott som undantagslöst av obetydlig omfattning. Ej heller äro de uppgifter, som från enskilda järnvägar tillställts utredningsmännen lika fullständiga som de av järnvägsstyrelsen lämnade. Med ledning av de enskilda järnvägarnas uppgifter har emellertid upprättats vidfogade uppställningar, avseende den ena olyckshändelser vid korsningar, berörande allmänna och allmänneligen befarna vägar¹, samt den andra antalet skadade eller dödade vid korsningar, som ej beröra dylika vägar (sid. 21).

I detta sammanhang må omnämnas, att antalet motorfordon enligt det vid generalstaben förda centralregistret vid slutet av åren 1921—1931 utgjorde

År 1921	51 728	År 1927	145 238
» 1922	61 419	» 1928	177 238
» 1923	70 938	» 1929	191 673
» 1924	84 950	» 1930	201 936
» 1925	103 448	» 1931	² 205 170
» 1926	121 160		

Ovanberörda statistiska uppgifter rörande olyckshändelser vid plankorsningar torde, i den mån någon jämförelse kan göras med förhållandena före ikraftträdandet av 1924 års kungörelse — och sådan jämförelse är såsom av det föregående framgår möjlig endast beträffande statens järnvägar — giva vid handen, att föreskrifterna i denna kungörelse verkat befordrande på trafiksäkerheten.

¹ Därmed torde i uppgifterna avses *samtliga* med särskilda säkerhetsanordningar försedda korsningar.

² Ungefärligt antal, då statistiken icke upptager samtliga specialvagnar.

Olyckshändelser vid korsningar i plan mellan enskilda järnvägar samt allmänna och allmänneligen befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	År	Antal korsningar	Sammanstötning mellan vägfärande och tåg				Påkörning av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg)		Antal tilldragelser	
			antal tilldragelser för		antal personer		antal tilldragelser för			
			motorfordon	annan vägfärande	skadade	dödade	motorfordon	annan vägfärande	vid dagsljus	i mörker
1	2	3	4	5—7	8	9	10	11—12	13	14
Bevakade grindar eller bommar	1926	2 253	9	1	3	—	256	10	—	71
	1927	2 279	8	2	6	4	320	23	—	82
	1928	2 348	15	4	7	3	341	35	—	118
	1929	2 353	12	1	3	4	370	22	—	107
	1930	2 362	20	2	6	3	407	15	—	108
	1931		11	2	4	2	400	13	—	122
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	1926	22	2	1	2	—	—	—	—	1
	1927	29	—	—	—	—	—	—	—	—
	1928	30	1	—	—	—	1	—	—	—
	1929	32	1	—	—	—	1	—	—	—
	1930	37 ¹	1	—	—	—	1	—	—	1
	1931		—	—	—	—	—	—	—	—
Automatiska anläggningar med ljussignaler	1926	51	1	—	2	—	1	—	—	1
	1927	79	4	—	1	2	—	—	—	2
	1928	108	3	2	1	—	2	—	—	1
	1929	125	7	1	2	7	3	—	—	1
	1930	149 ²	4	1	5	—	1	—	—	—
	1931		7	1	2	3	1	—	—	—
Kryssmärken	1926		13	4	8	2	3	—	—	2
	1927		14	3	3	3	2	—	—	1
	1928		17	4	3	2	—	—	—	1
	1929		21	—	3	1	2	—	—	—
	1930	268	18	3	2	1	2	—	—	1
	1931		7	—	7	1	—	—	—	—

Skadade och dödade vid korsningar i plan mellan enskilda järnvägar och vägar, som icke äro allmänna eller allmänneligen befarna.

År	Korsningar försedda med kryssmärken		Oskyddade korsningar	
	skadade	dödade	skadade	dödade
1926	—	1	3	3
1927	1	—	9	9
1928	1	—	4	2
1929	6	2	17	4
1930	—	2	8	7
1931	1	—	14	5

¹ Dessutom funnos 37 ej automatiska ringverk (skötta från station).

² Dessutom funnos 2 ej automatiska ljusanläggningar (skötta från station).

Påtagligt är detta resultat, därest hänsyn toges till den väsentliga ökning beståndet av motorfordon i riket under ifrågakomna år undergått.

Utrednings-
männens
betänkande
30/11 1932.

Innan utredningsmännen ingå på spörsmålet om det nu tillämpade systemets fördelar och nackdelar, vilja utredningsmännen här erinra om innehållet i sitt den 30 november 1932 avgivna betänkande med förslag till friläggande av vissa korsningar i plan mellan järnväg och väg. Däri anförde utredningsmännen — efter en erinran om den stora allmänna betydelsen av att olyckshändelser vid dylika korsningar i möjligaste mån ytterligare förebyggdes — bland annat följande.

»Visserligen torde omfattningen av sådana händelser — förutom genom ökad upplysning om de existerande skyddsanordningarnas betydelse och funktion — kunna begränsas därigenom att, med stöd av hittills vunna erfarenheter inom och utom landet, förbättringar med avseende å dessa anordningar i möjligaste mån åstadkommas, därvid särskilt torde böra eftersträvas, att desamma tidigare och tydligare än nu ofta är fallet kunna iakttagas av de vägfarande. Till följd av de lokala förhållandena vid ett flertal korsningar kunna emellertid dessa önskemål ej alltid uppfyllas. Ej alltför sällsynta äro nämligen sådana fall, där till följd av terrängens kuperade beskaffenhet vägen i skarp kurva skär järnvägen eller varest sikten är skymd av byggnader, träd eller dylikt, vadan för de vägfarande möjligheten att förrän på kort avstånd från järnvägen iakttaga förekommande varningsmärken och säkerhetsanordningar försvåras eller omöjliggöres. Under sådana omständigheter kan även en vägfarande, som ägnar tillbörlig uppmärksamhet åt oförmälda märken och anordningar, utsättas för fara. Enahanda kan förhållandet vara vid sådana korsningar, där sikten väl är tillfredsställande, men vägens lutning mot järnvägen medför svårighet för vägtrafikanten — särskilt om vägbanan till följd av isbeläggning eller eljest är slirig — att i tillräckligt god tid kunna stanna sitt fordon. Föreligga, såsom ingalunda är ovanligt, vid en och samma korsning samtidigt flera av nu angivna olägenheter, ökas faran givetvis än ytterligare.

Verklig bot i förevarande hänseende kan enligt utredningsmännens åsikt ej åstadkommas annorledes än genom ändring av de nu åsyftade plankorsningarna.

I vissa fall kan detta ske genom att vägen rätas eller drages över järnvägen å något annat ställe, varest terrängförhållandena äro gynnsamma; i allmänhet torde dock i dessa fall korsningarna böra ersättas med skenfria dylika eller borttagas genom anläggandet av parallellvägar.

Även om det måste — enkannerligen i fråga om vägar, avsedda för den större och snabbare trafiken — anses önskligt att till vinnande av större *bekvämlighet* för trafiken frilägga åtskilliga plankorsningar, lär det emellertid av ekonomiska skäl icke låta sig göra att inom rimlig tid åstadkomma ett friläggande av samtliga de plankorsningar, där såväl berörda önskemål som trafiksäkerhetens krav påkalla dylik åtgärd. Vid den begränsning härutinnan, som följaktligen torde vara nödvändig, lär det avgörande vikt böra läggas därå, att större *trafiksäkerhet* åstadkommes. Härav följer emellertid, att plankorsningar, som beröras av den större och snabbare vägtrafiken, böra, i den mån sikt- och lutningsförhållanden vid desamma icke äro gynnsamma, ifrågakomma till friläggande före en plankorsning, som — under i övrigt likartade förhållanden — har betydelse närmast för den lokala vägtrafiken. Det är nämligen uppenbart, att det faromoment, som plankorsningar av angiven beskaffenhet innebära för den vägfarande, är större vid förstnämnda slag av vägar.

I förevarande sammanhang lärers hänsyn även böra tagas därtill, att ändrade förhållanden kunna inom den närmaste tiden föreligga särskilt beträffande de smärre trafiklederna. Så kan t. ex. en dylik trafikled, som för närvarande har endast lokal betydelse, genom vägomläggningar, vilkas utförande är endast en tidsfråga, komma att få bära även genomgångstrafik. Även om en plankorsning, som berör en sådan mindre trafikled, icke kan anses direkt ogynnsam med hänsyn till den där för närvarande framgående trafiken, torde densamma emellertid med tillämpning av förut anförda synpunkter böra i förevarande sammanhang upptagas till friläggning, därest korsningen icke är av beskaffenhet att erbjuda nöjaktig trygghet för den större trafiken. Och omvänt synes, för det fall att betydelsen av en trafikled kan antagas komma att väsentligen minskas, friläggning av en plankorsning vid densamma böra företagas endast då korsningen måste anses utgöra en påtaglig fara för de vägfarande.

Enligt utredningsmännens åsikt böra korsningar, belägna inom städer eller andra tät bebyggda samhällen, endast undantagsvis ifrågakomma till friläggande i den ordning, varom nu är fråga. Väl kan det ur andra trafiksyrpunkter vara önskligt, att dylika korsningar ersättas med skenfria. Särskilt må här erinras om det uppehåll, som — då dessa korsningar merendels äro belägna intill bangård och därför i regel försedda med grindar eller bommar — ofta vållas vägtrafiken till följd av tågens växlingsrörelser. Då emellertid inom dessa samhällen de vägfarande måste förutsättas färdas med tämligen låg hastighet, kan enligt utredningsmännens tanke ett friläggande av omförmälda korsningar i regel icke vara betingat av *trafiksäkerhetens krav.*»

I anslutning till de synpunkter, vilka sålunda i korthet angivits, föreslago utredningsmännen, vilka företagit resor till de län, varest friläggande av plankorsningar ifrågasatts, att ett 90-tal av utredningsmännen förtecknade korsningar måtte under den närmaste tiden friläggas.

Genom de sålunda föreslagna åtgärderna hava utredningsmännen, såsom av det ovan återgivna framgår, avsett att undanröja de olägenheter, som förefinnas i anledning därav att de i 1924 års kungörelse omförmälda anordningarna till följd av lokala förhållanden icke kunna vid vissa korsningar erbjuda tillfredsställande säkerhet för de vägfarande. De föreslagna åtgärderna beröra således icke spörsmålet, huru trafiksäkerheten vid plankorsningar bör tillgodoses.

I fråga om säkerhetsanordningar vid plankorsningar lärers övergång till något nytt system rörande sådana korsningars skyddande ej vara att förorda. I samtliga länder, varest över huvud särskilda bestämmelser meddelats om skyddsanordningar vid plankorsningar, utgöras dessa anordningar, enligt de uppgifter, som utredningsmännen införskaffat, av grindar och bommar samt automatiska ljus- och ljudsignaler.

Tid efter annan hava visserligen såväl inom- som utomlands framkastats förslag om andra säkerhetsanordningar. Sålunda har exempelvis i vårt land föreslagits, att vägen före korsandet av järnvägen skulle anordnas i tvåra kurvor, varigenom den vägfarande skulle tvingas att före passerandet av järnvägen nedbringa hastigheten till ett minimum. I samma syfte har utomlands föreslagits,

*Olika slag
av säkerhets-
anordningar.*

att före korsningen skulle anbringas ett gupp. I fråga om förstberörda förslag må här endast erinras — förutom om den fara, som en tvär kurva utgör för den motortrafikant, som ej tillräckligt nedbringat hastigheten — att den vägfärandes uppmärksamhet under passerandet av kurvorna ofta ledes bort från järnvägen, varför han lätteligen kan överraskas av ett framrusande tåg. Och med avseende å förslaget att anordna gupp torde det vara tillräckligt att erinra, att tillvaron av ett dylikt måste tillkännagivas på ett eller annat sätt; har den vägfärande likväl ej uppfattat ett dylikt, kan, därest guppet passeras i stark fart, svåra olyckshändelser därav vållas.

Beträffande såväl nu omförmälda som andra föreslagna anordningar av annan beskaffenhet än de i 1924 års kungörelse föreskrivna må för övrigt framhållas, att, sedan det i kungörelsen föreskrivna systemet med betydande kostnader genomförts, det icke lärers ifrågakomma att övergå till något nytt system, som icke erfarenhetsmässigt visat sig vara det nu tillämpade överlägset. Däremot bör, såsom redan nu enligt bestämmelsen i näst sista stycket i § 4 av 1924 års kungörelse är fallet, Kungl. Maj:t förbehållas befogenhet att pröva, huruvida säkerhetsanordning av annat slag än de i kungörelsen föreskrivna må komma till användning.

Under hänvisning till nyssnämnda bestämmelse hemställde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 18 juni 1927, att Kungl. Maj:t måtte godkänna fällbommar, som manövrerades automatiskt genom tåget, därest anordningarna i övrigt fyllde bestämmelserna i 1924 års kungörelse.

Denna hemställan var föranledd av vissa prov rörande automatiska fällbommar, som sedan någon tid företagits av Aktiebolaget Westfelts signaler och vilka styrelsen enligt Kungl. Maj:ts beslut den 29 oktober 1926 fått i uppdrag att följa. Styrelsens skrivelse var åtföljd av en redogörelse för dessa prov, upprättad av maskininspektören vid styrelsen L. W. Ståhle.

I utlåtande den 12 juli 1927 anförde järnvägsstyrelsen, bland annat, följande.

Trots att järnvägsstyrelsen icke vore övertygad om lämpligheten av automatiskt verkande bommar vare sig ur ekonomisk, teknisk eller säkerhetssynpunkt, annat än möjligen för vissa speciella undantagsfall, skulle järnvägsstyrelsen intet hava att erinra mot att i 1924 års kungörelse inbegreps möjlighet för järnväg att som särskild säkerhetsanordning använda sig av automatiskt stängande bommar, om läget för närvarande vore sådant, att man kunde hänvisa till ett praktiskt utprovat och betryggande system.

Beträffande den Westfeltska bomkonstruktionen syntes anordningen fortfarande finna sig i experimentstadiet. Det torde böra framhållas, att försök med ifrågasvarande bommar påbörjades omkring ett år innan 1924 års kungörelse fastställdes och hade demonstrerats officiellt redan i november 1923. Idén om självstängande bommar hade således varit av vederbörande känd vid kungörelsens fastställande och kunde sålunda icke anses såsom något nytt uppslag, framkommet efter det kungörelsen trätt i kraft.

På grund därav syntes generell ändring av kungörelsen på sakens nuvarande ståndpunkt knappast vara påkallad, utan järnvägsstyrelsen finge hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes bestämma, att järnväg, som önskade använda sig av självstängande bommar, skulle hänvisas till att därom göra framställning i varje särskilt fall i anslutning till näst sista stycket av § 4 i förenämnda kungörelse.

I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 29 december 1931 anförde maskinmästaren P. O. Valentin i Malmö, att han »fullbordat de fleråriga experiment att förbättra säkerheten vid korsningar, som påbörjades i juni 1926», samt ifrågasatte — med förmålan att dessa experiment resulterat i en driftsäker anordning med automatiska fällbommar — huruvida icke denna anordning skulle kunna komma till användning.

I utlåtande häröver den 9 januari 1932 anförde järnvägsstyrelsen, bland annat:

Förslaget innebure, att kraft för manövrering av säkerhetsanordningar vid vägkorsningar skulle uttagas från en hängande vikt, som rörde sig nedåt på grund av tyngdkraften, då en bom skulle fällas eller varningssignal givas. Tyngden lyftes åter genom tågets inverkan, genom att ett vid rälen anbragt spörrhjul påverkades av en hävarm, vars ena ända nedtrycktes för varje gång ett hjul passerade och nedböjde rälen.

En dylik anordning vore givetvis tekniskt utförbar, då det gällde små kraftbelopp, förutsatt att tågens storlek vore tillräcklig för generering av den erforderliga rörelsen av vikten. Anordningen vore emellertid icke ny, i det styrelsen hade sig bekant, att anordning med vikt, som höjdes genom tågets inverkan å en vid skenan anbragt pedal, funnits i bruk på ett par platser vid kinesiska ostbanan före år 1924. Anordningen hade nyttjats för manövrering av försignaler, för vilka dock kraftbehovet vore mindre och mera momentant än vad fallet skulle bli vid en vägövergångssignal. Anordningen hade där utförts på förslag av en tjänsteman vid nämnda järnväg vid namn Sheremeteff. Idén hade sedermera upptagits av en tysk firma inom signalbranschen, vilket resulterat i en vid järnvägsutställningen i Seddin vid Berlin i oktober 1924 utställd apparat för manövrering av växlar och signaler genom av tåget påverkade vikter. Anordningen beskrevs utförligt i »Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungswesen», årgång 1927. Den hade emellertid icke kommit till någon fortsatt användning i praktiken utöver försöken, enär andra metoder för kraftens alstrande och magasinering visat sig överlägsna framför allt i driftsäkerhet. Särskilt utvecklingen under de senare åren i fråga om primärelement och elektriska ackumulatorer samt laddningsanordningar för dylika hade gjort, att användning av mekaniska anordningar för kraftmagasinering numera kunde anses vara alldeles ur räkningen. En elektrisk kraftkälla hade även den fördelen framför en mekanisk kraftsamlare, att den förra kunde lämna kraft för ljussignalering.

På grund av det anförda hemställdes styrelsen, att Valentins förslag icke måtte föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Såsom av innehållet i styrelsens här återgivna utlåtanden lär framgå finnes för närvarande icke utprovad någon betryggande anordning, varigenom bommar automatiskt fällas genom tåget. Redan av sådan anledning torde skäl saknas att generellt medgiva användningen av någon dylik anordning. Men utredningsmännen vilja härjämte ifrågasätta huruvida, även om problemet med automatiska fällbommar ur teknisk synpunkt löstes, trafiksäkerheten skulle

höjas genom anbringandet av sådana bommar vid plankorsningar. En dylik bom skulle självfallet i icke mindre grad än andra kunna utsättas för påkörning av motorfordon. Försattes därigenom densamma ur brukbart skick, skulle — innan detta upptäcktes — något som helst skydd icke förefinnas för den vägfarande, under det att, då fel uppkommer å en personligt bevakad bom, vederbörande korsning hålles bevakad av vakt, intill dess felet avhjälpes. Godkännandet av anordning med automatiska fällbommar lärer därför förutsätta, att anordningen kompletteras med annan säkerhetsanordning. Härvid vilja utredningsmännen erinra om vad i det följande anföres därom, att vid vissa korsningar automatiska signaler ej kunna anses tillfyllest. Vid en dylik korsning böra därför ej heller automatiska fällbommar komma till användning, även om de kompletteras med automatiska signaler, ty bleve bommarna satta ur funktion, skulle vid korsningen finnas endast automatiska signaler.

På grund av det anförda hava utredningsmännen icke i förslaget till kungörelse om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. upptagit några bestämmelser rörande automatiska fällbommar.

Vad härefter angår det inbördes företrädet mellan, å ena sidan, grindar och bommar samt, å andra sidan, automatiska signaler, råda därom skilda meningar, och från olika håll har gjorts gällande, att förstnämnda slag av säkerhetsanordning borde i betydligt större omfattning än som vore fallet göras obligatoriskt.

Sålunda hemställde ledamoten av riksdagens första kammare Elof Andersson i Fältenborg i skrivelse till Konungen den 22 juni 1930 — under anförande, bland annat, att det icke obetydliga antalet olyckor, som inträffat vid korsning i plan mellan vägar och statens järnvägar efter den tid, då grindar och bommar ersatts med ljussignaler och ringklockor, torde giva vid handen, att sistnämnda skyddsanordningar icke nöjaktigt fyllde sitt ändamål, ett exempel, som förklarades i första rummet gälla korsningar, där fri sikt saknades — att Kungl. Maj:t måtte skyndsamt vidtaga de åtgärder, som kunde befinnas erforderliga, för att å platser, där allmän väg korsade järnväg och fri sikt saknades, vägbommar snarast möjligt måtte anbringas.

I utlåtande den 18 augusti 1930 över denna skrivelse anförde järnvägsstyrelsen, med instämmande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt svenska järnvägsföreningen, i huvudsak följande.

Sedan på författningsenligt sätt automatiska signaler införts vid plankorsningar mellan järnväg och väg, hade erfarenheten visat, att särskilt å fria banan dessa signaler vore att föredraga framför grindar och bommar. Inom motorsakkunniga kretsar såväl i Sverige som i utlandet torde företräde allmänt givas åt dessa signaler, dels emedan de på ett längre avstånd och på ett effektivare sätt förberedde de vägfarande på att de nalkades en järnvägs korsning, dels därför att de icke längre tid än nödvändigt uppehölle vägtrafikanterna på färden.

Därtill komme emellertid den synnerligen viktiga omständigheten, att automatiska vägsignaler och alldeles särskilt ljussignalerna måste anses vara betydligt förmånligare ur säkerhetssynpunkt än bevakade bommar och grindar. De automa-

tiska ljussignalerna vore nämligen så konstruerade, att om anläggningen bleve felaktig, densamma ovillkorligen visade stoppsignal mot vägen. Om däremot en vägvakt försummade att fälla bommar eller stänga grindar, vilket man ju dock alltid måste räkna med kunde inträffa som beroende på mänsklig funktion, visade bommarna respektive grindarna *klart* för vägtrafiken, ehuru faran just då vore som störst för att en olycka skulle kunna uppstå.

Även finge framhållas den ekonomiska synpunkten. Automatiska signaler ställde sig nämligen som regel billigare i årskostnad än bevakade grindar och bommar, vartill komme, att det på många ställen mötte mycket stora svårigheter att få lämpliga vägvakter, åtminstone mot rimlig ersättning. Anderssons slutledning, att anordningarna med ljus- eller ljudsignaler icke nöjaktigt fyllt sitt ändamål, vore enligt järnvägsstyrelsens förmenande fullkomligt felaktig. Därom vitnade bland annat statistiken över olyckshändelser och missöden vid plana vägkorsningar. Det finge anföras, att år 1929 förekommit vid statens järnvägars 730 korsningar, skyddade av bevakade bommar eller grindar, »164» olyckstilldragelser, men vid de 395 korsningar, som vore skyddade med automatiska signaler, sammanlagt endast 13 sådana tilldragelser. Det övervägande antalet olyckstillbud vid bomanläggningarna utgjordes visserligen av sådana tilldragelser, som medförde, att dessa bommar påkördes utan att annan än materiell skada uppstått, men fall inträffade dock, att bilisterna körde genom fällda bommar och överkördes av tåget; och under alla förhållanden utvisade det anförda med tillräcklig tydlighet, att det fortfarande vore mycket dåligt ställt med motorförarens aktpågivenhet för vägsignaler i allmänhet, och att bommar och grindar ingalunda syntes vara mera uppmärksammade och respekterade än automatiska signaler.

Sedan den 31 maj 1930 sammanstötning mellan automobil och tåg inträffat vid en vid Rotkilen i Skaraborgs län belägen korsning i plan mellan väg och statsbanedelen Töreboda—Moholm, hemställde länsstyrelsen i sagda län hos järnvägsstyrelsen, att vid korsningen anbragta automatiska ljus- och ljudsignaler måtte utbytas mot anordning med bevakade grindar eller bommar. Då järnvägsstyrelsen — under åberopande, bland annat, av dess nyss omförmälda utlåtande över riksdagsmannen Anderssons förenämnda skrivelse — förklarade sig icke kunna medverka till den ifrågasatta åtgärden, underställde länsstyrelsen med skrivelse den 17 september 1930 detta beslut Kungl. Maj:ts prövning; och anförde länsstyrelsen i fråga om grindars och bommars användning i stället för ljus- och ljudsignaler, bland annat, följande.

Länsstyrelsen ville från början hava uttalat, att enligt länsstyrelsens uppfattning klocksignalerna knappast kunde tillmätas någon betydelse för främjandet av trafiksäkerheten för motorfordonstrafik på grund av att de ofta praktiskt taget drunknade i motorbullret. Länsstyrelsen skulle i detta sammanhang icke ingå på huruvida ljussignalerna, sådana de nu vore, kunde anses under alla omständigheter tillförlitliga, ehuru detta vore nog så frestande. Där sikten vore dålig eller andra omständigheter medförde en ökad risk, vore emellertid enligt länsstyrelsens bestämda, på erfarenhet grundade övertygelse grindar eller bommar att föredraga. Det vore sant, att genom anordnandet av sådana vid plankorsningar vägtrafiken i någon mån hindrades längre än som eljest varit behöfligt, men därvid ansäga länsstyrelsen undvikandet eller minskandet av riskmomenten vara vida viktigare än uppoffringen av den lilla tidvinst, som av vissa vägfarande krävdes. Järnvägsstyrelsen hölle för sin del före, att bommar eller grindar skulle medföra större risker än ljus- och ljudsignaler, och ville styrka detta bland annat med åberopande

av en i dess förenämnda utlåtande intagen statistik. Järnvägsstyrelsen medgäve emellertid, att däri angivna tilldragelser vid bevakade grindar eller bommar huvudsakligen begränsats till att bommarna eller grindarna påkörts, under det att, såvitt länsstyrelsen hade sig bekant, olyckshändelserna vid de med automatiska signaler försedda korsningarna i stor utsträckning medfört skada till liv och lem.

Enligt utredningsmännens åsikt kan ett generellt svar icke lämnas å spörsmålet, vilken av förevarande anordningar — å ena sidan grindar och bommar, å andra sidan automatiska signaler — som är att föredraga. I fråga om de båda anordningarna i och för sig vilja utredningsmännen giva sin anslutning till vad av järnvägsstyrelsen i dess ovan återgivna utlåtande anförts till förmån för de automatiska signalerna; och utredningsmännen vilja härutinnan åberopa jämväl ett uttalande i en på föranstaltande av Union Internationale des Chemins de fer under år 1932 upprättad promemoria rörande förekommande säkerhetsanordningar och plankorsningar:

»Såsom avstängningsanordning måste i allmänhet samma värde tillerkännas bommar (grindar) som automatiska ljus- eller ljudsignaler. Fördelen med bommar (grindar) består endast däri, att de icke kräva något intellektuellt handlande från den vägfarandes sida och att de avskära hans möjlighet att fortsätta färden, under det att de automatiska signalernas användning förutsätter, att den vägfarande besitter så mycket förstånd och självdisciplin, att han stannar, då han ser ljussignal visa rött sken eller hör ljudet från ljudsignal.»

Emellertid måste enligt utredningsmännens uppfattning den ena eller den andra säkerhetsanordningens företräde bedömas med hänsyn till förhållandena vid den plankorsning, varest behov av säkerhetsanordning föreligger. Förekomma exempelvis vid en korsning ofta växlingsrörelser, vållas därav tämligen långvariga uppehåll för vägtrafiken. Dessa uppehåll föranleda — enkannerligen hos den snabba vägtrafiken — en tämligen naturlig benägenhet att söka förkorta desamma; ej sällan åsidosättes därvid åtlydnaden för befintliga säkerhetsanordningar. Utgöras dessa av ljus- eller ljudsignaler, möter ej något faktiskt hinder att, oaktat dessa tillkännagiva tågs annalkande, passera järnvägen. I huvudsak gäller det sagda även sådana korsningar, som äro belägna i eller invid tätt bebyggda samhällen, därest dessa korsningar äro starkt trafikerade. En vanlig företeelse vid en dylik korsning är, att under den relativt korta stund, som åtgår för ett tåg att passera korsningen, en fil av fordon samlas vid densamma. För de i en dylik fil senare anlända framstår ej alltid klart anledningen till trafikuppehållet, varför benägenhet hos dessa visat sig föreligga att söka köra om de framförvarande. Ej heller i en dylik situation lära ljus- eller ljudsignaler utgöra tillräckligt hinder mot passerande av banan.

Det kan visserligen anmärkas att i fall såsom de nu berörda det måste be-tecknas såsom grov vårdslöshet att söka passera järnvägen, innan av förefintliga säkerhetsanordningar eller andra omständigheter framgår, att hinder därför ej möter. Man lär emellertid hava att räkna med en dylik vårdslöshet såsom en ej alltför sällsynt företeelse; och ej minst hänsynen till passagerare,

som färdas i ett fordon, vars förare vårdlöshet av nyssberörd art ligger till last, lär kräva, att särskilda åtgärder vidtagas i syfte att i görligaste mån förebygga vådliga följder därav.

I sådana fall, som nu angivits, synas därför ljus- eller ljudsignaler icke kunna anses tillräckliga. Det torde där krävas anordningar, som på ett mera påtagligt sätt utgöra hinder för vägtrafiken, anordningar, vilka så att säga »stoppa upp» densamma.

Så lär av andra skäl erfordras även vid starkt trafikerade korsningar, då där förekomma flera än ett järnvägsspår. Såsom utredningsmännen i det följande bliva i tillfälle att beröra kunna ljus- eller ljudsignaler icke anses tillfyllest vid dylika korsningar, ett förhållande som måhända oftast beror på de vägfarandes bristande kännedom om dessa signalers funktion.

Vid sådana korsningar, varest i enlighet med det anförda ljus- eller ljudsignaler ej kunna anses erbjuda nöjaktigt skydd för de vägfarande, torde annan möjlighet ej stå till buds än att anbringa bevakade grindar eller bommar. Att även dessa säkerhetsanordningar äro behäftade med olägenheter, har av järnvägsstyrelsen betonats i dess förenämnda utlåtande. Erinras må här jämväl om följande uttalande i ovan omförmälda promemoria:

»I fråga om bommar (grindar) äro med desamma förenade vissa nackdelar, bestående ej mindre däri, att efter automobilismens kraftiga utveckling det antal fall, då bommarna (grindarna) påköras, ökas mer och mer, än även däri, att de fordon, som framföras med ringa hastighet, kunna bliva innestängda mellan bommarna (grindarna), framför allt vid korsningar, varest förekomma två eller flera järnvägsspår eller varest avståndet mellan bommarna (grindarna) är rikligt tillmätt.»

Oaktat sålunda påvisade nackdelar torde emellertid vid korsningar, varom nu är fråga, grindar eller bommar till följd av sin förmåga att »stoppa upp» trafiken vara att föredraga framför ljus- eller ljudsignaler. Detta har ock kommit till uttryck i 1924 års kungörelse, i vars § 4 regler givas angående de fall, då grindar eller bommar böra komma till användning. Att enligt utredningsmännens åsikt en viss jämkning härutinnan är påkallad, framhålles nedan i motiveringen till § 4 av förslaget till kungörelse om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m.

I fråga om de båda slag av automatiska signaler, som nu brukas, nämligen ljussignaler och ringklockor, hava självfallet de förra ett obestridligt företräde, ej minst under mörker. Det lär emellertid icke kunna med fog göras gällande att, såsom i länsstyrelsens i Skaraborgs län ovanberörda skrivelse uttalats, ringklockorna knappast kunna, såvitt motortrafiken angår, tillmätas någon betydelse för främjande av trafiksäkerheten. Ett dylikt påstående torde helt vederläggas av ovan återgivna siffror rörande olyckshändelser vid korsningar, försedda med enbart ringklockor. Det bör med avseende å denna säkerhetsanordning ihågkommas, att användningen därav är inskränkt till vägar med ringa samfärdsel och där ingen eller endast lokal automobiltrafik av obe-

tydlig omfattning förekommer. Å sådana vägar torde flertalet trafikanter känna till förefintlig korsning med järnväg och arten av där anbragt säkerhetsanordning. Som regel torde därför kunna antagas, att förare av ett motorfordon skall, innan han passerar dylik korsning, förvissa sig om att ringverket icke ljuder.

Det kan naturligtvis invändas, att en korsning, som skyddas av enbart ringklocka, kan passeras även av ett motorfordon, vars förare icke är orienterad å platsen och därför, om han av en eller annan anledning icke hör klockan ljuda, kan — särskilt om mörker råder — utsättas för sammanstötning med det tåg, om vars annalkande klockan varslat. Utredningsmännen vilja emellertid erinra, att ofta än större risk föreligger för en motorfordonsförare, som färdas å en väg, varest befintlig plankorsning icke är försedd med någon som helst skyddsanordning; härför torde ovan återgivna statistiska siffror giva belägg. Det lär dock icke från något håll påfordras, att samtliga korsningar vid ägovägar och därmed jämförliga vägar, vilka korsningar i vårt land uppgå till ett antal av flera tusen, skola förseas med säkerhetsanordningar. Enligt vad erfarenheten visat möjliggöra likväl åtskilliga av dessa vägar framförandet av motorfordon. Då man, främst av ekonomiska skäl, nödgats stanna vid en gränsdragning mellan, å ena sidan, allmänna och allmänneligen befarna vägar samt, å andra sidan, andra vägar, och endast med avseende å de förra föreskrivit anbringandet av säkerhetsanordningar, synas befogade erinringar ej kunna resas mot att inom den kategori av vägar, som sålunda skola vara skyddade, en gradering sker med hänsyn till arten av den trafik, som mera regelmässigt framgår å dessa vägar.

De ljussignaler och ringklockor, som omförmålas i 1924 års kungörelse, behöva icke enligt ordalydelsen av därom meddelade bestämmelser vara automatiska, ehuru säkerligen främst dylika anordningar därmed avses. Såsom framgår av den här ovan intagna uppställningen rörande olyckshändelser vid korsningar mellan vägar och enskilda järnvägar förekomma emellertid även ej automatiska signaler, därav ringklockor vid ett icke obetydligt antal korsningar.

Beträffande först en anordning av sistnämnda art hava utredningsmännen inhämtat, att en dylik, vilken manövreras från närmaste station, där bringas i funktion av vederbörande tågklarerare, i förekommande fall sedan denne erhållit besked om ankommande tågs avgång från stationen på andra sidan korsningen. Som regel torde korsning, som skyddas av en sådan anordning, vara belägen tämligen nära den station, varifrån anordningen manövreras.

Uppenbart är att en icke automatisk ringklocka icke kan såsom säkerhetsanordning jämföras med en automatisk sådan. Det må här allenast erinras därom att, därest tågklareraren skulle försumma att i vederbörlig tid bringa den icke automatiska ringklockan i funktion, den korsning, vid vilken anordningen är anbragt, icke är på något sätt skyddad. Där föreligger alltså för sådant fall ungefär det förhållande, som — därest grindar eller bommar icke

stängas, då tåg passerar — påpekats av järnvägsstyrelsen i dess ovan återgivna utlåtande över riksdagsmannen Elof Anderssons framställning. Utredningsmännen hava därför haft under övervägande, huruvida icke förbud borde meddelas mot användande av icke automatiska ringklockor. Emellertid har det för utredningsmännen uppgivits, att dylika ringklockor förekomma endast vid korsningar med synnerligen ringa vägtrafik och där jämväl trafiken å järnvägen är obetydlig. Med hänsyn härtill och under erinran om vad här ovan anförts därom att en viss gradering av förekommande vägtrafik måste anses berättigad vid val av säkerhetsanordning, hava utredningsmännen, om än med tvekan, funnit sig icke böra föreslå förbud mot användande av icke automatiska ringklockor. Därvid hava utredningsmännen förutsatt, att dylika komma till användning endast vid korsningar av nyss angiven art.

Vad angår icke automatiska ljussignaler har, enligt förenämnda uppställning, förekomsten därav under år 1930 begränsat sig till två, varav enligt vad utredningsmännen erfarit den ena under år 1932 borttagits. Om den enda nu i bruk varande, vilken finnes vid Östra Centralbanan, hava utredningsmännen inhämtat, att densamma manövreras och bringas i funktion på enahanda sätt, som nyss angivits i fråga om icke automatiska ringklockor. Densamma visar väl rätt sken, då tåg nalkas, men däremot icke något sken, då korsningen är öppen för vägtrafik. Även om, såsom uppgivits, vägen icke är allmänneligen befaren och järnvägen därför ej är pliktig att vid korsningen hava någon säkerhetsanordning anbragt, lärers denna ljussignal i allt fall vara i strid mot stadgandet i § 11 uti 1924 års kungörelse.

Ehuru utredningsmännen äro av den uppfattningen, att vid korsningar, varest ringklockor ej må användas, ljussignaler kunna anses tillfyllest endast under förutsättning, att de äro automatiska, hava utredningsmännen ansett några särskilda bestämmelser härom ej erforderliga, då icke automatiska ljussignaler, som dag och natt visa blinkande sken, av praktiska skäl icke torde komma i bruk.

Såsom i annat sammanhang omnämnas framlägga utredningsmännen förslag till bestämmelser, vilka åsyfta att åstadkomma en effektivare övervakning av tillämpningen utav föreskrifterna rörande varningsmärken och säkerhetsanordningar. Därest sådana bestämmelser komma till stånd, torde jämväl de synpunkter, som här framhållits, komma att beaktas.

Fullt betryggande säkerhet vid plankorsningar kan icke genom någon nu känd anordning åstadkommas för de vägfarande. Även vid anordningar, som torde tillfredsställa de högsta anspråk, inträffa sammanstötningar mellan vägfarande och tåg. Utgörande understundom rena olyckshändelser, torde dessa sammanstötningar dock oftast vara orsakade av vårdslöshet hos de vägfarande, bland vilka man i detta sammanhang främst har att räkna med motortrafikanterna. Enbart genom säkerhetsanordningar vid plankorsningar lära därför olyckshändelser vid desamma icke kunna förebyggas; automobilismen torde där såsom å andra områden även framdeles kräva sina offer. Till upplysning i sådant avseende må här omnämnas, att enligt statistisk årsbok för Stockholms

stad inträffade under år 1930 endast inom stadens område 3 305 kollisioner mellan motorfordon och andra fordon, annat föremål eller fotgängare, därav 30 med dödlig utgång. För år 1931 voro motsvarande siffror 3 069 och 25.

*Varnings-
märken enligt
kungörelsen
12/6 1931.*

I § 3 sista stycket i 1924 års kungörelse stadgas, att kryssmärke, varom bestämmelser givas i paragrafens båda föregående stycken, icke är avsett att i något fall ersätta det varningstecken, som enligt § 20 i då gällande förordning om motorfordon — numera enligt 20 § 1 mom. fjärde stycket i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (ändrad lydelse genom förordning den 12 juni 1931) — skall anbringas vid korsning mellan järnväg och väg.

Genom kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken, vilken tillkommit på grundval av ett utav 1929 års vägsakkunniga, efter erhållet uppdrag, framlagt förslag, hava numera meddelats särskilda bestämmelser ej mindre rörande utseende och beskaffenhet av dylikt varningsmärke än även angående hur varningsmärket skall anbringas. Detsamma skall utgöras av en triangel, som å framsidan målas gul (»kromgul-medel») med en röd bård samt å baksidan grå; stolpe, varå märket anbringas, skall vara målad i röda och gula fält. I varningsmärkets gula fält utmärkes genom symboliska tecken, huruvida den korsning, som varningen avser, är bevakad eller ej — i förra fallet en grind, i det senare ett lokomotiv. Varningsmärket skall uppsättas å väl synlig plats vid vänstra vägkanten, räknat i körriktningen, samt, därest icke annat betingas av förhållandena å platsen, på ett avstånd ej understigande 150 meter och ej överstigande 250 meter från korsningen. Varningsmärket skall anbringas så att detsamma väl belyses av strålkastaren å ett å vägen framfört motorfordon.

Under senare år hava reflexanordningar i icke obetydlig omfattning börjat användas å varningsmärken, varigenom dessa märken, då de belysas av ett motorfordons strålkastare, framträda på ett ojämförligt mycket tydligare sätt än eljest. Rörande sådana anordningar finnas icke några bestämmelser vare sig i motorfordonsförordningen eller i nyssberörda kungörelse om vägmärken. I skrivelse till Konungen den 6 februari 1932 hemställde emellertid Kungl. automobilklubben samt Svenska motorklubben och Motormännens riksförbund om åtgärder för vinnande av enhetlighet i fråga om anbringande av reflexanordningar å sådana varningsmärken, som omförmälas i sistnämnda kungörelse. I yttrande häröver framhöllo 1929 års vägsakkunniga, att anledningen till att de för sin del icke föreslagit föreskrifter därom icke låge i ett underskattande av betydelsen av dylika anordningar utan vore att hänföra till de avsevärda kostnader, som skulle uppkomma genom att göra anbringandet av sådana anordningar obligatoriskt.

Genom cirkulär den 15 april 1932 till samtliga länsstyrelser förklarade Kungl. Maj:t, att bestämmelserna i omförmälda kungörelse icke skulle utgöra hinder för anbringande å sådant varningsmärke, som i kungörelsen avsåges, av reflexanordning för ökande av varningsmärkets synlighet vid mörker. I

samband därmed ville Kungl. Maj:t uppdraga åt länsstyrelserna att verka för att största möjliga enhetlighet vunnnes inom varje län och även länen sinsemellan såväl beträffande beskaffenheten av de anordningar utav ifrågavarande slag, som komme till användning, som ock i fråga om uppsättandet av med dylika anordningar försedda varningsmärken, i vilket sistnämnda avseende Kungl. Maj:t ville framhålla lämpligheten, jämväl ur kostnadssynpunkt, av att sådana varningsmärken i regel icke anbringades å andra platser än vid plankorsningar mellan väg och järnväg.

Genom ovan återgivna, i 1931 års kungörelse meddelade bestämmelser rörande de varningsmärken, om vars uppsättande föreskrift meddelas i motorfordonsförordningen, hava föreskrifterna i 1924 års kungörelse på ett lyckligt sätt kompletterats. Å samtliga för automobiltrafik tillåtna allmänna vägar fästes nu genom omförmälda varningsmärken den vägfarandes uppmärksamhet å att han inom ett visst avstånd, som regel 150—250 meter, har att passera en järnväg i vägens plan, och han erhåller tillika upplysning, huruvida korsningen är bevakad eller ej.

Så gott som undantagslöst äro numera dessa varningsmärken försedda med reflexanordningar. Då mot de i 1924 års kungörelse föreskrivna anordningarna icke utan fog anmärkts, att desamma — fränsett ljussignalerna — ej alltid under mörker vore tillfyllest, har även härutinnan tillkomsten av dessa med reflexanordningar försedda märken inneburit en avsevärd förbättring.

I skrivelse till Konungen den 26 juni 1930 återgav järnvägsstyrelsen innehållet i 18 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen ävensom i 2 §, 8 § 1 mom. näst sista stycket och 10 § 1 mom. vägtrafikstadgan samt anförde vidare, bland annat:

*Fråga om
särskilda
föreskrifter
rörande väg-
farandes skyl-
digheter vid
säkerhets-
anordningar.*

Enligt styrelsens åsikt erbjöde dessa bestämmelser icke tillräcklig säkerhet för att vid järnvägsövergångarna uppsatta varningsmärken och särskilda skyddsanordningar vederbörligen beaktades av motorförare. Det vore särskilt den vaga formuleringen av bestämmelsen i 10 § 1 mom. av vägtrafikstadgan, att vägfarande »bör uppmärksamma» till ledning för trafiken uppsatta varningstecken, som styrelsen ansåge böra skärpas. De varningsmärken och signaler — vare sig dessa utgjordes av ljud- och ljussignaler, fällbommar eller bevakade grindar — som vore anordnade till skydd för vägtrafiken, måste nämligen enligt styrelsens mening ovillkorligen åtlydas. Styrelsen ansåge de vägfarande till och med böra vara underkastade straffpåföljd, därest så icke ägde rum. Särskilt borde, enligt styrelsens förmenande, gälla, att om en vägsignalanläggning utvisade, att tåg vore i annalkande, den vägfarande under alla förhållanden skulle vara skyldig åtlyda denna signal och icke finge föra fordonet vidare förrän han förvissat sig om att passagen vore fri, i förekommande fall genom att iakttaga, att den särskilda skyddsanordningen vid korsningen ej längre angäve, att tåg komme. Såsom bekant inträffade allt som oftast olyckor på grund av att motorförare, trots det att vägbommarna vore under fällning (förringningen hade börjat ljuda) eller att automatisk ljussignal visade stopp, fortsatte förbi signalen in på banan med avsikt att hinna köra över banan,

innan tåg passerade. Likaledes inträffade å dubbelspåriga linjer, att motorförare, sedan ett första tåg passerat, satte i gång sitt fordon utan att efterse, om ljussignalen fortfarande visade stopp och ringklockan fortfarande att ljuda, utvisande att tåg komme å det andra spåret. Därvid uppkommande olyckor eller olyckstillbud kunde undvikas endast om motorföraren stannade *framför* stoppsignalen å vägen och icke satte igång fordonet förrän vägsignalen visade klart. Styrelsen hemställde, att — till förekommande i möjligaste mån av sådana olyckor vid korsningar i plan mellan järnväg och väg, som förorsakades av motorförare med fleras uraktlåtenhet att beakta vägsignal — Kungl. Maj:t måtte föreskriva *dels* att förare av motorfordon eller fordon för dragare skulle vara skyldig att stanna sitt fordon på tillräckligt avstånd framför kryssmarke, när vid korsningen befintlig vägsignalanläggning utvisade, att tåg vore i annalkande, d. v. s. när fällbommar vore fällda eller under fällning eller förringningen till bommarna börjat ljuda, när grindar vore stängda eller under stängning, när ljussignal visade rött sken, eller när ringklocka ringde, *dels ock* att han icke finge fortsätta över vägkorsningen, förrän vägsignalen utvisade, att tåget eller tågen passerat, d. v. s. förrän fällbommarna blivit uppfällda, förrän grindarna blivit öppnade, förrän ljussignalens sken ändrats till vitt sken, eller förrän ringklockan upphört att ringa.

Här må återgivas vad till motivering av bestämmelsen i 8 § 1 mom. näst sista stycket i vägtrafikstadgan — att vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare, åligger att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng — anförts av 1927 års motorfordonssakkunniga:

Denna bestämmelse hade ansetts påkallad för att om möjligt minska antalet av de numera så vanliga kollisionsolyckorna vid järnvägsövergångar. Från järnvägsmanhåll hade framhållits, att den enda riktiga bestämmelsen i sådant syfte vore att stadga skyldighet för förare av motorfordon att helt stanna fordonet före passerande av järnvägsövergång. Att de sakkunniga icke ansett sig kunna biträda denna mening berodde bland annat därpå, att då föraren först skulle bringa fordonet att helt stanna för att omedelbart därefter, då intet hinder å järnvägslinjen syntes förefinnas, ånyo sätta detsamma i gång, hans uppmärksamhet lätteligen kunde komma att dragas alltför mycket från järnvägen till fordonet. Därest åter hastigheten allenast successivt nedbringades utan att fordonet helt stannades, torde det för föraren bliva möjligt att mera odelat ägna sin uppmärksamhet åt den framförliggande terrängen.

I fråga om föreskriften i 10 § 1 mom. i 1930 års vägtrafikstadga — att vägfarande bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken — må här erinras, att med densamma, vilken återfinnes redan i 1923 års vägtrafikstadga, närmast torde avses de i 20 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen — sådant detta författningsrum lyder enligt förordning den 12 juni 1931 — omförmälda varningsmärken, vilka i 1923 års motorfordonsförordning (§ 20 mom. 2 andra stycket) benämndes varningstecken, ävensom varningsmärken enligt 1924 års kungörelse. Huruvida föreskriften, för vars åsidosättande särskilt straff ej finnes stadgat, har avseende jämväl å de i 1924 års kungörelse omförmälda säkerhetsanordningar

(bevakade grindar och bommar, ljus- och ljudsignaler), vilka redan i rubriken till kungörelsen sättas i motsats till där angivna varningsmärken (kryss- och förvarningsmärken), må här lämnas därhän. I fråga om nyssnämnda säkerhetsanordningar är det i allt fall uppenbart, huru den vägfarande bör förhålla sig inför desamma, och straffbestämmelser för eftersättande av vad därutinnan åligger den vägfarande lära, på sätt av det följande framgår, icke saknas.

I 2 § i gällande vägtrafikstadga föreskrives, att varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Den som bryter mot denna föreskrift skall enligt 16 § första stycket i stadgan dömas till böter från och med två till och med ettusen kronor; äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon, må till fängelse i högst ett år dömas.

Såsom av järnvägsstyrelsens ovannämnda skrivelse framgår hava särskilda föreskrifter i däruti angivet hänseende ansetts påkallade endast i fråga om vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare; och utredningsmännen skola här lämna åsido spörsmålet, huruvida en fotgängare, som passerar en korsning, oaktat vid densamma anbragt säkerhetsanordning utvisar, att tåg nalkas, kan fällas till ansvar.

Vad däremot angår vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare, lærer det ligga i öppen dag, att denne, därest han icke stannar fordonet framför korsning, då enligt vad av där befintlig säkerhetsanordning framgår, tåg nalkas, därigenom åsidosätter tillbörlig varsamhet och framkallar fara — förutom för passagerare, där sådan färdas i fordonet — jämväl för järnvägstrafiken. Detta har ock i annat sammanhang betonats från skilda håll, även av järnvägsstyrelsen. Som regel torde någon tvekan icke föreligga, när fordonet i nu förevarande hänseende skall stannas. Självfallet skall så ske, då vägen är avstängd medelst grind eller bom, då ringklocka ljuder eller då ljussignal visar rött sken. Likaledes lærer fordonet skola stannas, då grindar hålla på att stängas eller bommar äro under fällning. Däremot kan det måhända icke krävas, att ett fordon under alla omständigheter skall stannas redan vid början av den förringning, som skall äga rum, innan fällbommar, som manövreras från ställverk, börja sänkas. Förringningens uppgift är nämligen att varsko den vägfarande om bommarnas omedelbart förestående fällning, icke att utgöra någon varningssignal i anledning av tågets annalkande.

Jämlikt andra stycket av 16 § vägtrafikstadgan må straff enligt sagda paragraf ej tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff. I 19 kap. 11 § nämnda lag stadgas, att den, som uppsåtligt vidtager sådana åtgärder, att fara eller olycka vid begagnande av järnvägsfarten å statens järnvägsanläggning därav uppkomma kan, skall dömas till straffarbete från och med två till och med sex år; kom därav ej olycka och var sådan ej heller åsyftad, må straffet nedsättas till straffarbete i sex månader, eller om faran var ringa, till sådant arbete i två månader eller till

fängelse eller böter, dock ej under etthundra riksdaler. Jämlikt 22 § i samma kapitel skall den som ouppsåtligen, genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse, är vållande till att fara uppstått för begagnande av anläggning, som i 11 § omförmäles, straffas med fängelse i högst sex månader eller böter. Vad sålunda stadgats må ock tillämpas å enskild järnvägsanläggning, om Konungen förordnat, att sådan anläggning skall njuta lika skydd som statens.

Utredningsmännen anse sig icke hava att ingå på frågan, huruvida 19 kap. 11 § strafflagen kan vinna tillämpning i sådana fall, som i järnvägsstyrelsens omförmälda skrivelse åsyftas.¹ Att 19 kap. 22 § strafflagen kan bliva att tillämpa å vägfarande, som i skrivelsen avses, därest denne underlåter att stanna vid korsning, då där anbragt säkerhetsanordning utvisar, att tåg nalkas, synes otvivelaktigt — givetvis, såvitt angår enskild järnväg, därest Konungen meddelat förordnande, som nyss sagts. Att dylik tillämpning av sistnämnda lagbud ock förekommit i praxis, dock veterligen icke i högsta instans, hava utredningsmännen sig bekant. Erinras må i detta sammanhang, att, för den händelse försvärande omständigheter föreligga, och förseelsen skett vid framförande av motorfordon, straffet enligt 16 § vägtrafikstadgan är strängare än enligt 19 kap. 22 § strafflagen.

Vad angår det av järnvägsstyrelsen särskilt berörda fall, att förare av motorfordon eller av fordon för dragare väl stannat vid korsning, som omfattar flera järnvägsspår och är försedd med ringklocka eller ljussignal, men, sedan *ett* tåg passerat, fortsätter över korsningen utan att förvissa sig om, huruvida ett annat tåg nalkas på ett annat spår, hålla utredningsmännen före, att även i ett sådant fall tillämplighet av 19 kap. 22 § strafflagen eller 16 § vägtrafikstadgan kan föreligga. Den vägfarande torde nämligen vara pliktig förskaffa sig nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter och således även om nu förevarande säkerhetsanordningars funktion. Så länge en ljussignal visar rött sken eller en ringklocka ringer, äger han icke fortsätta färden och är därför skyldig att giva akt därpå. I fråga om ljussignal kan detta icke ske, därest han icke stannat fordonet *framför* ljussignalen. Erinras må, att vid korsning av förevarande art den vägfarandes uppmärksamhet genom kryssmärkets utseende fästes å att flera spår korsa vägen.

Att förare av fordon, särskilt motorfordonsförare, av överdåd underlåta att fästa tillbörligt avseende vid ljussignal, som visar rött sken, eller vid ringklocka, som ringer, förekommer visserligen, och gentemot ett sådant förfarande förslå inga föreskrifter. Om däremot en förare, vilken i anledning av att säkerhetsanordning av antydd art utvisar, att tåg nalkas, stannat fordonet framför korsningen men, sedan *ett* tåg passerat, sätter i gång fordonet och fortsätter färden utan att beakta om ljussignalen visar rött sken eller ringklockan ringer, torde detta undantagslöst bero på, att han icke tänkt sig möjligheten,

¹ Upplysningsvis må nämnas, att till ansvar enligt detta lagrum fällt person, som å tid, då tåg icke varit att vänta, med häst och vagn färdats efter järnvägslinjen mellan två vägövergångar (se N. J. A. 1874 s. 587, 1876 s. 389; jfr 1893 s. 523).

att ännu ett tåg kan komma omedelbart efter det förra. Och enligt utredningsmännens åsikt skulle en föreskrift sådan som den av järnvägsstyrelsen föreslagna, med eller utan straffhot, icke i nämnvärd grad undanröja det faromoment, som här föreligger. Därest icke de vägfarande hava klart för sig anledningen till en dylik föreskrift, lärers densamma icke hava åsyftad verkan; att åter i författningsväg — i vidare mån än i 1924 års kungörelse skett — klargöra ljus- och ljudsignalers funktioner, synes icke kunna ifrågakomma.

På grund av vad sålunda anförts finna sig utredningsmännen icke kunna förorda bifall till järnvägsstyrelsens omförmälda hemställan. Och utredningsmännen vilja för sin del ifrågasätta, om icke undanröjandet av det faromoment vid flerspåriga korsningar, som av järnvägsstyrelsen berörts, bör sökas på annan väg. I sin ovannämnda skrivelse den 26 juni 1930 har styrelsen meddelat, att styrelsen hade för avsikt att inom den närmaste tiden låta utarbeta några korta och lättfattliga anvisningar om de i 1924 års kungörelse föreskrivna vägsignalerna, huru dessa fungerade och vad som vore att iakttaga beträffande desamma. Styrelsen hyste den förhoppningen, att kännedom om dessa anvisningar skulle ingå som en obligatorisk fordran i de förarprov, som besiktningsmännen för motorfordon skulle låta den undergå, vilken önskade erhålla körkort. Sedermera hava ock berörda anvisningar utkommit i en broschyr, benämnd »Vägsignaler och andra säkerhetsanordningar vid korsningar i plan mellan järnväg och väg samt vägfarandes skyldigheter beträffande dem», vilken broschyr spritts i en upplaga om ej mindre än 600 000 exemplar.

Vid sammanträde i Stockholm den 24 och den 25 februari 1925 för dryftande av vissa, av 1924 års kungörelse föranledda spörsmål, i vilket sammanträde deltog, jämte andra, representanter för statens järnvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt de enskilda järnvägarna, gjordes, bland annat, följande uttalande: »De i 24 § lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet givna bestämmelserna rörande röjning av träd och buskar till åstadkommande av fri sikt böra kunna utnyttjas jämväl för erhållande och bevarande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg.»

*Väglagens
bestämmelser
om röjning
för erhållande
av fri sikt.*

I skrivelse till Konungen den 14 mars 1925 anslöt sig järnvägsstyrelsen till detta uttalande; och i skrivelse den 3 april samma år, jämväl till Konungen, anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i förevarande avseende:

Det hade ifrågasatts, huruvida omförmälda bestämmelser i 24 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet kunde tillämpas beträffande sikten vid en järnvägs korsning. Då paragrafen ej begränsade sig till fri sikt för vissa fall eller fri sikt med hänsyn till visst slag av fara, som kunde hota den vägfarande, eller begagnade annan inskränkning, syntes det styrelsen, att denna paragraf borde tolkas så, att den vägfarande allestädes borde beredas fri sikt till skydd för fara av vad slag det vara månne, som, för den händelse sikten vore dålig, kunde hota honom, där han färdades vägen fram. Därav skulle då följa, att ifrågavarande paragraf vore tillämplig även beträffande fri sikt i förhållande till vägen korsande

järnväg. För den händelse denna tolkning emellertid ej ansåges riktig eller paragrafen i sådant avseende ansåges otydlig, torde omredigering eller förklaring av densamma böra ske i här åsyftad riktning.

I sitt den 19 december 1928 avgivna betänkande¹ hemställde jämväl järnvägsekonomisakkunniga om sådan ändring av sagda paragraf, att dess tillämplighet även för ifrågavarande fall bleve fastslagen.

Frågan om tillämpning i nu omförmälda hänseende av 24 § i 1891 års väglag överlämnades redan i samband med tillkallandet av 1929 års vägsakkunniga till dessa, med vilka utredningsmännen, enligt givet uppdrag, i detta hänseende samrått. Dessa sakkunniga hava den 31 augusti 1932 avgivit betänkande² med förslag till, bland annat, lag om allmänna vägar, varest i 37 § — motsvarande 24 § i 1891 års väglag — stadgas, bland annat:

»Är för erhållande av fri sikt över vägbana erforderligt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd, må den i 50 § omförmälda vägnämnden föreskriva skyldighet för jordägaren att inom viss tid besörja därom.»

I motiveringen till detta stadgande hava de sakkunniga anført följande: »I anledning av att olika meningar uttalats i frågan, huruvida 24 § väglagen kan tillämpas för erhållande av fri sikt över järnväg vid korsning med allmän väg, vilja de sakkunniga anmärka, att de icke avsett, att förevarande paragraf i förslaget skall kunna tillämpas för sådant fall.»

Att 24 § i gällande väglag icke är tillämplig för erhållande av fri sikt över järnväg i den utsträckning som avses i § 5 uti 1924 års kungörelse, förefaller tämligen tydligt. Enligt § 2 i denna kungörelse åligger det järnvägs innehavare att i förekommande fall uppsätta i kungörelsen angivna säkerhetsanordningar. Då dylika anordningar som regel skola uppsättas endast där fri sikt enligt § 5 i kungörelsen icke förefinnes, skulle — därest åt 24 § väglagen gäves nyssnämnda vidsträckta tillämpning — detta kunna hava till följd, bland annat, att järnvägs innehavare i första hand påkallade skyldighet för vederbörande vägdistrikt att anordna fri sikt enligt § 5 i 1924 års kungörelse och endast för det fall, att dylik sikt icke kunde — i allt fall icke utan betydande kostnader — åstadkommas, uppsatte säkerhetsanordningar enligt § 4 i kungörelsen. I likhet med de vägsakkunniga finna utredningsmännen därför, att det stadgande, som i det nya väglagsförslaget är avsett att ersätta ifrågakomna bestämmelse i 24 § väglagen, icke bör givas tillämplighet med avseende å fall, som avses i nyssberörda § 5.

Att helt utesluta stadgandets tillämpning med avseende å korsning mellan järnväg och allmän väg torde emellertid icke böra ifrågakomma och är förmodligen ej heller av de vägsakkunniga avsett. Exempelvis förekomma fall, då visserligen kryssmärke är synligt inom avstånd, som föreskrives i § 3 uti

¹ Statens offentliga utredningar 1929: 2.

² Statens offentliga utredningar 1932: 21.

1924 års kungörelse, eller ljussignal kan iakttagas inom det avstånd, som i § 8 av kungörelsen stadgas, men i vilka fall kryssmärket eller ljussignalen skulle kunna göras synligt på ett betydligt större avstånd — vilket givetvis innebure en avsevärd förbättring — därest några skymmande träd bleve borthuggna, en skymmande häck klippt etc. Till att utföra dylika åtgärder äro järnvägarna icke pliktiga; ofta sakna de för övrigt möjlighet därtill. Enligt utredningsmännens uppfattning ligger det lika mycket i trafiksäkerhetens intresse, att åtgärder av nu angiven art vidtagas, som att, för erhållande av fri sikt över vägbanan, i en vägkurva träd borthugges eller kvistas. Det vill därför synas utredningsmännen, att den möjlighet till beredande av bättre sikt, som av de vägsakkunniga föreslagits, bör föreligga jämväl med avseende å nyss angivna och därmed jämförliga förhållanden vid korsning i plan mellan järnväg och allmän väg. I dylikt syfte kunde måhända räcka att — i stället för den föreslagna lydelsen »fri sikt över vägbanan» — det i gällande väglag förekommande, mera obestämda uttrycket »fri sikt» bibehölles samt att i motiveringen till ett blivande stadgande av sådant innehåll gäves uttryck åt den uppfattning om dess tillämplighet, som här uttalats.

Under de resor utredningsmännen såsom ovan nämnts företagit i samband med den dem anbefallda utredningen rörande spörsmålet om friläggning av vissa plankorsningar, hava utredningsmännen varit i tillfälle att besiktiga mer än 500 dylika korsningar; och vilja utredningsmännen här redogöra för åtskilliga därvid gjorda iakttagelser rörande tillämpningen av 1924 års kungörelse. *Erfarenheter rörande tillämpningen av 1924 års kungörelse.*

Utredningsmännen hava sålunda funnit, att i åtskilliga fall grindar och bommar icke varit målade i enlighet med föreskriften i sista stycket av kungörelsens § 6.

Vid ett betydande antal korsningar, försedda med grindar eller bommar, vilka bevakas av särskild vakt, finnes icke anbragt någon lykta eller finnes sådan på endast ena sidan om järnvägen. Såsom en kuriositet må omnämnas, att vid en korsning av nu omförmålt slag vakten betjänade sig av en ficklampa med rött ljus, med vilken han lyste än åt ena, än åt andra sidan.

I strid mot stadgandet i § 11 förekommer i ett icke obetydligt antal fall, att varningsmärken, vilka uppsatts vid korsning mellan väg och för allmän trafik icke upplåten järnväg, äro av annat slag än de i kungörelsen fastställda. Exempelvis finnas rektangulära anslagstavlor, upptagande orden »Varning för tåg» eller dylikt, ävensom kryssmärken, å vilka kryssets framsida är rödmålad.

Nu omförmålda brister hava utredningsmännen iakttagit endast vid enskilda järnvägar. Desamma torde giva vid handen, att det, såvitt de enskilda järnvägarna angår, icke är i allo väl beställt med övervakandet av huru föreskrifterna i 1924 års kungörelse tillämpas. Uppenbart synes ock vara, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken detta övervakande tillkommer, icke kan utan

biträde av lokala myndigheter på ett tillfredsställande sätt handhava detsamma. Med hänsyn till det anförda förefaller det erforderligt, att bestämmelser meddelas i syfte att erhålla ett effektivare övervakande av omförmälda föreskrifter.

För alla fall giltiga regler om anbringandet på lämpligaste sätt av föreskrivna varningsmärken och säkerhetsanordningar kunna näppeligen givas. Detta torde ofta vara en fråga, som — inom ramen av hithörande bestämmelser — bör prövas från fall till fall. Utredningsmännen vilja till förtydligande av det nu sagda anförä ytterligare några erfarenheter från sina resor.

Vid korsningar försedda med bommar eller grindar förekommer det ofta, att där anbragta lyktor visa rött sken åt en sida samt vitt sken åt övriga sidor. Det röda skenet skall visas mot vägen, då denna är avstängd; i motsatt fall skall det vita skenet visas mot vägen. Lyktorna vridas mekaniskt, då bommarna eller grindarna fällas eller svängas. När dessa äro stängda, skall följaktligen det vita skenet falla mot järnvägen. Stundom kommer emellertid till följd av lokala förhållanden det mot järnvägen fallande vita skenet från den i förhållande till en vägfärdandes färdriktning bortre lyktan att av den vägfärdande iakttagas tidigare än det röda skenet från den närmaste lyktan, vadan den vägfärdande kan bibringas den uppfattningen, att vägen är fri, en uppfattning som han kanske ej i tillräcklig tid hinner korrigera.

Även i sådana fall, då vägen löper parallellt med järnvägen för att därefter i en tvär kurva gå över denna, händer det, att, då vägen är avstängd, det röda skenet från en lykta av nyss angivet slag kastas ut i sådan riktning, att den vägfärdande först iakttager det vita skenet.

Med sistberörda olägenhet sammanhänger, att i nyss antydda fall bommarna eller grindarna vanligen äro anbragta parallellt med järnvägen, vadan, då desamma äro stängda över vägen, det även under dagsljus kan vara svårt att iakttaga vägens avstängning förrän på alltför kort avstånd.

Jämväl förekommer det, att vid korsning med bevakade bommar eller grindar finnas, förutom de i 1924 års kungörelse föreskrivna lyktor, andra lyktor, visande vitt sken och så anbragta, att de kunna uppfattas såsom grind- eller bomlyktor.

I allmänhet finnes i nu berörda fall icke rum för anmärkning, att gällande föreskrifter av järnvägarna eftersatts. Emellertid vill det synas, att genom vidtagande av föga betungande åtgärder, olika vid olika korsningar, betydande förbättringar i nu omförmälda hänseenden skulle kunna åvägabringas. Uttrycklig föreskrift om skyldighet för järnvägarna att utföra dylika åtgärder finnes icke i 1924 års kungörelse. Då detta synes utredningsmännen vara en brist, hava utredningsmännen i § 2 av förslaget till kungörelse om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. upptagit — förutom de föreskrifter, som återfinnas i motsvarande paragraf av 1924 års kungörelse — en bestämmelse av innebörd, att varningsmärken och säkerhetsanordningar skola så uppsättas, att syftet med desamma i största utsträckning tillgodoses. Med hänsyn till att

ovan påtalade olägenheter närmast hänföra sig till anordningen med grindar eller bommar, har därjämte i § 6 intagits en allmän bestämmelse rörande lyktor vid korsningar, försedda med dylik anordning, samt beträffande uppsättandet av grindar och bommar.

I anslutning till vad förut erinrats vilja utredningsmännen framhålla, att bestämmelser sådana som de nu omförmälda torde, därest de skola hava åsyftad verkan, förutsätta ej allenast att övervakandet av gällande föreskrifter, särskilt såvitt angår de enskilda järnvägarna, sker på ett effektivare sätt än hittills, därutinnan det lämpligen torde böra såsom tjänsteplikt åläggas någon lokal myndighet att hava sin uppmärksamhet riktad å det sätt, varpå desamma tillämpas, än även att åt representanter för vägtrafikintresset lämnas författningsenligt bestämd möjlighet att framhålla sina synpunkter rörande tillämpandet av berörda föreskrifter. Det vill synas, att härutinnan vägingenjörernas medverkan främst bör tagas i anspråk, varjämte åt landsfiskalerna bör uttryckligen uppdragas att övervaka efterlevnaden av hithörande föreskrifter. I sådant syfte framlägga utredningsmännen förslag dels till kungörelse om ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen, dels ock till kungörelse om ändrad lydelse av § 9 i instruktionen den 14 december 1917 (nr 903) för landsfiskalerna. Enligt förstnämnda förslag uppdrages åt vägingenjörerna, envar för län där han är stationerad, att minst en gång vart tredje år besiktiga varje inom berörda län befintlig korsning, varest anbragts varningsmärken eller säkerhetsanordningar, varom förmäles i förslaget till kungörelse om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m., därvid vägingenjören bör undersöka ej endast om varningsmärken och säkerhetsanordningar äro i överensstämmelse med gällande föreskrifter, utan även huruvida enligt hans uppfattning märkena och anordningarna äro på lämpligaste sätt anbragta. Vägingenjören bör följaktligen beakta, bland annat, stadgandena i § 2 första stycket samt i § 6 tredje stycket i den föreslagna kungörelsen om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. ävensom — enkannerligen därest vad utredningsmännen här ovan anført i fråga om tillämpligheten av den bestämmelse, som för närvarande återfinnes i 24 § väglagen, vinner beaktande — taga i övervägande, huruvida borthuggning eller klippning av träd eller buske erfordras. I den mån initiativet till de åtgärder, som av besiktningen må föranledas, icke ankommer på vägingenjören, har han att anmäla förhållandet för länsstyrelsen, vilken jämlikt § 13 andra stycket i förslaget till kungörelse om varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. — motsvarande § 12 andra stycket i 1924 års kungörelse — äger påkalla åtgärders vidtagande, beträffande statens järnvägar hos järnvägsstyrelsen samt i fråga om de enskilda järnvägarna hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I detta sammanhang synes lämpligen böra beröras ett spörsmål, varå utredningsmännens uppmärksamhet jämväl fästs under de av dem företagna resorna.

På sätt förut återgivits hava utredningsmännen i sitt den 30 november 1932 avgivna betänkande uttalat, att med avseende å vissa korsningar nöjaktig säkerhet för de vägfarande icke kunde åstadkommas annorledes än genom ändring av dessa korsningar; ehuru desamma i allmänhet torde böra ersättas med skenfria korsningar eller borttagas genom parallellvägar, kunde emellertid understundom de åsyftade ändringarna ske genom att vägen rätades eller droges över järnvägen å något annat ställe, varest terrängförhållandena vore gynnsammare. Ej sällan förekommer det nämligen såväl, på sätt ovan omnämnts, att vägen i en tvär kurva korsar järnvägen, som även att vägen visserligen i rak linje men i en mycket spetsig vinkel skär järnvägen. Även om, med beaktande av samtliga omständigheter, ändring av en sådan korsning ej anses direkt påkallad av trafiksäkerhetens krav, synes det emellertid vara förtjänt av övervägande, huruvida icke i samband med en av andra hänsyn föranledd omläggning av vägen densamma kan på ett ur här ifrågavarande synpunkter gynnsammare sätt dragas över järnvägen.

Då det emellertid visat sig, att även tämligen nyanlagda vägar dragits över en korsande järnväg på sätt, som icke kan anses tillfredsställande, vilja utredningsmännen ifrågasätta, huruvida det icke — i viss överensstämmelse med vad till exempel i Danmark och Finland skett — bör utfärdas bestämmelser därom, att väg, som anlägges, bör, innan den korsar järnväg, löpa rakt inom ett visst avstånd från järnvägen och icke korsa densamma i vinkel, som understiger visst gradtal. Utfärdandet av sådana bestämmelser synes böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

*Bestridandet
av kostnader-
na för säker-
hetsanord-
ningar m. m.*

*Ombudsmannen
Hallströms för-
slag.*

Utredningsmännen övergå härefter till spørsmålet om bestridandet av kostnaderna för varningsmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar.

Det i inledningen här ovan omförmälda, av ombudsmannen i järnvägsstyrelsen C. A. Hallström upprättade lagförslaget upptog ock bestämmelser rörande skyldigheten att vidkännas kostnaderna för anordnande av korsningar mellan järnväg och väg samt för anbringande av säkerhetsanordningar vid korsningar i järnvägens plan ävensom för bevakning av dylika korsningar. Härutinnan innehöll förslaget i huvudsak följande.

Beträffande korsning mellan järnväg och allmän väg eller gata skulle järnvägens ägare bestrida kostnaderna, därest planen för vägen eller stadsplan, vari gata upptagits, fastställts tidigare än planen för järnvägen. I motsatt fall skulle kostnaderna bestridas av de väg- eller gatuhållningsskyldiga. Prioritetsgrundsatsen skulle således gälla. Den senare tillkomna trafikleden skulle bära kostnaderna för korsningen. Om plan för väg och järnväg fastställts samtidigt, skulle kostnaderna för korsning bäras till hälften av vardera trafikleden. Även vid anordning av korsning mellan järnväg och enskild väg skulle prioritetsgrundsatsen vara avgörande för kostnadsfrågan. — Ändring eller flyttning av korsning på grund av ändrade förhållanden skulle bestridas av järnvägens ägare eller av vederbörande väg- eller gatuintressenter, allt eftersom de ändrade förhållanden, som föranlett behovet av ändringen eller flyttningen, vore att hänföra till järnvägen eller till vägen eller

gatan. Vore de att hänföra till båda eller till ingendera, skulle kostnaderna fördelas mellan järnvägens ägare samt väg- eller gatuintressenterna.

Kostnaderna för anbringandet och vidmakthållandet av säkerhetsanordning eller för bevakning av korsning skulle bestridas av den, som hade att bestrida kostnaderna för korsningens anordnande. Detsamma gällde även i fall, då det efter korsningens anordnande av någon anledning visade sig erforderligt att anbringa säkerhetsanordning eller anordna bevakning. Om korsning flyttades till annan plats, skulle kostnaderna för säkerhetsanordningar å den nya platsen jämväl bäras av den ursprungligen för sådana kostnader ansvarige. Allenast extra kostnader till följd av flyttningen skulle bäras av den, som hade att bestrida kostnaderna för den nya korsningens anordnande. Sådana extra kostnader vore ej blott flyttningsskostnader utan även t. ex. kostnader för sådana säkerhetsanordningar, som ej skulle varit erforderliga, om övergången bibehållits å sin forna plats.

På sätt förut anmärkts föranledde omförmälda förslag icke någon åtgärd.

Efter utfärdandet av 1924 års kungörelse hemställde Svenska järnvägsför-
 eningen i skrivelse till Konungen den 28 februari 1925, bland annat, att till
 täckande av de enskilda järnvägarnas kostnader för vidtagande av de i kungö-
 relsen föreskrivna anordningarna måtte få användas erforderligt belopp av
 automobilskattemedel. Föreningen ansåge det fullt rimligt och skäligt, att
 nämnda medel finge användas till täckande av berörda kostnad. Dessa anord-
 ningar hade nämligen tillkommit uteslutande i anledning av motortrafikens
 uppkomst och starka utveckling.

Framställnin-
 gar om ersätt-
 ning för järn-
 vägnas kost-
 nader för sä-
 kerhetsanord-
 ningar m. m.

I skrivelse till Konungen den 14 mars 1925 hemställde järnvägsstyrelsen, bland annat, att före inträdet av den tidpunkt, vid vilken de i kungörelsen påbjudna anordningarna senast skulle vara vidtagna, bestämmelser måtte utfärdas rörande vem som i olika fall skulle bära kostnaderna för anordningarna, att dessa bestämmelser måtte avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med de principer, som kommit till uttryck i Hallströms ovanberörda förslag, samt att, då ifrågavarande säkerhetsanordningar måste anses hava i väsentlig grad nödvändiggjorts av den växande motorfordonstrafiken, möjlighet måtte beredas att erhålla bidrag av automobilskattemedel till anordningarnas utförande och vidmakthållande även i de fall, där kostnaderna enligt förenämnda principer skulle åvila järnvägarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i skrivelse till Konungen den 3 april 1925, bland annat, att då bestämmelsen i 1924 års kungörelse om skyldighet för järnvägarna att utföra föreskrivna säkerhetsanordningar icke hade avseende på frågan, vem som slutligen skulle vidkännas kostnaderna därför, densamma tydligen innebure, att kostnaderna ej alltid borde drabba järnvägarna. Beträffande de allmänna vägarna funnes ett väghållningsdistrikt eller en stad, som kunde betraktas såsom huvudintressent i vägen och såsom motpart till järnvägen i fråga om utgörande av kostnaderna. Beträffande de enskilda, allmänneligen befarna vägarna funnes emellertid ej någon dylik motpart bestämd, även om en faktisk huvudintressent i vägen skulle kunna angivas. Det vore högeligen önskvärt, att lagbestämmelser om kostnadernas utgående i fråga om vägkorsningar bleve utarbetade.

I ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte för ändamålet särskilt tillkallade sakkunniga den 14 november 1925 avgivet betänkande med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel samt till kungörelse med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedlen berördes jämväl frågan om automobilskattemedlens användning till täckande av kostnader för säkerhetsanordningar vid järnvägsövergångar. Styrelsen och de sakkunniga anförde härom, att i den mån kostnaderna för sådana åtgärder, som vidtoges i enlighet med 1924 års kungörelse, bleve ålagda vederbörande väghållningsskyldiga och således ansåges böra påläggas väghållningen, några principiella hinder icke syntes föreligga för att vägdistriktet därför skulle kunna tilldelas bidrag i vanlig ordning. Däremot lade gällande bestämmelser uppenbarligen hinder i vägen för järnväg att för sina kostnader för samma ändamål åtnjuta bidrag av automobilskattemedel. Styrelsen och de sakkunniga ville ej förneka skäligheten av att även järnväg skulle kunna erhålla bidrag av automobilskattemedel till sådana anordningar, som avsåge trafiksäkerhetens höjande för vägtrafikens del, men då utredning ännu ej föreläge angående de totala kostnaderna för ifrågavarande åtgärder eller efter vilka grunder dessa slutligen borde åläggas vägväsendet eller drabba järnvägarna, hade det syntts styrelsen och de sakkunniga icke möjligt föreslå grunder för statsbidrag till järnvägarna för ifrågavarande ändamål.

Sedermera hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 7 december 1925, att Kungl. Maj:t måtte besluta, att kostnaderna för de i 1924 års kungörelse föreskrivna och på statens järnvägar till utförande ankommande anordningar måtte gäldas med automobilskattemedel. Styrelsen anförde därvid, att det torde vara obestriddligt, att ifrågavarande anordningar påkallats av den senare än järnvägstrafiken tillkomna och i ständig ökning stadda automobiltrafiken. Det måste anses i hög grad befogat, att denna trafik även finge vidkännas kostnaderna för de anordningar, som blivit påkrävda att utföras till dess fromma.

1928 års
promemoria.

I anledning av sålunda föreliggande framställningar utarbetades inom kommunikationsdepartementet i början av år 1928 en promemoria (här nedan benämnd 1928 års promemoria) angående täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för anordningar, som föreskrivits i 1924 års kungörelse.

I denna promemoria erinrades, att frågan såväl om vem som skulle vidkännas kostnaderna för vidtagande av de i kungörelsen föreskrivna säkerhetsanordningarna som om sättet för täckande av samma kostnader under en följd av år varit föremål för beaktande, men att slutlig ställning till frågan om kostnadernas fördelning ännu icke intagits, varav olägenheten gjort sig särskilt märkbar vid bestridandet av de engångskostnader, som föranletts av oförmålda anordningar. Därefter anfördes i promemorian:

Att genom lag reglera frågan om kostnadsfördelningen förutsatte en vidlyftig och komplicerad lagstiftning. I varje fall torde icke därigenom kunna lösas frågan om de redan nedlagda kostnadernas fördelning, då man i förevarande fall näppe-

ligen kunde giva den ifrågasatta lagstiftningen retroaktiv verkan. Man skulle alltså för den stora mängden av utförda arbeten vara hänvisad till det enda för närvarande till buds stående medlet, nämligen att genom rättegång få frågan avgjord. Ett sådant resultat vore icke tilltalande. Utom det att domstolarna skulle belastas med ett synnerligen stort antal vidlyftiga och svårbedömda rättegångar, vilka först efter lång tid kunde väntas slutförda, skulle såväl järnvägarna som väghållningsdistrikten eller städerna betungas med betydande besvär och kostnader för tekniska utredningar, hörande av vittnen och sakkunniga samt övriga rättegångskostnader, allt utgifter utan motsvarande nytta. Orsaken till att järnvägarna hittills med anledning av de genom 1924 års kungörelse dem ålagda förpliktelserna icke i större utsträckning anhängiggjort rättegångar av ifrågavarande slag torde ock vara att söka i obenägenheten att anhängiggöra ett så stort antal kostsamma och alltid till sin utgång ovissa rättegångar, innan det blivit klarlagt, att frågan icke kunde lösas på annat sätt — närmast genom bidrag av automobilskattemedel — vilket järnvägarna av flera skäl ansett sig äga grundad anledning antaga vara möjligt.

Vid bedömande av möjligheterna att lösa den nu föreliggande frågan annorledes än genom rättegång måste ihågkommas, att man icke annorledes än genom lagstiftning kunde betaga parterna deras möjlighet att få sin betalningsskyldighet prövad av domstol, där de ej själva ginge in därpå. Med utgångspunkt från att den andel av ifrågavarande kostnader, som skäligen kunde anses falla på vägintrasset, helt skulle bestridas av automobilskattemedel, under det att den kostnadsandel, som beräknades belöpa på järnvägarna, helt skulle bäras av dessa, kunde saken ordnas på följande sätt. Järnväg, som efter utfärdandet av 1924 års kungörelse fått vidkännas kostnad för säkerhetsåtgärd, varom nu vore fråga, och som funne denna åtgärd helt eller delvis föranledd av vägtrafiken, skulle till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiva till Konungen ställd ansökan om bidrag av automobilskattemedel till bestridande av denna kostnad med belopp, motsvarande den andel av kostnaden, som kunde anses belöpa på vägintrasset. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranstaltat om eventuellt erforderlig komplettering av förebragt utredning, skulle handlingarna därifrån översändas till vederbörande länsstyrelse, som efter hörande av vederbörande väghållningsdistrikt eller stad hade att med eget yttrande återställa handlingarna till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter det sistnämnda styrelse med eget utlåtande överlämnat ärendet till Kungl. Maj:t, skulle Kungl. Maj:t bestämma, huruvida och till vad belopp bidrag skulle utgå. Sådant bidrag skulle ej till järnvägen utbetalas, med mindre järnvägen på bindande sätt avstode från rätt att föra talan mot vederbörande väghållningsdistrikt eller stad om deltagande i kostnaden. Därest järnväg, som ej åtnöjdes med beviljat bidrag, vägrade avgiva dylik förbindelse, skulle frågan om bidrag till järnvägen vara förfallen och för järnvägen återstå att väcka rättegång mot väghållningsdistriktet eller staden. Blev väghållningsdistrikt eller stad i denna rättegång ålagd betalningsskyldighet, skulle distriktet eller staden givetvis få bidrag av automobilskattemedel, motsvarande det utdömda ersättningsbeloppet, där ej distriktet eller staden själv föranlett, att för högt belopp utdömts.

Beträffande fastsläendet av de principer, som skulle läggas till grund för den nu ifrågasatta fördelningen av kostnaderna mellan järnvägs- och vägintrasset, borde man givetvis i första hand utgå från gällande rättsgrundsatser. I lag gäves emellertid inga regler att tillämpas vid ett dylikt avgörande, och praxis på området kunde ej sägas lämna fullständig ledning. Gällde frågan kostnader för anordningar vid korsning, som föranletts av nytillkommen trafikled, syntes antagligt, att med tillämpning av prioritetsgrundsatsen den, som hade att svara för den

nyttillkomna trafikleden, i allmänhet finge bära kostnaderna. Något rättsfall, som direkt bestyrkte detta antagande, vore icke känt, men en dylik grundsats hade inom likartade områden kommit till uttryck inom lagstiftningen. Rörande frågan om vem som skulle svara för kostnaderna för anordningar, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av inträffade förändrade förhållanden, föreläge i två fall avgöranden i högsta instans. I ena fallet (se Kungl. Maj:ts dom den 11 september 1917, N. J. A. 1917:386) var fråga om kostnaderna för ombesörjande av bevakning. Som skäl för järnvägens skyldighet att i detta fall bära kostnaderna åberopades i den dom, som slutligen fastställdes, såväl den omständigheten, att vägen fanns vid järnvägens anläggande, som ock att den fara, som med befintliga anordningar vid korsningen föreläge för vägtrafiken, orsakades av järnvägs-trafiken. Men till att trafiken å vägen under tiden efter järnvägens tillkomst betydligt ökats, togs icke hänsyn. Det andra fallet (se Kungl. Maj:ts dom den 2 oktober 1922, N. J. A. 1922:424) rörde vägövergångars breddning samt därav nödvändiggjorda ändringar i vägbomsanordningar. Även i detta fall voro vägarna äldre än järnvägen. Vaghållarna förklarades skyldiga att vidkännas kostnaderna på den grund, att behovet av utvidgningarna föranletts uteslutande av ökad trafik å vägarna. I sistnämnda fall hade tidsprioriteten med avseende å trafikledernas tillkomst icke fått inverka, utan kostnaderna hade lagts på den, som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena varit att hänföra.

Vid den nu ifrågasatta fördelningen syntes huvudregeln lämpligen bliva den, att, när fråga vore om kostnad för anordning, vilken föranletts av en nyttillkommen trafikled, den, som hade att svara för berörda trafikled, ensam skulle bära kostnaden, varemot, när fråga vore om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skulle bäras av den, som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra.

I promemorian lämnades därefter vissa uppgifter rörande de ekonomiska konsekvenserna av bidrag enligt sålunda angivna grunder. Engångskostnaderna för genomförande av de genom 1924 års kungörelse påbjudna säkerhetsanordningarna upptogs i tre grupper, nämligen

- 1) för kryssmärkens anbringande,
- 2) för anordningar, varigenom järnvägarna vunno besparing i bevakningskostnaderna, samt
- 3) för övriga anordningar.

I promemorian anfördes vidare:

Då kryssmärkena måste anses såsom ett nödvändigt tillbehör till järnväg, ingalunda erforderligt uteslutande på grund av automobiltrafiken, syntes järnvägarna böra själva helt vidkännas kostnaderna för dessa märken, liksom vaghållningsdistrikten fått bestrida kostnaderna för de varningstecken vid järnvägs korsning, som föreskreves i 1923 års förordning om motorfordon. Likaså torde järnvägarna få själva vidkännas kostnaderna för de anordningar, som med stöd av 1924 års kungörelse vidtagits i syfte att vinna besparing i dittillsvarande utgifter för bevakning av vägkorsning. Därefter återstode kostnaderna för gruppen 3) här ovan, beräknade för statens järnvägar till 1 060 000 kronor samt för de enskilda järnvägarna till 1 389 000 kronor, eller tillhopa 2 449 000 kronor, vilket belopp kunde ifrågakomma till fördelning mellan järnvägsintresset och väginintresset. Av detta belopp belöpte omkring 600 000 kronor på säkerhetsanordningar vid enskilda vägar. I överensstämmelse med principerna för automobilskattemedlens användning borde

måhända från statsbidrag undantagas anordningar vid korsning med enskild väg. I de fall, då dylika anordningar framtvingats av automobiltrafiken, syntes dock bidrag av automobilskattemedel kunna utgå, särskilt med hänsyn till de stora svårigheter, som i allmänhet torde möta för järnvägen att utfå någon del av kostnaderna hos intressenterna i den enskilda vägen ävensom för en rättvis fördelning mellan vägitressenterna inbördes av den på dem fallande kostnadsandelen.

Även uppkommande frågor om täckandet av kostnader för framdeles vidtagna anordningar av ifrågavarande slag syntes kunna lösas efter nu angivna grunder.

I skrivelse den 13 oktober 1928 till chefen för kommunikationsdepartementet framlade järnvägsekonomisakkunniga förslag angående täckande av kostnaderna för vissa anordningar vid korsning mellan järnväg och väg samt anförde därutinnan, bland annat, följande.

Järnvägs-
ekonomi-
sakkunniga.

Spörsmålet vem som i det särskilda fallet skulle vidkännas kostnaderna för korsningsanordningarna kunde icke anses vara juridiskt fullt utrett. Oavsett det slut, vartill man vid strängt juridisk prövning av rättsförhållandet mellan väg- och järnvägsintressena kunde komma, syntes det emellertid de sakkunniga uppenbarligen icke skäligen att belasta järnvägarna med kostnader för ett annat, nytillkommet trafikmedel, automobilerna. Det vore icke möjligt eller rimligt att bortse från den fullständigt genomgripande förändring i avseende på vägarna och vägtrafiken, som inträtt genom automobiltrafikens starka utveckling. Vägtrafiken och vägarnas funktion vore icke längre av samma art som förut. Det vore en helt ny trafikform, som uppväxt och visserligen begagnade vägnätet, men emedan den vore av ett helt nytt slag, i själva verket krävde, att vägarna i olika avseenden väsentligt omändrades. Till dessa erforderliga förändringar hörde även anordningarna vid korsningar. Den nya maskindrivna formen av trafik hade tillika blivit en konkurrent till järnvägarna, och det kunde näppeligen vara rimligt, att järnvägarna, genom konkurrensen försvagade till sin ekonomi och hämmade i sin utveckling, skulle bära kostnader, som krävdes för det nytillkomna trafikmedlets obehindrade utveckling. Om järnvägarna tidigare kunnat anses skyldiga vidkännas uppoftningar för att icke hämma vägarnas i allmänhet lokalt betonade trafik, så kunde dock icke därav följa skyldighet att bekosta ombyggnader för att vägarna skulle kunna betjäna helt nya trafikuppgifter. För automobilismens utveckling vore anordnandet av icke blott säkra utan även bekväma järnvägsövergångar av stor betydelse. Med minst lika stort skäl och till lika stor nytta för automobilismen torde automobilskattemedel kunna användas till sådana ändamål som till en mångfald andra arbeten, såsom kurvrätningar, backsänkningar m. m. Med de allmänna principerna för automobilskattemedels användning stode användningen till nämnda ändamål i fullgod överensstämmelse.

De sakkunniga funne det sålunda utan tvekan skäligen och riktigt, att de i allt väsentligt för automobiltrafikens skull i enlighet med 1924 års kungörelse tillkomna säkerhetsanordningarna bekostades med automobilskattemedel.

I enlighet med vad i 1928 års promemoria anförts borde huvudregeln vid kostnadsfördelningen vara, att, när fråga vore om kostnad för anordning, vilken föranletts av en nytillkommen trafikled, den som hade att svara för berörda trafikled ensam skulle bära kostnaden, varemot, när fråga vore om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skulle bäras av den, som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra. Därvid förutsattes, att de kostnader, som befunnas falla på vägitresset, helt skulle bestridas av automobilskattemedel, under det att järnvägarnas kostnadsandel helt skulle bäras av dessa.

De sakkunniga ansåge skäligt, att på sålunda angivet sätt bestredes anläggningskostnaderna icke blott för de i 1924 års kungörelse angivna särskilda säkerhetsanordningarna utan jämväl för de i samma kungörelse föreskrivna varningsmärkena (kryssmärkena). Dessa senare torde nämligen vara tillkomna för den snabbgående landsvägstrafiken, vilken behövde på långt avstånd erhålla en iögonfallande underrättelse om annalkandet till järnvägsövergång. Det vore ju ock någonting nytt, som aldrig förut föreskrivits i lag eller förordning eller i järnvägarnas koncessioner. Beträffande sådana säkerhetsanordningar, genom vilka järnväg vunne besparing i bevakningskostnaden, borde gälla, att på järnvägsintresset skulle anses falla och således av järnvägen bestridas ett belopp, motsvarande det efter 5 procent kapitaliserade värdet av den årliga driftkostnadsbesparingen. Från järnvägarnas sida torde intet vara att erinra mot att statsbidrag till anläggningskostnad utbetalades allenast under villkor, att järnvägen på bindande sätt avstode från rätt att föra talan mot vederbörande väghållningsdistrikt eller stad om deltagande i samma kostnad. Även uppkommande frågor om täckande av kostnader för framdeles vidtagna anordningar av ifrågavarande slag borde lösas efter enahanda grunder.

Beträffande slutligen kostnader för underhåll och drift av ifrågavarande anordningar syntes dessa i regel skäligen kunna fördelas på järnvägs- och vägintrasset efter enahanda grunder som engångskostnaden. Därvid kunde de sakkunniga emellertid icke föreslå annan utväg än att överenskommelse i varje särskilt fall bleve träffad mellan vederbörande järnväg samt väghållningsdistrikt eller stad. Det torde få antagas, att sådan överenskommelse i allmänhet skulle kunna träffas i godo, och att rättegång om fördelning av underhålls- och driftkostnad merendels icke skulle behöva förekomma, sedan avgörande träffats rörande engångskostnaden.

Proposition
nr 33 till 1929
års riksdag.

I anledning av förenämnda framställningar och förslag, över vilka yttranden avgivits av länsstyrelserna samt åtskilliga myndigheter och sammanslutningar, avlät Kungl. Maj:t proposition (nr 33) till 1929 års riksdag, däri föreslogs, att riksdagen ville medgiva, att till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt 1924 års kungörelse vidtagna anordningar finge utgå bidrag enligt av chefen för kommunikationsdepartementet förordade grunder, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägs korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder.

I propositionen anförde chefen för kommunikationsdepartementet — efter en redogörelse av vad i ärendet förekommit — i huvudsak följande.

De säkerhetsanordningar, som järnvägarna blivit ålagda utföra enligt 1924 års kungörelse, hade i stort sett betingats av automobiltrafikens kraftiga utveckling. Det syntes vid sådant förhållande uppenbart, att det ej kunde anses med rättvisa och billighet förenligt, att järnvägarna själva skulle slutligen alltigenom vidkännas de i förevarande hänseenden uppkomna kostnaderna.

Det i 1928 års promemoria framlagda förslaget kunde icke göra anspråk på att utgöra en ur teoretisk synpunkt uttömmande lösning av förevarande spörsmål. En sådan torde icke kunna åstadkommas utan en invecklad lagstiftning, vilken dock näppeligen skulle kunna givas retroaktiv verkan. Att förslaget emellertid vore ägnat att tillgodose ett starkt behov, framginge av det alldeles övervägande gillande, varmed det mottagits av de myndigheter och övriga vederbörande, som yttrat sig över detsamma.

I avseende å kryssmärkena ansåge departementschefen, i likhet med vad i promemorian uttalats, någon ersättning ej böra ifrågakomma. Likaledes delade departementschefen den i promemorian uttalade uppfattningen, att järnvägarna själva borde få vidkännas kostnaderna för de anordningar av ifrågavarande slag, som medförde besparing i bevakningskostnader.

Beträffande övriga anordningar syntes det skäligt, att ersättning utginge i den mån de orsakats av vägintrasset. Därvid torde man hava att välja mellan det i promemorian föreslagna förfarings sättet att i varje särskilt fall uppskatta järnvägsintressets och vägintrasset andelar i kostnaderna eller att, såsom i en del yttranden föreslagits, verkställa fördelningen efter en på förhand bestämd kvot. Sistnämnda förfarande skulle onekligen medföra en betydande förenkling av ersättningsärendenas handläggning. Med hänsyn till den växlande anpart, som i de särskilda fallen torde komma på respektive intressen, syntes ett sådant summariskt förfarande, hur lämpligt det i och för sig kunde vara, knappast vara ur rättvisans synpunkt tillfredsställande. Även om det finge antagas, att järnvägsintressets och vägintrasset andelar skulle visa sig i allmänhet stanna omkring proportionen 1 : 2, torde det vara påkallat, att möjlighet till justeringar hölles öppen och att alltså prövningen skedde från fall till fall. Hos Kungl. Maj:t torde dock ersättningsfrågorna böra om möjligt avgöras på en gång för större grupper.

Som villkor för utbekommande av kostnadsbidrag borde uppställas, att järnvägen avgåve förbindelse att avstå från anspråk på ersättning av vederbörande vägintrassenter.

Enligt promemorian skulle bidrag utgå även för anordningar vid korsningar med enskild väg, som allmänheten befores. I de flesta fall torde dessa anordningar hava orsakats av automobiltrafiken. Det syntes skäligt att, då så vore fallet, bidrag av automobilskattemedel finge utgå i enahanda omfattning som för anordningar vid korsning med allmän väg.

Vad i övrigt beträffade den omfattning, vari bidrag av automobilskattemedel borde beredas, syntes bidraget böra begränsas till att avse engångskostnaderna för sådana anordningar enligt 1924 års kungörelse, som betingats av förhållandena vid tiden för kungörelsens ikraftträdande. Icke minst i betraktande av den till sin storlek mycket ovissa statsutgift, som en vidsträckt rätt till ersättning skulle innebära, samt svårigheten att med bestämdhet kunna påräkna, att medel därför skulle finnas tillgängliga, torde det vara lämpligt att stanna vid den nu föreslagna gränsen.

Kungl. Maj:ts förslag bifölls av riksdagen, varefter den 4 september 1929 utfärdades kungörelse (nr 274) angående bidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. Däri stadgades: i § 1 att till bestridande av engångskostnad för sådan på grund av bestämmelserna i 1924 års kungörelse vidtagen anordning, som betingats av förhållandena vid tiden för sistnämnda kungörelsens ikraftträdande, ägde järnväg åtnjuta bidrag av automobilskattemedel, dock icke för kryssmärke, förvarningsmärke eller sådan anordning, varigenom järnvägen vunne besparing i bevakningskostnader; i § 2 att bidrag för säkerhetsanordning utginge med belopp, motsvarande den del av kostnaden för densamma, som skäligen funnes böra åvila vägintrasset, dock att bidraget i allmänhet ej finge överstiga två tredjedelar av samma kostnad; i § 3 att ansökning om bidrag skulle, ställd till Kungl. Maj:t, ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före den 1 mars 1930; i § 6 att bidrag, som

Kungörelsen
4/9 1929.

i § 1 avsåges, skulle utgå, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägs korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder; samt i § 7 att bidrag utbetalades, sedan järnvägens ägare och, om järnvägen trafikerades av annan, jämväl denne avgivit förbindelse att mot bidragets åtnjutande avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande vägintressenter för kostnad, som bidraget avsåge.

Järnvägsstyrelsens skrivelse
50/10 1930.

Sedermera har järnvägsstyrelsen i skrivelse till Konungen den 30 oktober 1930 framhållit, att efter år 1924 givetvis tillkommit en hel del nya vägar, som korsade järnvägarna, ävensom att en hel del äldre, järnväg korsande vägar förändrat karaktär i så måtto, att de från att vara icke allmänneligen befarna blivit detta eller till och med blivit allmänna vägar. I de fall då så skett eller komme att ske, vore järnvägarna skyldiga att vid korsningarna vidtaga föreskrivna säkerhetsanordningar. — Efter en erinran om de grunder, som enligt 1928 års promemoria förordats för bestämmande, i vilken mån järnvägsintresset respektive vägintresset borde bestrida kostnaderna för i promemorian avsedda anordningar, anförde styrelsen vidare:

Tillämpades dessa grunder, såsom rimligt syntes vara, jämväl beträffande senare tillkomna säkerhetsanordningar, borde — om trafiken å en väg så ändrat karaktär, att vid vägens korsning med järnväg uppsättande eller komplettering av säkerhetsanordningar måste ske — vederbörande rättsägare beträffande vägen vara skyldig att svara för kostnaderna för dessa anordningar. Det torde emellertid komma att möta stora svårigheter för järnvägen att förmå dylik rättsägare att fullgöra sin skyldighet härutinnan. Detta gällde särskilt, då enskild väg, avsedd för viss markägare, så småningom finge karaktär av allmänneligen befaren, till följd därav att marken i närheten av vägen bleve indelad i tomter eller på annat sätt bleve tätt befolkad. I anledning därav och då det så gott som undantagslöst brukade vara den ökade vägtrafiken, som medförde behovet av säkerhetsanordningar vid korsning eller komplettering av sådana, ansåge styrelsen sig såsom en lämplighetsåtgärd böra ifrågasätta, att kostnaderna för dessa anordningar även för framtiden finge bestridas av automobilskattemedel efter i huvudsak samma grunder som skett beträffande förenämnda engångskostnader.

Vissa uppgifter rörande järnvägarnas kostnader för säkerhetsanordningar.

Enligt till utredningsmännen i början av år 1932 inkomna uppgifter från järnvägsstyrelsen och flertalet av de enskilda järnvägarna hava i anledning av förhållanden, som inträffat efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, intill förstnämnda tidpunkt utförts, vid statens järnvägar 142 och vid de enskilda järnvägar, beträffande vilka uppgifter lämnats, 132 säkerhetsanordningar. I fråga om de vid statens järnvägar sålunda utförda anordningarna (däri inbegripas även komplettering av förut befintliga ringklockor och ljussignaler samt utbyte av fällbommar mot automatiska anläggningar) har järnvägsstyrelsen uppgivit, att desamma i 88 fall föranletts av vägtrafikens ökning — därmed åsyftas jämväl att ny väg tillkommit eller att förut befintlig, föga befaren enskild väg blivit allmänneligen befaren — att i 20 fall anordningar utförts till trafiksäkerhetens höjande utan dylik orsak, att i 18 fall vid station inrättats

s. k. obehövad körning samt att i 16 fall ny järnväg anlagts. Beträffande de enskilda järnvägarna hava lika fullständiga uppgifter icke varit för utredningsmännen tillgängliga; av nyssnämnda 132 anordningar synas 98 hava föranletts därav att ny väg tillkommit eller att trafiken å förut befintlig väg ökats.

Kostnaderna för nu omförmälda anordningar hava vid statens järnvägar uppgått till ungefär 323 000 kronor, därav för de anordningar, som föranletts av vägtrafikens ökning, till omkring 158 000 kronor och för de anordningar, som utförts till trafiksäkerhetens höjande utan dylik orsak, till cirka 32 000 kronor. — Motsvarande uppgifter saknas i fråga om de enskilda järnvägarna.

Rörande kostnaderna för underhåll och drift av säkerhetsanordningar få utredningsmännen hänvisa till de såsom bilagor till detta betänkande fogade uppställningar (Bil. 1 och 2), grundade på uppgifter, som på begäran av utredningsmännen och i anslutning till därvid lämnade anvisningar avgivits av järnvägsstyrelsen samt flertalet av de enskilda järnvägarna.¹ Då de enskilda järnvägar, från vilka uppgifter ej lämnats, så gott som undantagslöst äro av obetydlig omfattning, torde frånvaron av uppgifter från desamma icke nämnvärt inverka på slutsummorna i uppställningen rörande de enskilda järnvägarna.

I dessa uppställningar har även upptagits antalet av de grindar och bommar, som skötts av stationspersonal, men har någon särskild kostnad för underhåll och drift av dessa anordningar icke medtagits. Driftkostnaderna utgöras ju huvudsakligen av löner till ifrågakomna stationspersonal, men då denna regelmässigt har även andra uppgifter än skötseln av anordningarna, har det ansetts ogörligt att från de olika järnvägarna erhålla på likartat sätt beräknade uppgifter å sagda driftkostnader. Vad underhållskostnaderna angår, hava från ett flertal enskilda järnvägar härutinnan erforderliga uppgifter icke stått att erhålla. Vid statens järnvägar hava omförmälda underhållskostnader såväl för år 1924 som för år 1931 uppgivits till 120 kronor för anläggning.

Underhålls- och driftkostnaderna för samma slag av anläggningar vid de enskilda järnvägarna förete, enligt de från dessa järnvägar inkomna uppgifterna, betydande skiljaktigheter.² Beträffande kostnaderna för driften av grindar och bommar, skötta av särskilda vägvakter, är detta naturligt, då dessa kostnader — huvudsakligen löner till vägvakterna — självfallet äro beroende av antalet tåg för dag samt därjämte växla å olika orter. Anmärkningsvärt är däremot, att underhållet av en grind- eller bomanläggning växlar mellan lägst ett eller annat 10-tal kronor och högst över 400 kronor, underhållet

¹ Utredningsmännen hade hemställt om uppgifter för — förutom år 1924 — år 1930. Enär bokföringen vid statens järnvägar omlagts fr. o. m. år 1931 samt den nya bokföringen ansetts lämna en tydligare bild av förhållandena, har järnvägsstyrelsen lämnat uppgifter för år 1931 i stället för år 1930. Enligt uppgift från järnvägsstyrelsen föreligger icke någon väsentlig skillnad mellan de å sistnämnda två år belöpande kostnaderna.

² Delvis torde förklaringen till dessa skiljaktigheter ligga däri att några järnvägar dels bland kostnaderna i kolumn 4 upptagit jämväl kostnaderna för underhåll av anläggningar, som avses i kolumn 2, dels ock bland underhållskostnader, som avses i kolumnerna 4, 8 och 10, inräknat jämväl avskrivningsbelopp.

och driften av ett ringverk mellan lägst 55 och högst 400 kronor samt underhållet och driften av ett ringverk med ljussignaler mellan lägst 150 och högst 900 kronor. Samtliga dessa siffror äro tagna ur uppgifterna för år 1930. För statens järnvägar, varest med undantag av kostnaderna för driften av bommar och grindar, skötta av vägvakter, samma kostnadsuppgifter lämnats för samtliga bansektioner, äro motsvarande siffror respektive 50, 240 och 420 kronor.

Av uppställningarna framgår, att antalet säkerhetsanordningar — grindar och bommar, ringverk samt ljussignaler — från 1924 till 1930 (1931) stigit med 228 vid statens järnvägar och med 410 vid de enskilda järnvägarna. Det förtjänar särskilt framhållas, att det oaktat antalet grindar och bommar, skötta av vägvakter, vid såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna väsentligen sjunkit.

För de anordningar, varför kostnadsuppgifter intagits i uppställningarna, belöpte sig de sammanlagda kostnaderna för år 1924 till 325 524 kronor vid statens järnvägar och till 610 011 kronor vid de enskilda järnvägarna, eller således sammanlagt till 935 535 kronor. Motsvarande siffror för år 1930 (1931) äro 383 940 kronor vid statens järnvägar och 705 985 kronor vid de enskilda järnvägarna eller följaktligen tillhopa 1 089 925 kronor. Från år 1924 till år 1930 (1931) hava järnvägarnas ifrågakomna utgifter således stegrats med 154 390 kronor. Härtill komma, såsom förut antytts, underhålls- och driftkostnader för grindar och bommar, vilka skötts av stationspersonal. Från driftkostnaderna för dessa anordningar torde i detta sammanhang kunna bortses. Vad underhållskostnaderna för desamma beträffar, synas dessa — med ledning av därutinnan lämnade uppgifter för statens järnvägar — kunna för såväl dessa järnvägar som de enskilda järnvägarna beräknas till vid pass 185 000 kronor för år 1924 och till ungefär 225 000 kronor för år 1930 (1931), således en stegring av cirka 40 000 kronor.

Den stegring av underhålls- och driftkostnaderna, som sålunda inträffat, kan icke anses föranledd enbart av de skärpta bestämmelser angående säkerhetsanordningar, som genom 1924 års kungörelse kommit till stånd. Tydligast framgår detta av de lämnade uppgifterna rörande kostnaderna för driften av bommar och grindar, skötta av särskilda vägvakter. Ehuru antalet av dessa anordningar vid såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägarna väsentligen minskats från år 1924 till år 1930 (1931), hava driftkostnaderna för sagda anordningar vid statens järnvägar endast i obetydlig grad minskats och vid de enskilda järnvägarna till och med ökats. Detta förhållande läter bero av den stegring av arbetslönerna, som under ifrågavarande år ägt rum. Att ens ungefärligen angiva den stegring av underhålls- och driftkostnaderna, som genom 1924 års kungörelse förorsakats järnvägarna, torde icke låta sig göra.

I lag givas, såsom i 1928 års promemoria framhållits, icke några regler rörande spörsmålet, vem som har att vidkännas kostnaderna för de anordningar, som i 1924 års kungörelse föreskrivas. Vad praxis på området beträffar har i

sagda promemoria uttalats, att praxis ej kunde sägas lämna fullständig ledning, i anslutning till vilket uttalande omnämnts två avgöranden i högsta instans (N. J. A. 1917 s. 386 och 1922 s. 424). Från högsta instans föreligga numera ytterligare avgöranden rörande ifrågavarande spörsmål.¹ Detsamma har jämväl behandlats i en promemoria, som av justitierådet E. Stenbeck upprättats i samband med ett av dessa mål. Ur denna promemoria vilja utredningsmännen, med välvilligt tillstånd av justitierådet Stenbeck, här återgiva följande.

Efter en redogörelse för ombudsmannen Hallströms ovan omförmälda förslag ävensom för innehållet i förenämnda proposition anføres: »Visserligen synes det mig icke — på sätt som skett i 1928 års promemoria — kunna utan vidare antagas, att Kungl. Maj:ts dom i N. J. A. 1922 s. 424 innebär en annan principiell ståndpunkt i den fråga, som förelåg till bedömande i N. J. A. 1917 s. 386. Ty även om man såsom i sistnämnda rättsfall anser prioriteten i fråga om de korsande trafikledernas tillkomst i regel vara avgörande för skyldigheten att svara för kostnaden för de säkerhetsanordningar, som kunna vid olika tider anses erforderliga med hänsyn till då rådande förhållanden, följer ej därav, att icke kostnaderna för en breddning av själva vägövergången kan anses åvila de väghållningsskyldige såsom utgörande kostnad för vägbyggnad och kostnaden för ändringen av vägbomsanordningen såsom en av vägbyggnaden förorsakad extra kostnad.

Justitierådet
Stenbecks
promemoria.

Till förmån för den ståndpunkt, som intogs i N. J. A. 1917 s. 386, kan anföras, att om en senare trafikled tar i anspråk mark, som tjänar en redan anlagd trafikled, den senare trafikleden bör (enligt expropriationsgrundsatserna) svara för intrång, som vållas den tidigare trafikleden, d. v. s. den senare trafikleden bör svara för kostnader, som icke skolat drabba den tidigare trafikleden, om den senare ej kommit till stånd, t. ex. av korsningen orsakade utgifter för säkerhetsanordningar. Den senare trafikleden bör i sina kalkyler räkna med en sådan förpliktelse. En dylik förpliktelse synes mig också rimlig och billig, även när utgifterna vållas av förändrade förhållanden, hänförliga till den gamla trafikleden, när de äro av normal, *beräknelig* beskaffenhet (adekvat kausalitet). Det synes mig ej obilligt att låta en järnväg, som korsar en förut anlagd landsväg, bära kostnaderna för säkerhetsanordningar, som bliva erforderliga till följd av en ökning av vägtrafiken, med vilken järnvägens anläggare bort räkna såsom möjlig.

Men även om man anser sig böra intaga denna ståndpunkt följer därav icke, att tillkomsten och utvecklingen av ett nytt trafikmedel, motorfordonet, vilket tagit vägarna i anspråk, bör lämnas obeaktad. Detta trafikmedel har ej blott ökat vägtrafikens intensitet på ett förut oant sätt, det har dessutom en hastighet, som starkt skiljer det från de förutvarande. Därav har blivit en följd, att säkerhetsanordningar vid korsningar krävas i en helt annan omfattning och delvis även av annan beskaffenhet än förr. Och liksom ytterst det nya trafikmedlet fått bära den genom motortrafiken ökade kostnaden för vägunderhållet, bör det bära den därigenom ökade kostnaden för trafiksäkerhetsanordningar. Denna enligt min uppfattning riktiga synpunkt ligger till grund för framställningen i propositionen nr 33 till 1929 års riksdag, vilken framställning bifölls av riksdagen. Statsmakternas ståndpunkt är emellertid, att det endast är som ett *vägintrasses* bidrag till kostnaderna för korsningar mellan väg och järnväg som anslag från bilskattemedlen kan komma i fråga. Och det synes mig riktigt, att då statsmakterna ansett bilskattemedlen tillkomma väghållningen, denna får vidkännas den ökning

¹ Se N. J. A. 1930 s. 50, 59 och 62; 1931 s. 490.

av kostnaderna för anordning av järnvägs korsning eller för säkerhetsåtgärder för korsning, som skäligen får anses föranledd av automobilismen.

Om ökat behov av säkerhetsanordningar är beroende av motortrafiken, anser jag således det ökade behovet föranlett av sådana ändrade förhållanden med avseende å vägens användning, att järnvägen, även om den anlagts senare än vägen, icke bör vara skyldig att svara för den ökade kostnaden.

Det kan naturligen tänkas fall, då behovet av säkerhetsanordningar främst är beroende av ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift, t. ex. av en stor ökning av antalet tåg inom en stads närhet för tillgodoseende av förstadstrafik. I sådant fall kan det vara skäligt att lägga hela kostnaden för säkerhetsanordningarna å järnvägen. Om åter järnvägstrafiken är tämligen oförändrad och behovet av säkerhetsanordningar beroende av uppkommen motortrafik (bl. a. buss- trafik för tillgodoseende av förstadstrafik) å korsande vägar, böra dessa ensamma bära kostnaderna. Då säkerhetsanordningar krävas på grund av både ökad järnvägstrafik och motortrafik, synes mig en kostnadsfördelning böra ske.»

I justitierådet Stenbecks promemoria uttalas vidare, att det av stadgandena i 1924 års kungörelse i viss mån framgår, i vilken omfattning däri föreskrivna anordningar få anses föranledda av särskild hänsyn till trafiken med motorfordon. Det erinras härutinnan, att kryssmärke skall finnas vid varje korsning i samma plan mellan järnväg och sådan väg, som i kungörelsen avses, vare sig vägen är tillåten för automobiltrafik eller ej, att anordning med ringklocka bör ifrågakomma endast vid väg med ringa samfärdsel och där ingen eller endast obetydlig, lokal automobiltrafik förekommer, samt att eljest ljussignal bör uppsättas, där ej anordning med bevakade grindar eller bommar bör användas, vilket är fallet vid, bland annat, starkt trafikerade vägkorsningar.

I fråga om prioritetsgrundsatsens tillämpning heter det i promemorian: »När järnvägen korsar en förut befintlig allmän väg, synes prioriteten klar. När järnvägen korsar en enskild väg, uppkomma däremot vissa spörsmål. Bestämmelserna i 1924 års kungörelse gälla ej blott allmän väg utan även *enskild väg, som allmänneligen befares*. Är den enskilda vägen redan vid järnvägens tillkomst allmänneligen befaren, uppstår lika litet någon tvekan om prioriteten som när järnväg korsar allmän väg.

Om den enskilda vägen vid järnvägens tillkomst *icke* är allmänneligen befaren utan användes t. ex. som utfartsväg av ett fåtal fastigheter, åligger det naturligen järnvägen (enligt expropriationsgrundsatserna) att svara för intrång i förhållande till vägintrössenterna, således jämväl att bekosta säkerhetsanordningar. I fråga om enskild väg med ringa trafik torde det vara tillräckligt med en obevakad grind. Järnvägen bör även svara för nya säkerhetsanordningar, föranledda av ökad trafik för de enskilda vägintrössenternas räkning. Om åter en enskild väg tages i anspråk vid en utvidgning av det allmänna vägnätet och således av ett flertal nya vägintrössenter, åga dessa ej prioritet i förhållande till järnvägen. Det synes mig därför billigt och rimligt, att om en enskild väg (som ej är allmänneligen befaren) förändras till allmän väg, väghållningsdistriktet får svara för den *högre kostnad* för säkerhetsanordningar, som därigenom vållas utöver den kostnad, som järnvägen skulle fått vidkännas, om vägen bibehållits som enskild. Om en ny allmän väg anlägges, får den bära kostnaden för vägkorsningen. Det är väl ej rimligt att befria väghållningsdistriktet från sådan kostnad, därför att den tar i anspråk en liten enskild väg, vid vilken behov av säkerhetsanordningar icke förelegat.

Annorlunda ställer sig saken, om trafiken å vägen, medan den var enskild, så utvecklats, att vägen får anses hava blivit allmänneligen befaren. Blir en enskild väg allmänneligen befaren, kan detta visserligen innebära, att nya intrössenter tillkommit, vilka ej äro berättigade till skydd mot intrång från järnvägens sida,

ej äga prioritet i förhållande till järnvägen. Men de enskilda vägintrössenterna äro fortfarande väghållningsskyldiga och den omständigheten, att de tillåta en allmän användning av vägen, bör ej medföra, att de bliva ansvariga för säkerhetsanordningar, som orsakas därav. Så länge väghållningsskyldigheten åvilar de enskilda vägintrössenterna, bör prioritetsgrundsatsen befria dem från alla kostnader till följd av korsningen med järnvägen. Övertages sedan vägen till allmänt underhåll, uppkommer ej *till följd därav* ökade kostnader för säkerhetsanordningar, och ansvar för vägdistriktet för ökade kostnader kan icke uppstå.

Den omständigheten, huruvida en enskild väg vid dess övertagande till allmänt underhåll var allmänt befaren eller icke, kommer med nämnda uppfattning att bliva avgörande för frågan, i vilken omfattning järnvägen eller vägen skall bekosta säkerhetsanordningar enligt 1924 års kungörelse. Häremot kan anmärkas, å ena sidan, att även sedan vägen övertagits till allmänt underhåll kostnaderna för underhållet komma att till större eller mindre del drabba de förutvarande enskilda vägintrössenterna och att det därför kan framstå såsom obilligt mot dem, att kostnaderna för ett i samband med vägens övertagande till allmänt underhåll uppkommet behov av säkerhetsanordningar läggas å de väghållningsskyldiga, och å andra sidan, att det kan synas obilligt mot järnvägen, att den förpliktas bekosta säkerhetsanordningar vid en enskild väg, då behov av säkerhetsanordningar uppkommit till följd därav att vägen efter järnvägens anläggning blivit allmänt befaren, d. v. s. understundom till följd därav att nya vägintrössenter tillkommit. Emellertid synes mig knappast någon annan gränsdragning möjlig. Och genomsnittligt torde den leda till ett rättvist resultat, ty när en enskild väg, som icke är allmänlig befaren, övertages till allmänt underhåll, markerar övertagandet i regel ett väsentligt tillskott av nya trafikintressenter (ofta i förening med vägens ombyggnad). Då vägen bibehålles såsom enskild, oaktat trafiken så tilltagit att vägen får anses vara allmänlig befaren, måste det däremot antagas, att det enskilda vägintröset fortfarande är det förhärskande.

Även i det fall, att järnvägen vid sin anläggning framdrages över en förut befintlig enskild väg, vilken då icke är allmänlig befaren, anser jag således, att vägen bör tillerkännas prioritet i förhållande till järnvägen. Men är den enskilda vägen icke allmänlig befaren, då den intages i det allmänna vägnätet, måste enligt min mening behovet av säkerhetsanordningar enligt 1924 års kungörelse anses hava orsakats av sådana ändrade förhållanden i avseende å vägens användning, att järnvägen icke bör anses pliktig att bekosta desamma.»

I anslutning till justitierådet Stenbecks förenämnda uttalanden vilja utredningsmännen hänvisa till Kungl. Maj:ts dom i det mål, i samband med vilket promemorian upprättats (N. J. A. 1930 s. 50). Enligt vad i denna dom uttalats är järnväg, som tillkommit *senare* än en densamma korsande väg, skyldig att svara för kostnaderna för säkerhetsanordning enligt 1924 års kungörelse, såvida icke, i fråga om allmän väg, behovet av dylik säkerhetsanordning orsakats av uppkommen mera avsevärd automobiltrafik eller eljest av sådana vid järnvägens tillkomst oberäknliga förändringar i avseende å vägens användning, att järnvägens innehavare bör, ehuru järnvägen anlagts *senare* än vägen, åtnjuta ersättning för den ökning av kostnaderna för vägkorsningen, som säkerhetsanordningens inrättande och underhåll medfört.

Enahanda grundsatser hava jämväl kommit till uttryck i Kungl. Maj:ts dom i det mål, varför redogöres i N. J. A. 1930 s. 59.

Rättspraxis.

Av domen i först omförmälda mål lärer jämväl framgå att, då väg, vilken vid järnvägens tillkomst var enskild (och icke allmänneligen befaren) men sedermera intagits till allmänt underhåll, redan före intagandet blivit allmänneligen befaren, vägen icke har att bära kostnaderna för inrättandet och underhåll av säkerhetsanordning, vilken föranletts av sistberörda omständighet.

Utrednings-
männen.

Utredningsmännen hava självfallet ägnat särskild uppmärksamhet åt frågan, huruvida icke förevarande spörsmål lämpligen borde regleras genom särskild lag. Emellertid vill det synas utredningsmännen, att — fränsett den omständigheten att, såsom chefen för kommunikationsdepartementet uttalat i ovan nämnda proposition, en lagstiftning på området måste förutsättas bliva av invecklad beskaffenhet samt näppeligen skulle kunna givas retroaktiv verkan — den praxis, som utvecklat sig på området och vilken det enligt utredningsmännens åsikt icke bör komma i fråga att i lagstiftningsväg frångå, numera giver sådan ledning, att föga vore att vinna genom en lagstiftning. Vad angår prioritetsgrundsatsens tillämpning lärer någon svårighet icke föreligga att avgöra, vilken trafikled, som i det särskilda fallet tillkommit tidigare. Frågan huruvida sådana ändrade förhållanden uppkommit med avseende å en vägs användning, att vägen, ehuru tidigare tillkommen, bör vidkännas kostnaderna för en vid vägens korsning med järnväg anbragt säkerhetsanordning, lärer däremot icke kunna avgöras genom än så detaljerade lagbestämmelser utan alltid bliva beroende av utredningen i det särskilda fallet. Samma torde förhållandet vara beträffande frågan, huruvida en enskild väg, som intagits till allmänt underhåll, därvid var allmänneligen befaren.

Det bör i detta sammanhang även bemärkas, att frågan om kostnaderna för uppsättandet av säkerhetsanordningar, som föreskrivas i 1924 års kungörelse och vilka föranletts av förhållanden, som förelegat vid kungörelsens ikraftträdande, blivit genom ovan nämnda kungörelse den 4 september 1929 definitivt reglerad beträffande det övervägande flertalet av sådana anordningar.

I 1928 års promemoria framhölls, på sätt ovan omnämnts, att kryssmärkena ingalunda vore erforderliga uteslutande på grund av automobiltrafiken — vilket ej heller är fallet med förvarningsmärkena — och såsom av 1929 års kungörelse framgår utgick enligt densamma ej bidrag till bestridande av kostnaderna för uppsättande av kryssmärke eller förvarningsmärke. Att emellertid frågan om skyldigheten att vidkännas kostnaderna för uppsättande av dylika varningsmärken bör bedömas efter enahanda grunder som beträffande säkerhetsanordningar, är enligt utredningsmännens åsikt uppenbart. Praktiskt taget synes därutinnan icke komma i fråga, att — där järnväg dragits över en redan befintlig väg — vägen skulle till följd av ändrade förhållanden med avseende å dess användning hava att bära nyssberörda kostnader. Har däremot en väg dragits över en förut befintlig järnväg, lärer med tillämpning av prioritetsgrundsatsen vägen hava att vidkännas kostnaderna för kryss- och förvarnings-

märken, vilka uppsatts vid korsningen, lika väl som för säkerhetsanordningar, vilka anbragts vid densamma.

Vad i det föregående anförts har närmast avseende å kostnaderna för *uppsättandet* av säkerhetsanordningar och varningsmärken. Emellertid torde samma synpunkter bliva att tillämpa jämväl beträffande kostnaderna för *underhåll och drift* därav. Enligt svensk rätt lära nämligen sistberörda kostnader åvila den, som har att vidkännas kostnaderna för anordningarnas eller märkenas uppsättande. I de fall, då frågan om kostnaderna för uppsättandet av en anordning varit föremål för domstols prövning, torde följaktligen framgå om och efter vilka grunder ersättning för anordningens underhåll och drift tillkommer vederbörande järnväg.

På dessa skäl hava utredningsmännen funnit frågan om gäldandet av kostnaderna för säkerhetsanordningar och varningsmärken vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg icke böra göras till föremål för särskild lagstiftning.

Såsom ovan nämnts hava såväl järnvägsekonomisakkunniga som järnvägsstyrelsen ifrågasatt, att till järnvägarna skulle utgå ersättning enligt de grunder, som kommit till uttryck i kungörelsen den 4 september 1929, jämväl för uppsättandet av säkerhetsanordningar, som tillkommit i anledning av förhållanden, vilka inträffat *efter* ikraftträdandet av 1924 års kungörelse.

Ett dylikt förfarande kunna utredningsmännen icke förorda. Väl skulle till stöd därför kunna — såsom i 1928 års promemoria skett i fråga om de anordningar, varom där var fråga — anföras, att därigenom skulle undvikas åtskilliga rättegångar. Men med hänsyn till den rättspraxis, som numera utvecklat sig och varför redogörelse i det föregående lämnats, synas dylika rättegångar icke längre vara att anse så ovisa till sin utgång, att enbart av sådan anledning åtgärder böra vidtagas för att få dessa kostnadsfrågor avgjorda utan rättegång. Ej heller i övrigt lära förhållandena beträffande de anordningar, som av järnvägsekonomisakkunniga och järnvägsstyrelsen avses, vara att jämställa med förhållandena beträffande de anordningar, varom i 1929 års kungörelse var fråga. På sätt förut omnämnts utgick enligt denna kungörelse under vissa förutsättningar bidrag till kostnaderna för sådana säkerhetsanordningar, som betingades av förhållandena vid ikraftträdandet av 1924 års kungörelse. Det gällde alltså där anordningar, som järnvägarna hade att på en gång utföra; och de anordningar, beträffande vilka ersättning kunde utgå, hade beräknats draga en kostnad av vid pass 2 450 000 kronor.¹ De anordningar åter, för vilka bidrag ifrågasatts av järnvägsekonomisakkunniga och järnvägsstyrelsen, hava vidtagits under loppet av 6—7 år; kostnaderna för desamma äro visserligen, såsom ovan anmärkts, icke kända för de enskilda järnvägarnas del, men med ledning av de uppgifter, som i fråga om statens järnvägar läm-

¹ Jfr ovan sid. 46.

nats,¹ torde kostnaderna för sådana anordningar, till vilkas utförande ersättning med tillämpning av de grunder, som angivas i 1929 års kungörelse, skulle utgå, kunna beräknas till endast 300 000—400 000 kronor.² Vidare torde i detta sammanhang vara att erinra följande. De anordningar, varom nu är fråga — således anordningar, som tillkommit i anledning av förhållanden, vilka inträffat *efter* ikraftträdandet av 1924 års kungörelse — hava i betydande utsträckning föranletts därav, att vägtrafiken efter sistberörda tidpunkt väsentligen ökats. I åtskilliga fall har detta inneburit, att enskild väg i samband med att den blivit allmänneligen befaren övergått till att bliva allmän eller att allmän väg, varå ingen eller endast obetydlig automobiltrafik av lokal natur förekommit, fått upptaga även den genomgående automobiltrafiken. Med tillämpning av de rättsregler, varför i det föregående redogjorts, lära därför järnvägarna sakna skyldighet att bestrida ens någon del av kostnaderna för säkerhetsanordningar, som anbragts vid korsningar med dylika vägar. Om, såsom anledning föreligger att antaga, det övervägande antalet av de säkerhetsanordningar, som av järnvägsekonomisakkunniga och järnvägsstyrelsen avses, tillkommit under nu berörda omständigheter, synes det föga lämpligt med ett förfarande, varigenom järnvägarna finge vidkännas en betydande del av kostnaderna för dessa anordningar.

C. Speciell motivering.

Förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

§ 1.

I första stycket av § 1 i 1924 års kungörelse lämnas definitioner å vad i kungörelsen förstås med såväl järnväg som väg. Dessa definitioner hava i förevarande paragraf oförändrade upptagits.

Då emellertid mot definitionen å väg vissa erinringar framställts, torde detta spörsmål här böra något närmare beröras.

Vid ovan omförmälda sammanträde i Stockholm den 24 och den 25 februari 1925 för dryftande av vissa, av 1924 års kungörelse föranledda spörsmål, i vilket sammanträde deltog, jämte andra, representanter för statens järnvägar, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de enskilda järnvägarna, gjordes, bland annat, följande uttalanden.

»Den i § 1 i kungörelsen intagna definitionen å vad, som i densamma förstås med 'väg', bör — med hänsyn till uttrycket 'allmänneligen befaren' — förtydligas, så att från järnvägsinnehavarens sida tvekan icke behöver råda rörande vilka trafikleder, som avses. Förslagsvis bör införas ett stadgande av innebörd, att

¹ Jfr ovan sid. 50—51.

² Vid beräkning av detta belopp hava lämnats åsido kostnaderna för anordningar, som föranletts därav att ny järnväg anlagts eller att vid station inrättats s. k. obebakad körning.

såsom väg, som 'allmänneligen befares', skall avses allenast sådan väg, vilken länsstyrelse efter vidtagen undersökning och hörande av vederbörande järnvägsförvaltning genom särskilt beslut förklarat vara i författningens mening 'allmänneligen befaren'. För ernående av likformighet vid tillämpningen av ifrågavarande stadganden bör av järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt utarbetas ett förslag till förklaring av begreppet 'allmänneligen befaren väg', vilket skulle kunna tjäna till ledning vid länsstyrelsernas bedömande av förevarande spörsmål. Bestämmelserna synas böra avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med följande förslag.

För att väg skall kunna innefattas under det i kungörelsen förekommande uttrycket 'allmänneligen befaren' bör å vägen förekomma icke enbart trafik av lokal natur utan jämväl långväga och genomgående trafik i mera avsevärd omfattning.

Till 'allmänneligen befarna' vägar böra sålunda räknas:

vägar, som förmedla genomgångstrafik mellan allmänna vägar eller större samhällen,

vägar, som förmedla trafik från hela socknar eller andra större omnejder till platser av vikt eller gagn för dessa, exempelvis till kyrkor, tingsställen, järnvägsstationer, hamnplatser, större industriella anläggningar och dylikt,

huvudutfartsvägar för större byar eller flera dylika.

Till 'allmänneligen befarna' vägar böra däremot *icke* räknas:

vägar, som äro förbjudna för automobiltrafik,

utfartsvägar från mindre byar eller spridda gårdar samt

vägar, som endast användas för gångtrafik.

Vägar, som endast vissa tider av året äro 'allmänneligen befarna', böra endast under dessa tider vara underkastade kungörelsens bestämmelser.»

I skrivelse till Konungen den 14 mars 1925 förklarade sig järnvägsstyrelsen ansluta sig till det vid sammanträdet gjorda uttalandet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i skrivelse den 3 april samma år, likaledes till Konungen, att i fråga om de vägar, som betecknats såsom allmänneligen befarna, funnes intet närmare bestämt om vad därmed skulle förstås. För järnvägsförvaltningarnas del vore det emellertid nödvändigt att i varje särskilt fall bestämt känna, huruvida en enskild väg skulle betecknas såsom allmänneligen befaren eller ej, icke blott för att kunna veta, var märken eller säkerhetsanordningar skulle anbringas, utan särskilt med hänsyn till det ansvar, som vid inträffande olycka vid en korsning kunde drabba järnvägen, därest dylika anordningar icke utförts, men det efteråt skulle inträffa, att vägen betygades hava varit allmänneligen befaren. Det syntes därför styrelsen vara nödvändigt, att av myndighet direkt bestämdes, vilka en järnväg korsande vägar skulle anses allmänneligen befarna. Beträffande de vägar, som skulle läggas på allmänt underhåll, vore det vederbörande länsstyrelse, som hade bestämmanderätten; och det syntes på liknande sätt böra stadgas, att vederbörande länsstyrelse efter hörande av järnvägsförvaltningen bestämde, vilka av de järnvägen korsande vägarna borde hänföras till allmänneligen befarna.

Över omförmälda uttalanden samt järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens båda framställningar — vartill järnvägsekonomisakkunniga

i sist ovan omförmälda betänkande anslöto sig — infordrades yttrande från länsstyrelserna.

1927 års motorfordonssakkunniga, vilka föreslogo viss ändrad lydelse av § 1 i 1924 års kungörelse, anförde i nu förevarande hänseende följande.

Uttrycket »allmänneligen befaren väg» hade, såvitt de sakkunniga kunnat finna, upptagits i svensk lagstiftning första gången genom lagen den 8 juli 1904 (nr 29) om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § och 18 kap. 15 § strafflagen. Före denna lagändring hade förargelseväckande beteende straffbelagts, om det ägt rum »å väg, gata eller torgplats eller där allmän marknad eller auktion hålles» (11 kap. 15 §), samt fylleri, om den av starka drycker överlastade träffats »å väg, gata eller annat allmänt ställe» (18 kap. 15 §).

Till grund för 1904 års lag hade legat ett inom justitiedepartementet utarbetat förslag till ändrad lydelse av nämnda paragrafer. I förslaget hade lagrummen givits följande lydelse, 11 kap. 15 §: »Far man överdådigt fram — — — å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, straffes etc.», samt 18 kap. 15 §: »Överlastar sig någon — — — och träffas han i sådant tillstånd å ställe, varom i 11 kap. 15 § förmäles, straffes etc.» Över förslaget hade Högsta Domstolens yttrande inhämtats.

Vid ärendets behandling därstädes hade justitierådet Silverstolpe, med vilken justitierådet Skarin instämt, yttrat följande: »Enligt nuvarande lydelse av 11 kap. 15 § är överdådig framfart belagd med straff, när den äger rum å allmän väg, gata eller torgplats, eller där allmän marknad eller auktion hålles. Då det i förslaget förekommande uttrycket: 'väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel', får antagas fullständigt motsvara det nu begagnade: 'allmän väg, gata eller torgplats', innefattar det i förslaget gjorda tillägget 'eller eljest allmänneligen befares' (i vad därunder inbegripen plats icke tillfälligtvis sammanfaller med ställe, där allmän marknad eller auktion hålles) en utsträckning av förfarandets straffbarhet till platser, som, utan att vara hänförliga till allmän väg eller dylikt, ändock av ett större antal personer användas för samfärdseln. Härunder skulle då komma att inbegripas enskilda personer tillhöriga utfarts- och byvägar, kvarn- och sågplatser samt till och med gårds- och tomtplatser, när vederbörande ägare eller innehavare låta andra personer å dessa ställen opåttat färdas fram. En utsträckning av lagbudets tillämplighetsområde till sådana enskilda personer tillhöriga platser synes emellertid varken vara avsedd i de av riksdagen m. fl. gjorda framställningar, som givit anledning till förslaget, eller eljest påkallas av något mera kännbart behov. — — — Härtill kommer, att det vid tillämpningen säkerligen ofta skulle bliva förenat med stor svårighet att avgöra, huruvida en plats kunde anses vara sådan, som allmänneligen befares. Av nu anförda skäl anser jag, att uttrycket: 'eller eljest allmänneligen befares' bör uteslutas.»

Vid därefter skedd föredragning av ärendet i statsrådet hade departementschefen yttrat:

»Såsom av den lämnade redogörelsen framgår hava meningarna inom Högsta Domstolen varit delade beträffande frågan, huruvida de förseelser, om vilka i 11 kap. 15 § och 18 kap. 15 § strafflagen är fråga, böra bestraffas, då de ägt rum å platser, som, utan att vara hänförliga till allmän väg eller dylikt, likväl faktiskt allmänneligen befares. För mig synas emellertid de skäl, som anförts emot förslagets standpunkt härutinnan, icke vara övertygande. På en plats, där faktiskt allmän samfärdsel äger rum, torde allmänheten böra åtnjuta den fred, som är i fråga, oavsett om platsen eljest skall anses såsom allmän eller enskild. Vad

beträffar svårigheten att vid tillämpningen avgöra, huruvida en plats kan anses såsom allmänneligen befaren, torde denna prövning ej vara av svårare art än mången annan, som en domstol har att företaga. Till jämförelse tillåter jag mig även åberopa, att i den nya norska strafflagen begreppet allmänt ställe definieras i ordalag, som ganska nära överensstämmer med det remitterade förslagets uttrycksätt. Det heter i nämnda lags § 7:

'Ved offentligt Sted forstaaes i denne Lov ethvert for almindelig Færdsel bestemt eller almindelig befærdet Sted.'

Efter min mening bör därför i denna punkt den föreslagna bestämmelsen bibehållas oförändrad.»

Genom proposition nr 90 hade 1904 års riksdag till antagande förelagts ett lagförslag i ämnet, som i nu berörda delar överensstämde med ovannämnda förslag. Det framlagda förslaget hade i dessa delar vunnit riksdagens gillande och vore därutinnan allt fortfarande gällande lag.

I 1906 års förordning om automobiltrafik hade upptagits en bestämmelse angående rätten att med automobil befara enskild väg, vilken bestämmelse i sak överensstämde med 17 § i 1923 års motorfordonsförordning.

Enligt 1 § i 1923 års vägtrafikstadga förstodes med väg: varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befares.

1920 års sakkunniga hade i motiveringen till detta lagrum anført, att då vägtrafikstadgan avsåge att reglera trafiken å alla de vägar och gator både på landsbygden och i städerna, som vore upplåtna för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befares, hade definitionen å begreppet väg avfattats i enlighet därmed.

Av den lämnade historiska redogörelsen ansåge 1927 års motorfordonssakkunniga framgå, att med väg, gata etc., som är upplåten för allmän samfärdsl, åsyftades dels gata eller öppen plats, som inginge i fastställd stadsplan, och dels väg, som enligt lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet vore upplåten för allmän samfärdsl eller alltså de allmänna vägarna, samt att med väg, som eljest allmänneligen befares, avsåges väg eller annan plats, varå, utan att densamma vore hänförlig till allmän väg eller dylikt, faktiskt allmän samfärdsl ägde rum, d. v. s. enskild väg, som användes ej blott av ägaren och hans folk utan jämväl av allmänheten. Uttrycket allmänneligen befaren väg syntes allenast taga sikte på det förhållandet, att vägen faktiskt trafikerades av allmänheten, men däremot ej å trafikens större eller mindre intensitet. Det förefölle emellertid, som om även hänsyn därtill borde tagas, då det gällde att avgöra vilka enskilda vägar, som borde förses med kryssmärken och andra säkerhetsanordningar i syfte att skydda trafiken.

Det vid ovannämnda sammanträde i februari 1925 framlagda förslaget åsyftade uppenbarligen att åstadkomma en reglering av 1924 års kungörelses tillämplighetsområde med utgångspunkt från trafikens intensitet och även art. De sakkunniga, som icke komme att ingå i detalj på förslaget, kunde emellertid icke underlåta att framhålla, att de i detta angivna vägar, varå 1924 års kungörelse ansåges böra tillämpas, i stort sett torde sammanfalla med väglagens »landsväg» och »bygdeväg». Framhållas finge ock att förslaget, i vad det avsåge att från kungörelsen undantaga för automobiltrafik förbjudna vägar (även allmänna), syntes stå i dålig överensstämmelse med de principer, varpå kungörelsen byggde. Av dennas bestämmelser framginge, att avsikten vore att bereda skydd även vid vägar, som icke vore tillåtna för automobiltrafik.

Då det gällde, att med hänsyn till trafikens intensitet bestämma kungörelsens tillämplighetsområde, stode det för de sakkunniga klart, att denna borde äga tillämpning å alla allmänna vägar. De sakkunniga kunde icke finna annat, än att

så borde vara fallet beträffande varje väg, som ansetts vara av den betydelse för den allmänna samfärdseln, att den förklarats för allmän. Å de allmänna vägarna torde man som regel ha att räkna med en större trafikfrekvens. Vad beträffade de enskilda vägarna borde de, vilka förmedlade långväga och genomgående trafik, falla under 1924 års kungörelse. Man torde kunna utgå från, att dessa enskilda vägar i allmänhet vore föremål för en ej alltför ringa trafik. Däremot torde de enskilda vägar, varå endast lokal trafik ägde rum, kunna undantagas från kungörelsens tillämplighetsområde. Det torde kunna antagas, att å dylika enskilda vägar trafiktätheten i regel vore ringa, vartill komme, att denna trafik med hänsyn till dess kännedom om platsförhållandena, järnvägens turlista o. s. v. vore i mindre behov av några särskilda skyddsanordningar.

De sakkunniga föresloge således, att med väg enligt 1924 års kungörelse skulle förstås varje väg, gata och annan allmän plats, som vore upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befores, dock icke enskild väg, varå endast lokal trafik ägde rum.

Avgörandet, huruvida trafiken å enskild väg vore av lokal natur eller ej, torde böra ske i den i § 12 i 1924 års kungörelse stadgade ordning. Där sades, att järnvägsstyrelsen beträffande statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande de enskilda järnvägarna hade att vaka över tillämpningen av de i kungörelsen givna bestämmelserna samt att i fråga därom, när så påkallades, meddela beslut. I samma paragraf sades ock, att länsstyrelse ägde hos nämnda styrelser påkalla beslut om säkerhetsanordningars vidtagande eller förbättrande för tillgodoseende av trafiksäkerheten å väg ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta av vederbörande styrelse meddelat beslut i ärende, som avsåges i kungörelsen.

Utredningsmännen, som ansluta sig till motorfordonssakkunnigas åsikt om innebörden av uttrycket »väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl», instämma jämväl i motorfordonssakkunnigas uppfattning om vad som avses med sådan väg, gata och plats, som, utan att vara upplåten för allmän samfärdsl, allmänneligen befores. Utredningsmännen inse visserligen, att nu angivna tolkning av uttrycket »allmänneligen befaren väg» understundom kan leda till väl stränga krav i fråga om vidtagande av säkerhetsanordningar vid korsning mellan järnväg och enskild väg. Mot motorfordonssakkunnigas förslag, att sådan enskild väg, som väl är allmänneligen befaren men varå endast lokal trafik äger rum, skulle falla utanför ifrågavarande författnings tillämplighetsområde, torde emellertid ganska allvarliga betänkligheter kunna resas. I ett flertal av förut omförmälda yttranden från länsstyrelserna över uttalandena vid sammanträdet i februari 1925 samt över järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i anslutning därtill gjorda framställningar har med skärpa erinrats, att enbart den omständigheten, att den å en väg framgående trafiken är av endast lokal natur, icke får vara avgörande för spörsmålet, huruvida vägen vid korsning med järnväg bör förse med varningsmärken eller säkerhetsanordningar. Utredningsmännen, som finna denna erinran icke sakna fog, vilja till en början ifrågasätta, huruvida, på sätt motorfordonssakkunniga antagit, å de enskilda vägar, varå endast lokal trafik förutsättes äga rum, trafikanterna verkligen i allmänhet äga kännedom om

järnvägens turlista, varjämte det synes böra anmärkas, att ett tåg kan vara försenat, ett extratåg insatt etc. Men vidare vilja utredningsmännen framhålla, att, därest en väg möjliggör automobiltrafik och är därför tillåten, densamma — även om trafiken därå regelmässigt är av endast lokal natur — dock kan komma att tagas i anspråk jämväl av motortrafikanter, som icke känna de lokala förhållandena.

I detta sammanhang synes även böra påpekas, att en bestämmelse av den innebörd, som av motorfordonssakkunniga föreslagits, näppeligen komme att minska järnvägsinnehavarens tvekan rörande vilka vägar, som i författningen avses: till det stundom vanskliga spörsmålet att avgöra, huruvida en enskild väg kan anses vara allmänneligen befaren, skulle ock komma svårigheten att pröva, om den därå framgående trafiken är av endast lokal natur.

Utredningsmännen vilja slutligen framhålla, att frågan om ett närmare bestämmande, vilka av de en järnväg korsande vägarna böra hänföras till allmänneligen befarna, numera icke har samma betydelse som tidigare. Under åren närmast efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse ställdes vederbörande järnvägsinnehavare inför nödvändigheten att beträffande samtliga enskilda vägar, som korsade järnvägen, avgöra, huruvida de vore allmänneligen befarna eller ej. Dylikt avgörande åligger nämligen enligt 1924 års kungörelse i första hand järnvägsinnehavarna; så skall även enligt utredningsmännens förslag vara fallet. Då såväl järnvägsinnehavarna som länsstyrelserna äga att hos järnvägsstyrelsen i fråga om statens järnvägar samt hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om de enskilda järnvägarna påkalla beslut, huruvida en väg är att anse såsom allmänneligen befaren — och jämväl därutinnan överensstämmer utredningsmännens förslag med 1924 års kungörelse — torde efter samråd mellan sistnämnda myndigheter avgörande numera hava träffats rörande ett så betydande antal sådana vägkorsningar, varom tvekan i förevarande hänseende kunde råda vid ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, att det med ledning av dessa avgöranden, varav åtskilliga underställts Kungl. Maj:ts prövning, synes oftast böra utan väsentliga svårigheter låta sig göra att träffa beslut, huruvida en väg, som vid nyssnämnda tidpunkt icke var allmänneligen befaren, numera måste anses hava denna karaktär, eller huruvida så är fallet med en nytillkommen väg.

Enligt § 1 andra stycket i 1924 års kungörelse förstås med innehavare av järnväg, såvitt angår staten tillhörig järnväg, vederbörande distriktsförvaltning. Jämlikt instruktionen den 22 juni 1928 (nr 216) för järnvägsstyrelsen med underlydande linjebefäl utövas numera de befogenheter, som tidigare tillkommit distriktsförvaltning, av distriktschef.

§ 2.

Denna paragraf upptager i första och andra stycket enahanda bestämmelser som första stycket av § 2 i 1924 års kungörelse. Till dessa har emellertid fogats en föreskrift av innehåll, att varningsmärken och säkerhetsanordningar

städse skola så uppsättas, att syftet med desamma i största utsträckning tillgodoses. Rörande denna föreskrift få utredningsmännen hänvisa till den allmänna motiveringen.

Vad angår tredje stycket, som motsvarar andra stycket av nuvarande § 2, hava utredningsmännen i den allmänna motiveringen utförligt ingått på frågan om bestridandet av kostnaderna för varningsmärken och säkerhetsanordningar, och få förty jämväl härutinnan hänvisa därtill.

§ 3.

I det i nuvarande § 3 första stycket upptagna stadgandet, att vid varje korsning mellan järnväg och väg skall å vardera sidan om järnvägen uppsättas s. k. kryssmärke, har någon ändring ej föreslagits av utredningsmännen.

I fråga om kryssmärkes placering måste den fordran i första hand uppställas, att den vägfarande skall inom ett tillräckligt avstånd från järnvägen lätt kunna iakttaga detsamma. Härutinnan nu gällande mått synas utredningsmännen väl avvägda. Huruvida kryssmärket är uppsatt vid den vänstra eller högra vägkanten, torde i förevarande avseende vara av mindre betydelse. I ett land, varest, såsom i Sverige, vänstertrafiker råder, är det väl regel, att varningsmärken, som förekomma till den vägfarandes ledning, äro uppsatta å den i förhållande till färdriktningen vänstra sidan av vägen. Kryssmärkets uppgift är emellertid ej — såsom andra varningsmärkens — endast att göra den vägfarande uppmärksam å en förestående fara, utan även att tämligen noggrant angiva den plats, varest denna fara hotar; och kryssmärkena böra därför uppsättas i omedelbar närhet av järnvägsspåren. Inom det relativt begränsade område, som i följd härav står till buds för kryssmärkets placering, kan, enligt vad erfarenheten givit vid handen, detsamma ofta ej göras synligt inom föreskrivet avstånd, därest det ej uppsättes å den, i riktning mot järnvägen, högra sidan av vägen. Uppenbarligen är det lämpligare att i sådant fall kryssmärket uppställas å sagda sida, än att utvägen med uppsättande av förvarningsmärke tillgripes. Utredningsmännen hava övervägt, huruvida icke förvarningsmärkena — sedan de varningsmärken, som avses i den i det föregående omförmälda kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken, blivit uppsatta — skulle kunna undvaras. Bland annat av hänsyn därtill att uppsättandet av sistnämnda varningsmärken å enskild väg icke är föreskrivet, hava utredningsmännen dock icke ansett sig böra föreslå förvarningsmärkenas avskaffande. Desamma böra emellertid, åtminstone å för automobiltrafik tillåtna allmänna vägar, endast sparsamt förekomma i andra än i förevarande paragraf angivna fall. Och under alla omständigheter bör kravet på kryssmärkets synlighet å föreskrivet avstånd icke eftergivas under annan än i paragrafen omförmäld förutsättning.

Vad härefter angår frågan om det avstånd från järnvägsspåren, på vilket kryssmärke bör uppställas, sammanhänger denna nära med frågan om det avstånd från desamma, på vilket förekommande säkerhetsanordningar anbringas.

Dessa frågor beröras närmare i motiveringen till § 6. Här må endast i kort-het anmärkas, att utredningsmännen funnit sig böra i huvudsak bibehålla i nyssberörda hänseende nu gällande bestämmelser.

Mot 1924 års kungörelse har anmärkts, att densamma genom föreskriften, att kryssmärke ej finge uppsättas på längre avstånd från närmaste rälssträng än 12 meter, lade hinder i vägen för placerandet av grindar och bommar på större avstånd; sådant vore visserligen icke uttryckligen förbjudet i kungörelsen, men det hade ansetts självfallet, att kryssmärke borde vara uppsatt *framför* grind eller bom.

Såsom den föreslagna lydelsen av § 6 utvisar och i motiveringen därtill jämväl framhållits, kan det på grund av förhållandena i det särskilda fallet bliva nödvändigt, att grind eller bom uppsättes på längre avstånd från rälssträng än såsom regel måste anses lämpligt. För sådant fall bör givetvis kryssmärke ock i motsvarande mån flyttas. Föreskrift därom finnes i § 6. I förevarande paragraf har intagits en erinran om berörda föreskrift.

§ 4.

I förevarande paragraf hava, liksom i motsvarande paragraf i 1924 års kungörelse, upptagits föreskrifter rörande arten av de säkerhetsanordningar, som skola komma till användning, ävensom angående de grunder, efter vilka val mellan dessa anordningar bör ske.

Såsom av den allmänna motiveringen framgår hava utredningsmännen icke i förevarande författningsförslag bland däri föreskrivna säkerhetsanordningar upptagit andra än de i 1924 års kungörelse angivna. Säkerhetsanordningarna böra således alltjämt, där ej Kungl. Maj:t efter särskild prövning annorledes medgivit, utgöras av bevakade grindar eller bommar samt ljussignaler eller ringklockor.

Att grind, bom eller ljussignal skall finnas anbragt på vardera sidan om järnvägen, ligger i öppen dag och framgår jämväl av § 4 i 1924 års kungörelse. Däremot möter enligt kungörelsen icke hinder att anbringa ringklocka endast på ena sidan om järnvägen. Från skilda håll har det nu gjorts gällande, att en dylik anordning icke är tillfredsställande. I sådant avseende har särskilt framhållits, att det från en täckt automobil eller en lastautomobil med skramlande gods kunde vara svårt att över huvud uppfatta ljudet från en ringklocka, varför svårigheten vore än större, därest klocka funnes allenast å den, i förhållande till färdriktningen, bortre sidan av järnvägen.

Det är visserligen icke regel, att — där anordningen med ringverk förekommer — ringklocka finnes uppsatt endast å ena sidan om järnvägen. Enkannerligen vid korsning, varest flera spår förekomma, torde ringklocka alltid uppsättas på båda sidorna. Men enligt utredningsmännens åsikt bör det, särskilt med hänsyn till nyssberörda svårigheter att uppfatta ljudet från en ringklocka, icke förekomma att dylik anbringas endast å ena sidan om järn-

vägen.¹ Då det självfallet bör eftersträvas, att enhetliga anordningar komma till användning, kan det för övrigt icke anses lämpligt, att anordningen med ringverk förekommer med två klockor vid en korsning och med en klocka vid en annan.

I fråga om vilken typ av anordningar, som vid olika korsningar bör komma till användning, anse utredningsmännen, såsom i den allmänna motiveeringen uttalats, att de automatiska ljussignalerna såsom regel äro att föredraga framför anordningen med bevakade grindar och bommar, men att fall förekomma, då det är av vikt att på ett mera påtagligt sätt »stoppa upp» en livligare trafik; i sistnämnda fall är anordningen med bevakade grindar och bommar att föredraga.

I anslutning härtill hava utredningsmännen i förevarande paragraf föreskrivit, att grindar och bommar *skola* användas vid vissa, närmare angivna korsningar samt att ljussignaler må komma till användning i övriga fall. Med hänsyn till utredningsmännens uppfattning om ljussignalernas lämplighet hava utredningsmännen ansett sig icke böra bibehålla den nuvarande föreskriften, att ljussignal uppsättes, »där ej järnvägens innehavare finner anordningen med grindar eller bommar böra i stället komma till användning». En dylik bestämmelse torde nämligen i själva verket bygga på en uppfattning om sistnämnda anordnings allmänna företräde, vilken icke överensstämmer med den ståndpunkt det nu framlagda förslaget i förevarande avseende intager.

I fråga om de korsningar, vid vilka grindar eller bommar enligt förslaget skola användas, har i denna paragraf, i likhet med vad nu gäller, upptagits korsning mellan väg och bangård, varest växlingsrörelser ofta förekomma. Vad åter angår den nu förekommande bestämmelsen, att grindar eller bommar böra användas jämväl vid starkt trafikerade korsningar, företrädesvis då dessa beröra flera än ett järnvägsspår eller äro belägna i eller invid tätt bebyggda samhällen, torde densamma — till följd av den ovisshet rörande bestämmelsens tillämplighet, som föranledes av det däri förekommande ordet »företrädesvis» — understundom föranleda, att sagda anordning anses erforderlig även vid korsningar, där trafiksäkerheten lika väl tillgodoses genom ljussignaler. Att anordningen med grindar eller bommar bör användas vid starkt trafikerad korsning, då där förekomma flera än ett spår eller korsningen är belägen i eller invid ett tätt bebyggt samhälle, synes utredningsmännen stå i god överensstämmelse med den uppfattning om användningen av denna anordning, varåt utredningsmännen redan givit uttryck. Vid en korsning, där endast *ett* järnvägsspår förekommer och vilken icke är belägen i eller invid ett tätt bebyggt samhälle, torde däremot sagda anordning icke hava några företräden framför

¹ Utredningsmännen vilja i detta sammanhang fästa uppmärksamheten å ett i högsta instans avgjort mål rörande ersättning för skada, som vid en korsning uppkommit genom sammanstötning mellan automobil och tåg. I detta mål — som visserligen avsåg förhållandena före tillkomsten av 1924 års kungörelse — förpliktades järnvägen på grund av otillfredsställande säkerhetsanordningar att ersätta skadan, därutinnan åberopades, bl. a., att ringklocka funnits uppsatt endast på ena sidan om järnvägen. (N. J. A. 1926: 301.)

anordning med ljussignaler. I överensstämmelse med vad sålunda anförts har nyssnämnda bestämmelse i 1924 års kungörelse jämkats.

Utredningsmännen vilja i detta sammanhang erinra, att, ehuru därom intet direkt utsäges i förevarande författningsförslag, såväl enligt detsamma som enligt 1924 års kungörelse det alltid är järnväg medgivet att begagna anordningen med bevakade grindar eller bommar. Även om, såsom utredningsmännen här ovan framhållit, anordningen med ljussignaler ofta är att föredraga framför anordningen med grindar eller bommar, kan det dock redan av kostnadsskäl icke komma i fråga att införa bestämmelser, varigenom skulle nödvändiggöras utbyte av sistnämnda anordning — den i vårt land utan all jämförelse talrikast förekommande typen av säkerhetsanordningar — mot anordning med ljussignaler.

Enligt 1924 års kungörelse må anordningen med ringverk ifrågakomma endast vid vägar med ringa samfärdsel och där ingen eller endast obetydlig, lokal automobiltrafik äger rum.

I motiveringen till § 1 hava utredningsmännen framhållit, att, därest en väg möjliggör automobiltrafik och är därför tillåten, densamma — om än trafiken därå regelmässigt är av endast lokal natur — dock kan komma att tagas i anspråk jämväl av annan automobiltrafik; och utredningsmännen hava i anslutning därtill även påpekat, att det kan vara vanskligt att avgöra, om en å en väg framgående trafik är av endast lokal natur.

Med hänsyn härtill hava utredningsmännen funnit sig icke böra upptaga den i fråga om anordningen med ringverk i 1924 års kungörelse förekommande bestämmelsen, att dylik anordning endast bör ifrågakomma vid vägar, där allenast obetydlig, lokal automobiltrafik äger rum. Det synes i stället böra föreskrivas, att dylik anordning får användas allenast vid vägar, där endast obetydlig automobiltrafik förekommer. Någon väsentlig skillnad i sak torde icke härigenom uppkomma. Liksom nu bör denna anordning över huvud få förekomma allenast vid vägar med ringa samfärdsel.

I övriga än nu angivna hänseenden hava föreskrifterna i § 4 av 1924 års kungörelse upptagits i huvudsak oförändrade. Av dessa torde endast bestämmelsen i näst sista stycket kräva några kommentarer.

I sitt förut omförmälda, den 19 december 1928 avgivna betänkande anförde järnvägsekonomisakkunniga, bland annat:

Vid åtskilliga korsningar, där trafiken vore ringa men fri sikt icke förefunnes eller kunde åstadkommas, skulle det innebära en stor lättnad, om bevakning eller andra särskilda säkerhetsanordningar kunde undgås genom att i stället tågen inför passagen nedbringade hastigheten till ett minimum, så att fara för de vägfärande icke förefunnes.

I all synnerhet gällde detta om vägövergångar i närheten av mindre järnvägsstationer. Vid dessa kunde nämligen automatiska ljus- eller ljudsignaler icke användas, enär de skulle sättas i funktion även under tågens uppehåll å stationen och under växling, utan man vore vid dessa hänvisad till personlig bevakning eller till avstängning med bommar, som manövrerades från stationen.

I järnvägarnas ekonomiseringssträvanden inginge emellertid som ett viktigt led att arbeta med stationer, som under hela eller en del av dygnet vore obemannade. Dylika ekonomiska dispositioner förhindrades dock ofta genom att stationspersonal måste vara tillstädes för att manövrera bommar vid en närbelägen vägövergång. Då ju tågen i allt fall framfördes med sakta fart nära stationen, förefunnnes ingen risk för att utfärdad föreskrift om viss låg hastighet, t. ex. 10 kilometer per timme, icke skulle följas, och det skulle för järnvägen vara av stor ekonomisk betydelse att genom sådan föreskrift kunna vinna befrielse från bevakning eller särskild säkerhetsanordning. Dylik befrielse torde böra göras beroende av prövning i varje särskilt fall.

På grund av det anförda föresloge de sakkunniga, att i 1924 års kungörelse intoges föreskrift därom, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (respektive järnvägsstyrelsen) skulle äga medgiva, att viss vägövergång i närheten av station icke skulle behöva utrustas med säkerhetsanordning, mot villkor att tågen vid annalkande till korsningen framfördes med högst 10 kilometers hastighet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt vore det självfallet bäst, om alla plankorsningar, som i förevarande författningsförslag avses, vore, där ej fri sikt förefinnes, försedda med sådana säkerhetsanordningar, som i denna paragraf angivas. I sådana fall, som avses i järnvägsekonomisakkunnigas nyss återgivna uttalande, vill det emellertid synas, att möjlighet bör beredas järnvägarna att — där så kan ske utan att trafiksäkerhetens krav åsidosättas — vidtaga andra åtgärder, vilka må vara mera förmånliga ur ekonomisk synpunkt. Under de år, som förflutit efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse, har Kungl. Maj:t ock i enlighet med ovannämnda bestämmelse i § 4 av kungörelsen i enstaka fall medgivit undantag från skyldigheten att anbringa i paragrafen föreskrivna säkerhetsanordningar under villkor, exempelvis, att samtliga tåg å ifrågakommande bansträcka stannade framför korsningen eller, såsom i andra fall förekommit, att tågen passerade densamma med en hastighet av högst 10 kilometer i timmen. Alltjämt lärer dylik rätt böra förbehållas Kungl. Maj:t. Utredningsmännen förutsätta emellertid, att, såsom hittills, tillstånd att i stället för föreskrivna säkerhetsanordningar vidtaga andra åtgärder lämnas allenast i sällsynta undantagsfall. Att, på sätt järnvägsekonomisakkunniga föreslagit, beslutanderätt på förevarande område skulle tillkomma järnvägsstyrelsen respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kunna utredningsmännen icke förorda.

I nära samband med nu avhandlade spörsmål står frågan om säkerhetsanordningar vid vissa speciella slag av järnvägsspår.

I skrivelse till Konungen den 14 mars 1925 anhöll järnvägsstyrelsen i avslutning till ett uttalande vid det förut omförmälda sammanträdet i Stockholm den 24 och den 25 februari 1925, att Kungl. Maj:t ville bevilja styrelsen respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rätt att i fråga om hamnspår, grusgropsspår, industrispår med flera järnvägsspår, där trafiken vore obetydlig eller bedreves endast periodvis eller med vidtagande av särskilda försiktighetsmått, medgiva av omständigheterna påkallade undantag från kungörelsens stadganden.

I anledning av denna framställning (ävensom en framställning av enahanda

innehåll från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen) anmodade chefen för kommunikationsdepartementet järnvägsstyrelsen att gemensamt med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa utredning angående arten och omfattningen av de undantag i angivna hänseenden, som kunde vara erforderliga, samt möjligheten att med ledning därav uppställa enhetliga grunder för undantags medgivande och villkoren därför, ävensom att till kommunikationsdepartementet inkomma med nämnda utredning och det förslag, vartill densamma kunde föranleda.

Med gemensam skrivelse den 22 december 1926 överlämnade härefter styrelserna en förteckning å samtliga — över 100-talet — vid statens järnvägar förekommande korsningar i samma plan mellan vägar, gator och andra allmänna platser, å ena sidan, samt hamn-, grusgrops-, industri- och därmed jämförliga spår, å andra sidan, samt anförde därvid:

Av förteckningen torde framgå att tågrörelserna å dessa spår, vilka oftast skedde i form av växlingsrörelser, mångenstädes vore av ringa omfattning eller bedrevs allenast periodvis och städse skedde under iakttagande av särskilda försiktighetsmått. I fråga särskilt om hamnområden och andra öppna platser, där spåren låge i gatuplanet och överkörslar alltså kunde ske nära nog var som helst inom området, vore på grund av den allmänna samfärdseln inom områdena de i kungörelsen omförmälda särskilda säkerhetsanordningarna varken lämpliga eller som regel ens möjliga att anordna. Beträffande uppsättandet av varningsmärken inom dessa områden vore därjämte att beakta, att sådana märken icke kunde uppsättas överallt inom dessa områden, där spåren kunde korsas av motor- och hästfordon, utan torde anbringandet av dessa märken böra inskränkas till sådana ställen, där gator och vägar inmynnade samt till mera framträdande punkter, där märkena verkligen kunde tillgodose det med dem avsedda syftet. Enahanda förhållanden, som rådde vid statens järnvägar, vore tillfinnandes även vid de enskilda järnvägarna. I stället för de i § 4 i 1924 års kungörelse omförmälda särskilda anordningarna för trafiksäkerhetens tryggande ansåge styrelserna därför, att andra, till tågrörelsen å här omförmälda spår och den allmänna samfärdseln inom nyssnämnda områden avpassade anordningar lämpligen borde komma till användning. Arten och omfattningen av dessa torde jämväl framgå av förenämnda förteckning, och tillåte sig styrelserna i anslutning därtill såsom särskilda säkerhetsanordningar i dessa fall föreslå:

Korsningen bevakas av särskild vakt, utan att grindar eller bommar äro uppsatta. Tågrörelsen bevakas av växlingspersonal.

Spåret trafikeras med en tåghastighet av högst 10 kilometer per timme, och signal gives med lokomotivvissla för alla särskilt farliga punkter.

Dessa anordningar, antingen var för sig eller i kombinationer med varandra, borde enligt styrelsernas uppfattning fylla skäligen krav på åtgärder till skydd för den vägtrafik, som i styrelsernas skrivelse avsåges. Styrelserna hemställde sålunda om Kungl. Maj:ts medgivande att för korsningar med ifrågavarande spår få använda nu föreslagna säkerhetsanordningar i stället för de i kungörelsen särskilt angivna.

1927 års motorfordonssakkunniga upptogo jämväl förevarande spörsmål till behandling och anförde:

I likhet med järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåge motorfordonssakkunniga, att, då fråga vore om korsning med hamnspår, industri-

spår o. s. v., en tillämpning av föreskrifterna i 1924 års kungörelse i många fall icke vore möjlig. I varje fall skulle föreskrifternas efterlevnad medföra mycket stora utgifter. Såvitt de sakkunniga kunde bedöma, syntes de av styrelserna för dylika spår föreslagna särskilda anordningarna lämpliga, antingen var för sig eller i kombinationer med varandra.

De sakkunniga hade likväl icke ansett sig böra i författningen upptaga någon föreskrift av det av styrelserna förordade innehåll. Det syntes nämligen enligt de sakkunnigas mening mindre lämpligt att i kungörelsen fastslå vissa generella undantagsbestämmelser. Det förefölle, som om en smidigare anpassning efter de föreliggande förhållandena skulle kunna ske, därest Kungl. Maj:t med stöd av näst sista stycket i 4 § genom särskilda brev meddelade de undantagsbestämmelser, olika för olika grupper av nämnda kategorier av spår, som efter verkställd utredning befunnas påkallade för respektive grupper. Vid verkställande av en dylik gruppindelning ävensom för fastställande av för grupperna lämpade anordningar syntes ovannämnda av styrelserna till Kungl. Maj:t överlämnade förteckning kunna tjäna till viss ledning.

Utredningsmännen dela den av motorfordonssakkunniga sålunda uttalade meningen och hava förty icke i förslaget upptagit några bestämmelser i det hänseende, som avses i järnvägsstyrelsens samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förenämnda skrivelse.

§ 5.

Såsom utredningsmännen i det föregående framhållit bör den vägfarande genom ett på tillräckligt avstånd från plankorsning synligt varningsmärke erhålla underrättelse om att han nalkas en sådan. Därefter måste det alltid i viss mån ankomma på den vägfarande själv att förvissa sig om, huruvida tåg nalkas eller ej. Vid korsningar, som äro skyddade medelst särskilda säkerhetsanordningar, erhålles denna förvissning främst genom dessa anordningar. Säk-rast lär den vägfarande dock kunna övertyga sig om möjligheten att riskfritt passera en plankorsning, därest han på ett visst avstånd från densamma har fri sikt över järnvägen i sådan utsträckning, att han kan själv iakttaga ett annalkande tåg, var detta än må befinna sig inom ett tillräckligt långt avstånd från korsningen. Vid dylika korsningar äro därför särskilda säkerhetsanordningar ej erforderliga.

Självfallet gäller det härutinnan i första hand att bedöma, i vilken utsträckning fri sikt över järnvägen må anses erforderlig.

Rörande beräkningsgrundvalarna för de i 1924 års kungörelse angivna bestämmelserna beträffande de s. k. *fri-sikt-korsningarna* lämnades vid järnvägs- och automobilkonferensen i Stockholm den 23—den 25 maj 1927 följande upplysningar.¹ En vägtrafikanter borde, sedan han på visst avstånd från korsningen, exempelvis 6—8 meter, övertygat sig om att banan vore fri, kunna fullt riskfritt hinna färdas dels detta avstånd och dels även över själva korsningen. Vid siktmåttens fastställande hade man utgått från att vägtrafikanten kunde hava en minsta hastighet av cirka 1 meter i sekunden och att

¹ Statens offentliga utredningar 1927: 17 sid. 118.

han behövde en total fartid av cirka 15 sekunder. Man hade därtill lagt en viss säkerhetsmarginal — en automobil kunde slira, en cyklist kunde köra omkull — och därigenom kommit upp till en fartid av cirka 20 sekunder, ungefärligen svarande mot en gångväg för tåget av sex gånger hastighetstalet. Att den vägfarande skulle hava fri sikt på 25 meters avstånd från vägkorsningen, kunde kanske vara ett tämligen rikligt tilltaget mått, men man måste räkna med att den vägfarande icke alltid hade sin uppmärksamhet tillräckligt spänd och att han måste hava ett visst tidsmått på sig för att så att säga ställa in sig på att titta ut över banan. Från automobilisthåll hade ursprungligen krävts 50 meter, men i förordningen hade man stannat vid 25 meter. Det vore möjligt, att detta mått vore rikligt tilltaget och att det kunde prutas något på detsamma.

I sitt ovan omförmälda betänkande anförde järnvägsekonomisakkunniga i förevarande hänseende, bland annat, följande.

Det syntes de sakkunniga uppenbart, att de i 1924 års kungörelse fastställda fri-sikt-måtten vore rymligare än som erfordrades och följaktligen i större utsträckning än erforderligt föranledde dyrbara säkerhetsanläggningar vid korsningar.

Det gällde därvid dels den sträcka av järnvägen, som skulle kunna överblickas, och dels den sträcka av vägen, från vilken överblickandet skulle äga rum.

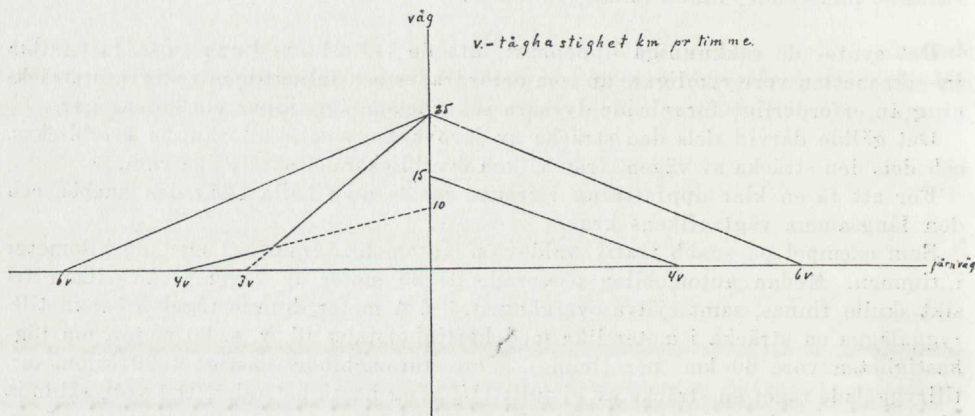
För att få en klar uppfattning i frågan måste man hålla i sär den snabba och den långsamma vägtrafikens krav.

Som exempel på snabb trafik valdes en automobil, framförd med 30 kilometer i timmen. Medan automobilen passerade de 25 meter av vägen, från vilken fri sikt skulle finnas, samt själva övergången, 3 à 4 meter, hunne tåget å banan tillryggalägga en sträcka i meter lika med hastighetstalet (d. v. s. 60 meter, om tåghastigheten vore 60 km per timme). Vore automobilens hastighet 20 kilometer, tillryggalade tåget en sträcka av ej fullt $1\frac{1}{2}$ gång hastighetstalet. Det vore sålunda för denna någorlunda snabba trafik alldeles obehövt att från 25 meter av vägen kunna överblicka så lång sträcka av järnvägen som 6 gånger hastighetstalet. Om man med rymlig marginal föreskreve fri sikt å en sträcka av 3 gånger hastighetstalet, så hunne automobilen passera i fullständig trygghet och tåget hunne ej ens till sådan närhet av korsningen, att automobilisten kunde hava ens en subjektiv känsla av otrygghet. En längre sträcka fri sikt å banan än den här angivna kunde för nu förevarande fall icke ens hava betydelse för ökad bekvämlighet eller ökad känsla av trygghet för de vägfarande.

Beträffande den långsammare vägtrafiken åter måste man förutsätta, att denna på en närmare punkt än 25 meter från banan förvissade sig om, huruvida passagen vore fri. För en gående person med normal takt, cirka 6 kilometer per timme, eller ett fordon med samma hastighet torde man kunna räkna från en punkt 8 meter från närmaste rälssträng. Denna sträcka samt själva passagen, inalles — inberäknat längden av lasset — cirka 12 meter, passerades på samma tid, varunder tåget tillryggalade en sträcka i meter lika med 2 gånger hastighetstalet (d. v. s. 120 meter, om tåghastigheten vore 60 kilometer per timme). Om man för en hästföra i skritt antog en hastighet av blott 4 kilometer per timme (1.1 meter per sekund), skulle motsvarande sträcka bliva 3 gånger hastighetstalet; emellertid torde det i sådant fall vara berättigat att räkna passagen från en närmare banan belägen punkt än 8 meter, och sträckan bleve då mindre än 3 gånger hastighetstalet. Med tillägg av marginal för oföretsdda tilldragelser och för åstadkommande av nödig subjektiv känsla av trygghet torde fri sikt å en sträcka av 4 gånger

hastighetstalet vara fullt tillräcklig (således 360, 240 och 160 meter vid respektive 90, 60 och 40 kilometers högsta tillåtna tåghastighet). Vid ogynnsamma lutningsförhållanden å vägen, som försvårade för ett fordon att stanna före korsningen, torde längre fri sikt dock vara behövlig.

Enligt det anförda, som hänförde sig till möjligheten för vägfordonet att passera, innan tåget anlände, vore det i varje fall tillräckligt för trafiksäkerheten, att från 8 à 10 meter av vägen kunde överblickas en sträcka å banan lika med 4 gånger hastighetstalet och att från 25 meter av vägen kunde överblickas en sträcka å banan lika med 3 gånger hastighetstalet. Den yta i vinkel mellan järnväg och väg, som behövde vara fri från skymmande föremål, bleve då (se vidfogade bild, vänstra delen) föga mer än hälften så stor som nu vore fallet. Och om hänsyn toges till den sannolika förekomsten av skymmande krökar, skärningar eller föremål, torde sannolikheten för behov av särskilda säkerhetsanordningar bliva betydligt mindre än hälften mot vid nuvarande regler.



Därefter återstode frågan, huruvida det för trafiksäkerheten verkligen vore erforderligt, att fri sikt över banan förefunnes från så lång sträcka av vägen som 25 meter å vardera sidan om korsningen. De sakkunniga ansåge självfallet, att en försiktig vägfarande städse nedbringade hastigheten vid annalkandet till järnvägsövergång i syfte dels att hava tillräcklig tid för att överblicka banan i båda riktningarna, dels ock att om behövt kunna stanna, innan övergången uppnåddes. Skedde detta, vore fri sikt över banan givetvis icke behövt annat än från en jämförelsevis kort sträcka av vägen. Det syntes de sakkunniga, att 10 à 15 meter borde vara tillräckligt. På denna sträcka borde ett någorlunda försiktigt framfört fordon alltid kunna stanna, och i vägtrafikstadgan eller motorfordonsförordningen syntes böra intagas föreskrift, att automobil eller annat fordon vid annalkande till en med kryssmärke utmärkt järnvägsövergång städse skulle nedbringa farten, så att fordonet kunde stannas, innan övergången uppnåddes. Föreskrivande av längre sträcka av fri sikt från vägen än 10 à 15 meter kunde icke tillmätas betydelse för trafiksäkerheten beträffande tillbörligt uppmärksamma vägtrafikanter utan hade endast betydelse för *automobiltrafikens bekvämlighet*, i det i så fall hastighetsbegränsningen ej behövde göras så stor. Då emellertid vid övriga farliga ställen automobiltrafiken vore skyldig nedbringa hastigheten, syntes skäl ej förefinnas att däruti göra undantag beträffande järnvägsövergångar.

De sakkunniga funne av det anförda framgå, att i vad på *trafiksäkerheten* ankomme särskilda säkerhetsanordningar utöver de kryssmärken, som alltid skulle

förefinnas, vore obehövlige redan vid en väsentligt mindre vidsträckt fri sikt än den nu föreskrivna och att det för trafiksäkerheten vore fullt tillräckligt, om § 5 i 1924 års kungörelse erhöles följande formulering (jfr vidfogade bild, högra delen):

»Fri sikt över järnväg på ömse sidor om vägkorsning skall anses förefinnas, då vägfarande, var han än befinner sig å vägen inom ett avstånd av 15 meter, mätt utefter vägens sträckning, från närmaste rälssträng, kan såväl vid dagsljus som under mörker se tåg, var det än må befinna sig inom visst minsta avstånd från vägkorsningen. Därest allenast ett järnvägsspår korsar vägen, erhålles detta minsta avstånd uttryckt i meter, då det tal, som angiver den å järnvägen tillåtna största tåghastigheten, uttryckt i kilometer i timmen, mångfaldigas med fyra. — — —»

I den mån strängare än sålunda angivna föreskrifter om fri sikt tillämpades, skedde det enligt de sakkunnigas mening uteslutande från synpunkten av *ökad bekvämlighet för automobiltrafiken*.

På grund av det anförda hemställde de sakkunniga, att åtgärder vidtoges för lindring av nu gällande regler för fri sikt vid plankorsning mellan järnväg och väg, därvid, därest betänkligheter skulle möta beträffande tillämpning i avseende på gator och större huvudvägar av de regler, som de sakkunniga förutsatt, dessa regler dock i allt fall utan tvekan borde kunna bringas i tillämpning beträffande övriga allmänna vägar samt sådana enskilda vägar, som enligt kungörelsen skulle anses vara allmänneligen befarna.

I förenämnda, av 1927 års motorfordonssakkunniga avgivna betänkande upptogs jämväl spörsmålet om fri-sikt-måtten till behandling. I vilken utsträckning fri sikt borde finnas, för att särskilda säkerhetsanordningar vid plankorsningar skulle kunna undvaras, torde enligt motorfordonssakkunnigas åsikt vara omöjligt att tillförlitligen avgöra. Motorfordonssakkunniga, som ansåge, att de gällande fri-sikt-måtten snarare vore för snäva än för rymliga, förklarade, att de ej heller hade för avsikt att göra något försök att därutinnan åstadkomma någon utredning, liksom de ej ansåge sig böra föreslå någon ändring av gällande stadganden, detta senare av den anledning, att — sedan det nuvarande systemet med mycket stora kostnader genomförts — någon förändring, som skulle förorsaka ytterligare utgifter, icke torde böra ifrågakomma.

Till bemötande av järnvägsekonomisakkunnigas nyss återgivna uttalanden förklarade motorfordonssakkunniga sig vilja anföra endast följande:

Som utgångspunkt för sina beräkningar hade järnvägsekonomisakkunniga valt de *sträckor*, som å ena sidan den vägfarande och å andra sidan tåget tillryggalade samtidigt. Av järnvägsekonomisakkunnigas exempel på den snabba vägtrafiken — en automobil framförd med 30 kilometer i timmen — hade dragits den slutsatsen, att den nu föreskrivna säkerhetsmarginalen, 6 gånger hastighetstalet, kunde inskränkas till 3 gånger samma tal. Detta resonemang vore helt teoretiskt, och dess värde framstode klarare, om man räknade med *tidsmoment* i stället för med vägsträckor. Med en hastighet av 60 kilometer i timmen behövde ett tåg för att tillryggalägga ett avstånd i meter lika med 3 gånger hastighetstalet (180 meter) blott 10.8 sekunder. Under denna korta tidrymd skulle enligt järnvägsekonomisakkunnigas mening en automobilist, som befunno sig på 25 meters avstånd från

järnvägsövergången och färdades med 30 kilometer i timmen, hinna upptäcka tåget och med en känsla av fullständig trygghet passera över järnvägs korsningen. För att emellertid göra det än svårare för automobilisten att fatta och utföra beslut hade järnvägsekonomisakkunniga föreslagit, att den fria sikten för automobilisten först skulle förefinnas på 15 meters avstånd från övergången, därvid dock den fria sikten skulle finnas å en sträcka av järnvägs linjen, motsvarande 4 gånger hastighetstalet. Detta förslag, omsatt i viss tid, innebure, att en automobilförare hade, sedan han upptäckt ett tåg, som framginge med 90 kilometer i timmen, 14.4 sekunder till sitt förfogande, innan tåget passerade järnvägsövergången. Järnvägsekonomisakkunniga bortsåge ifrån, att ju tidigare man upptäckte en fara, desto mera tid och större möjligheter hade man för vidtagande av åtgärder till undvikande av densamma. En längre sträcka fri sikt gäve — tvärs emot järnvägsekonomisakkunnigas påstående — icke blott ökad känsla av trygghet utan skänkte verkligt ökad trygghet.

I samtliga de europeiska länder, från vilka uppgifter i förevarande hänseende varit tillgängliga för utredningsmännen, gäller, såsom i vårt land är fallet, att några särskilda säkerhetsanordningar icke erfordras vid sådana korsningar, där på visst sätt bestämd fri sikt förefinnes. I samtliga dessa länder synes det avstånd utefter vägen, inom vilket fri sikt över järnvägen skall förefinnas, vara fixerat i visst antal meter. Medan den sträcka av järnvägen, som skall kunna överblickas, i flertalet länder — förutom Sverige även Belgien, Finland, Tyskland (Reichsbahn) och Ungern — är bestämd i förhållande till tågets hastighet, är däremot i Danmark och Holland även denna sträcka fixerad i visst antal meter, och Jugoslavien samt Österrike hava särskilda formler för bestämmande av sagda sträcka.

I omförmälda länder gällande fri-sikt-mått framgå närmare av följande tabell:

Land	Avstånd efter vägen	Avstånd efter järnvägen vid en hastighet av		
		50 km/tim.	60 km/tim.	70 km/tim.
Sverige	25 m	300 m	360 m	420 m
Belgien	3 »	270 »	300 »	350 »
Danmark	{ 30 »	200 »	200 »	200 »
	{ 10 »	300 »	300 »	300 »
Finland	15 »	200 »	240 »	280 »
Holland {huvudlinjer	20 »	500 »	500 »	500 »
	{lokala linjer	12 »	350 »	350 »
Jugoslavien	6 »	170 »	200 »	240 »
Tyskland (Reichsbahn)	8 »	250 »	300 »	350 »
Ungern	6 »	300 »	360 »	420 »
Österrike	7 »	410 »	490 »	570 »

Såsom framgår av tabellen har i Danmark det systemet vunnit tillämpning, att den vägfärande först skall inom ett längre avstånd från järnvägen kunna överblicka en kortare sträcka av densamma; därefter skall han inom ett kortare avstånd från järnvägen kunna överblicka en längre sträcka därav.

Tilläggas bör, att sålunda angivna mått åtminstone i vissa främmande länder — bland annat Danmark och Finland — gälla endast beträffande kors-

ningar, där vägen i rät vinkel korsar järnvägen. Där mellan dessa farleder uppkommer spetsig vinkel, ökas den sträcka utefter järnvägen, som skall kunna överblickas, med ett av korsningsvinkelns storlek betingat tillägg; i Finland skall t. ex. minimiavståndet vid 30° vinkel ökas med 59 procent.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har det på sina håll ansetts, att de i 1924 års kungörelse föreskrivna fri-sikt-måtten vore väl rikligt tilltagna; och enligt vad ovan intagna tabell utvisar finnas icke i något av däri angivna länder så stränga krav på fri-sikt-korsningar som i Sverige. I Holland skall visserligen vid huvudlinjer alltid en sträcka om 500 meter av järnvägen kunna överblickas, men det är att märka, att — ehuru denna sträcka vid mindre tåghastighet är längre än vad i Sverige fordras — densamma vid en tåghastighet av 85 kilometer i timmen eller därutöver understiger den sträcka, som vid samma tåghastighet kräves i Sverige. De i Finland gällande bestämmelserna rörande siktavstånd vid spetsig vinkel kunna visserligen undantagsvis föranleda, att vid en tåghastighet av exempelvis 70 kilometer i timmen en längre sträcka av järnvägen än — såsom i Sverige — 420 meter skall kunna överblickas, men där kräves dock aldrig, att dylik sikt skall föreligga på mera än 15 meters avstånd från korsningen. Och i Österrike, varest de angivna sträckorna efter järnvägen äro längre än i Sverige, kräves sikt över desamma på ett avstånd av endast 7 meter från korsningen.

I likhet med motorfordonssakkunniga kunna utredningsmännen icke ansluta sig till järnvägsekonomisakkunnigas förslag att ej mindre inskränka den sträcka av järnvägen, som skall kunna överblickas, till ett avstånd, motsvarande 4 gånger hastighetstalet, än även minska det avstånd utefter vägen, inom vilket fri sikt över järnvägen skall förefinnas, till 15 meter. Men även om, såsom motorfordonssakkunniga uttalat, man vid bedömande av förevarande spörsmål bör fästa huvudsaklig vikt icke vid ifrågasatta *sträckor* utan vid de *tidsmoment* passerandet av dessa sträckor kräver, vill det dock synas, att det nu föreskrivna avståndet utefter vägen, 25 meter, är längre än hänsynen till de vägfarandes säkerhet kräver. Avgörande härutinnan är enligt utredningsmännens åsikt näppeligen, att det avstånd utefter vägen, inom vilket fri sikt över järnvägen förefinnes, är rikligt tilltaget, utan den relation, i vilken detta avstånd står till den sträcka av järnvägen, som skall kunna överblickas.

Härmed är givetvis icke sagt, att — såsom särskilt i Belgien synes vara förhållandet — fri sikt över järnvägen erfordras allenast på ett mycket kort avstånd från korsningen, blott den sträcka av järnvägen, som kan överblickas, är bestämd i förhållande till berörda avstånd. Tvärtom måste detta avstånd vara så avvägt, att förare av ett motorfordon kan inom detsamma hinna stanna sitt fordon framför korsningen.

I detta sammanhang vilja utredningsmännen hänvisa till § 10 i förslaget, däri intagits vissa föreskrifter, avsedda, bland annat, att göra det lättare för motortrafikanterna att under mörker iakttaga kryssmärkena vid fri-sikt-korsningar. Utredningsmännen vilja vidare erinra om bestämmelserna i 13—17 §§

i kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken, enligt vilka bestämmelser sådant varningsmärke, som jämlikt 20 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen skall anbringas vid, bland annat, korsning mellan allmän, för automobiltrafik tillåten väg och järnväg, skall uppsättas å väl synlig plats 150—250 meter från korsningen; och dylikt märke skall jämväl utvisa, huruvida korsningen är bevakad eller icke.

Då alltså en motorfordonsförare numera å allmän väg först genom varningsmärke och därefter genom kryssmärke — i förekommande fall även genom förvarningsmärke — får sin uppmärksamhet fästad därå, att han nalkas en korsning, lär det rimligen kunna antagas, att fordonets hastighet skall så anpassas, att detsamma kan stannas inom 20 meter från korsningen.

Därest med bibehållande av de i 1924 års kungörelse föreskrivna mått å den sträcka av järnvägen, som skall kunna överblickas, det avstånd utefter vägen, inom vilket fri sikt över järnvägen skall förefinnas, bestämdes till endast 20 meter, skulle den *tid* som, sedan en vägtrafikant på detta avstånd förvissat sig om att tåg ej nalkas, stode honom till buds för att — före ett tåg, vilket framkommit till den bortre punkten av omförmälda sträcka i samma ögonblick som den vägfarande befinner sig på nyssberörda avstånd från järnvägen — passera korsningen, vara längre, än om i angivna exempel avståndet utefter vägen varit 25 meter.

I anslutning till vad sålunda anförts föreslå utredningsmännen, att fri sikt må anses föreligga, då den vägfarande inom ett avstånd av *20 meter* från närmaste rälssträng, mått utefter vägens sträckning, kan se tåg inom den sträcka av järnvägen, som angives i § 5 av 1924 års kungörelse. En förutsättning härför är dock att, såvitt angår för automobiltrafik tillåten väg, korsningen utmärkts med sådant varningsmärke, som avses i 13 § i förenämnda kungörelse angående vägmärken. Är väg, som nu angivits, allmän, skall så alltid ske; och hinder möter ej att anbringa dylikt märke vid enskild väg. Har emellertid, därest den järnvägen korsande vägen är enskild, varningsmärken, som nyss omnämnts, icke i anledning av korsningen uppsatts, bör ifrågakomna avstånd utefter vägen enligt utredningsmännens förslag alltjämt vara 25 meter.

Med avseende å väg, som ej är tillåten för automobiltrafik, skall enligt förslaget ett avstånd av 20 meter vara tillfyllest.

Utredningsmännen äro visserligen medvetna om, att den nu föreslagna minskningen av det avstånd utefter vägen, inom vilket fri sikt över järnvägen skall föreligga, icke kan i någon större utsträckning leda till anordnande av fri-sikt-korsningar. För ernående av ett dylikt resultat skulle erfordras, att jämväl den sträcka av järnvägen, som skall kunna överblickas, bleve minskad, något som utredningsmännen, på sätt av det ovan anförda framgår, ej ansett sig kunna tillstyrka. Särskilt vid statens järnvägar, varest anordningen med bevakade grindar i betydlig omfattning slopats, torde möjligheterna att erhålla fri-sikt-korsningar hava i görligaste mån utnyttjats; och de platser, där fri sikt icke kunnat anordnas inom ett avstånd av 25 meter från järnvägen

men möjlighet föreligger att åstadkomma dylik sikt inom ett avstånd av 20 meter, torde vid statens järnvägar vara sällsynta. Vid de enskilda järnvägarna däremot, enkannerligen de smärre, har ett liknande utbyte av anordningen med bevakade grindar eller bommar mot andra anordningar eller mot frisksikt-korsningar icke i någon större omfattning kommit till stånd. Anledningen härtill torde vara att söka i de tämligen betydande engångskostnader, som dylika företag ofta kräva. Och då ett nedbringande av avståndet utefter vägen från 25 till 20 meter förvisso i många fall skulle innebära en kostnadslindring för vederbörande järnvägar, hava utredningsmännen ansett sig icke böra underlåta att i förevarande hänseende förorda den lättnad i nu gällande bestämmelser, som — utan åsidosättande av trafiksäkerhetens krav — ansetts befogad.

I andra än här berörda avseenden hava de i § 5 av 1924 års kungörelse upptagna bestämmelserna icke enligt förslaget undergått någon ändring.

§ 6.

Då vid en korsning vägen avstänges medelst bevakade grindar eller bommar, kan det möjligen förefalla likgiltigt, på vilket avstånd från järnvägsspåren grindarna eller bommarna befinna sig. Dessas uppgift är ju att förhindra trafik å vägen, medan tåg passerar, och då vägen öppnas för trafik, väntar icke någon fara från järnvägen. Emellertid har erfarenheten nog samt givit vid handen, att de vägfarande ingalunda alltid låta sig hejda av stängda grindar och bommar; i talrika fall påköras dessa av de fordon, som trafikera vägarna, givetvis i främsta rummet av motorfordon. Det inträffar jämväl ofta att, under det bommar äro under fällning, vägfarande det oaktat söka passera korsningen. I dylika fall är det ej sällan beroende på säkerhetsanordningens avstånd till järnvägsspåren, huruvida sammanstötning med ett passerande tåg kan undvikas. Om t. ex. föraren av ett motorfordon icke uppmärksammat, att vägen vid en korsning avstängts med grind eller bom, och fordonet av sådan anledning påkör grinden eller bommen, kan det, därest farten varit hög, vara erforderligt med ett ganska rikligt tilltaget avstånd mellan grinden och spåren, för att icke fordonet — vars förare i en dylik situation torde, omedvetet eller ej, söka stanna detsamma — skall bliva stående på järnvägsspåren. Om däremot föraren av ett motorfordon, vilket anländer till en korsning, då där anbragta bommar äro under fällning, det oaktat fortsätter färden i syfte att före det annalkande tåget hinna över järnvägen, torde olyckstillbud bäst förebyggas, om den väglängd fordonet har att tillryggalägga — motsvarande avståndet från den första bommen till järnvägsspåret, dettas bredd samt ytterligare några meter — icke är så lång, att tåget hinner fram till korsningen på kortare tid än som åtgår för fordonet att färdas nyssnämnda vägsträcka. Erinras må jämväl, att ju längre nyssberörda väglängd är, desto större sannolikhet föreligger, att den vägfarande i sistnämnda exempel skall, i varje fall då bommarna manövreras från plats, där utsikten över korsningen är skymd, påköra den i förhållande till färdriktningen bortre bommen.

Såsom av berörda båda exempel torde framgå kunna skäl anföras såväl för att grindar och bommar placeras tämligen nära järnvägsspåren som för en motsatt ståndpunkt; och att bestämma ett avstånd, som i båda av de i exemplen omförmälda situationerna erbjuder nöjaktig trygghet, torde icke låta sig göra. Det vill därför synas som om den slutliga ståndpunkten i förevarande avseende borde bliva beroende av, huruvida uppkomsten av någondera av sagda situationer kan i någon mera avsevärd grad förhindras.

I det föregående hava utredningsmännen vid upprepade tillfällen framhållit, att samtliga de säkerhetsanordningar, som för närvarande stå till buds — och således även bevakade grindar och bommar — för att desamma skola erbjuda tillfredsställande säkerhet förutsätta medverkan av den vägfarande; av denne kräves uppmärksamhet å förekommande märken och signaler. Uppfylles denna förutsättning, torde som regel någon svårighet icke föreligga för en vägfarande att i god tid bliva varse en järnvägs korsning och att iakttaga, huruvida densamma är avstängd medelst grind eller bom. Utredningsmännen vilja här erinra ej mindre om de varningsmärken, som enligt 1931 års kungörelse angående vägmärken skola finnas uppsatta framför korsningar, samt om de åtgärder med avseende å reflexanordningar å kryss- och förvarningsmärken, som i det nu framlagda förslaget föreskrivits, ävensom om de bestämmelser, som i tredje stycket av förevarande paragraf föreslagits, än även om utredningsmännens i annat sammanhang framlagda förslag om friläggande av åtskilliga korsningar, vilka trots vid desamma anbragta grindar eller bommar ej kunna anses erbjuda nöjaktig säkerhet för de vägfarande. Det synes därför icke vara en alltför djärv förhoppning, att olyckstillbud, föranledda därav att den vägfarande ej iakttagit, att en korsning avstängts, skola för framtiden väsentligen minskas; och utredningsmännen vilja jämväl giva uttryck åt den uppfattningen, att om likväl dylika olyckstillbud inträffa, de i regel måste anses vara förorsakade av en vårdslöshet, gentemot vilken några säkerhetsåtgärder ej förslå.

Vad åter angår det fall, att en vägfarande söker passera en korsning, oaktat, enligt vad av honom iakttagits, där anbragta bommar äro under fällning, torde man, såvitt angår förare av motorfordon, hava att räkna med psykologiska faktorer, vilka stå i nära samband med den — för att begagna ett aktuellt slagord — »fartens tjusning» som automobilismen lärer föda. På samma sätt som man i modern arbetarskyddslagstiftning nödgas räkna med, att hos en arbetare, vilken under en längre tid är sysselsatt vid en farobringande maskin, känslan av det riskfyllda i hans verksamhet så småningom i viss mån avtrubbas, så lär man ock på förevarande område hava att räkna med automobilistens benägenhet att så litet som möjligt låta sig hejdas under färden och att i sådant syfte taga vissa risker; alltjämt torde därför komma att inträffa, att förare av motorfordon söka passera en med bommar försedd korsning, ehuru dessa äro under fällning. I anslutning till det ovan anförda synas grindar eller bommar följaktligen böra placeras på ett tämligen kort avstånd

från järnvägsspåren. Så har ock förordats i den förut omnämnda, på föranstaltande av Union Internationale des Chemins de fer upprättade promemorian.

Emellertid synes ifrågakomna avstånd icke böra göras kortare, än att inom detsamma finnes tillräckligt utrymme för ett trafikmedel av den typ, som mera allmänt brukas å våra vägar. Med hänsyn härtill torde ett avstånd av 8 meter vara tämligen väl avvägt. Samtidigt som ett sålunda bestämt avstånd får anses innefatta de minsta riskerna för den vägfarande, som söker passera en korsning, efter det där anbragta bommar börjat fällas, lämnar det ock möjlighet för den vägfarande, som påkört en bom eller grind — så gott som undantagslöst är här fråga om motortrafikanter — att, därest farten ej varit för hög, stanna framför järnvägsspåren.

Enligt § 6 i 1924 års kungörelse *böra* grindar och bommar såvitt möjligt icke uppsättas närmare rälssträng än 8 meter; att dylika ej ansetts böra uppsättas på längre avstånd än 12 meter, torde, såsom ovan framhållits, följa av § 3 i kungörelsen.

Att i kungörelsen ej uttryckligen föreskrivits, att nu ifrågakomna avstånd ej må understiga 8 meter eller överstiga 12 meter, lärer bero på det förhållandet, att en mångfald korsningar ej utan ofta ganska betydande omläggningar möjliggöra efterlevnaden av en dylik föreskrift. Och vid åtskilliga korsningar i städer och stadsliknande samhällen torde det icke ens låta sig göra att placera grindar eller bommar på ett avstånd av minst 8 meter från järnvägsspåren.

Sedan i enlighet med föreskrifterna i 1924 års kungörelse eller dessförrinnan gällande bestämmelser grindar och bommar uppsatts vid ett flertal korsningar, skulle en föreskrift av nyssberört innehåll — i den mån den över huvud kunde följas — föranleda väsentliga kostnader för flyttning av sådana grindar eller bommar, som stå på mindre än 8 eller mera än 12 meters avstånd från järnvägsspåren. Enligt en visserligen högst approximativ beräkning skulle dessa kostnader endast vid de enskilda järnvägarna uppgå till vid pass 140 000 kronor.

Det har med hänsyn till det nu anförda synts utredningsmännen icke kunna ifrågakomma att upptaga bestämda föreskrifter rörande förevarande avstånd. Den nuvarande bestämmelsen, att avståndet ej *bör* understiga 8 meter, har därför bibehållits; tillika har emellertid stadgats, att detsamma ej heller *bör* överstiga 12 meter.

I detta sammanhang skall jämväl upptagas till behandling spörsmålet om det avstånd från järnvägsspåren, på vilket kryssmärke bör placeras.

Det är givetvis synnerligen önskvärt, att en vägfarande vet, på vilket avstånd från ett kryssmärke järnvägen löper, och självfallet underlättas en allmän kännedom härom, därest kryssmärkena såsom regel äro placerade på samma avstånd från järnvägsspåren. Att härutinnan föreskriva ett för alla fall gällande avstånd torde emellertid av flera skäl icke låta sig göra. Då såsom vid § 3 erinrats, huvudkravet å ett kryssmärke lärer vara, att detsamma är

väl synligt inom ett visst avstånd, torde redan de lokala förhållandena vid åtskilliga korsningar omöjliggöra en dylik föreskrift. Och då kryssmärket av praktiska skäl torde böra uppställas på samma avstånd från järnvägsspåren som förekommande säkerhetsanordning, men, på sätt av det förut anförda framgår, anordningen med grindar eller bommar ej alltid kan anbringas inom ett bestämt avstånd från järnvägsspåren, följer även härav, att en föreskrift av nyss berört innehåll ej kan uppställas.

Man torde med hänsyn till det anförda böra inskränka sig till att i fråga om kryssmärkes placering angiva det avstånd, vilket *såsom regel* är lämpligast.

Såsom här ovan berörts böra grindar och bommar, såvitt möjligt, anbringas på ett avstånd av 8 till 12 meter från järnvägsspåren, och på sätt av motiveeringen till § 7 framgår skola enligt förslaget ljus- och ljudsignaler alltid uppsättas på enahanda avstånd. Vid korsningar, försedda med dylika anordningar, torde därför regeln böra vara, att kryssmärkena uppsättas inom ett avstånd av 8 till 12 meter från närmaste rälssträng. Någon anledning lärer icke förekomma, varför vid s. k. fri-sikt-korsningar kryssmärkena skulle placeras på annat avstånd.

Av dessa skäl har i § 3 föreskrivits, att kryssmärke, såvitt möjligt, bör uppsättas på ett avstånd av 8 meter från närmaste rälssträng samt att — där ej sådant fall föreligger, som i första stycket sista punkten av nu förevarande paragraf avses — kryssmärke ej må anbringas längre från närmaste rälssträng än 12 meter.

I sin berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1929 hava de därtill utsedda överrevisorerna, vilka till behandling upptagit spörsmålet om säkerhetsanordningar vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg, uttalat, bland annat, följande.

Enligt överrevisorernas mening borde i första hand uppmärksamhet ägnas åt *styrkan hos ljuskällorna* vid såväl de lyktor, som funnes anbragta vid bommar och grindar, som de automatiska ljussignalerna. I 1924 års kungörelse vore föreskrivet, att lykta vid bommar och grindar skulle visa ett sken, som vore tydligt synligt på ett avstånd av minst 15 meter. I det fall, att vägen mot en plankorsning ginge i sådan riktning, att bommen eller grinden icke belystes av ett motorfordons strålkastare förrän på mycket kort avstånd, vore detta svaga röda lyktsken nattetid den huvudsakliga stoppsignalen för motorfordonstrafiken. Det ville förefalla överrevisorerna, som om bristfälligheten hos en sådan signal vore uppenbar.

Jämväl från automobilförarhåll har anmärkts, att det avstånd, på vilket skenet från ifrågavarande lykta skall vara synligt, vore för kort, särskilt i sådana fall, då vägen på kort avstånd från järnvägen bildade kurva.

De erinringar, som sålunda framförts mot förevarande bestämmelse i 1924 års kungörelse, finna utredningsmännen förtjäna beaktande. Och utredningsmännen vilja jämväl hänvisa till de statistiska uppgifter rörande olyckshändelser vid vägkorsningar under åren 1926—1931 som meddelats utrednings-

männen. Av dessa uppgifter framgår, att vid pass en tredjedel av de fall, då grind eller bom påkörts, inträffat efter mörkrets inbrott. Utredningsmännen sakna visserligen kännedom om de närmare omständigheterna vid dessa tilldragelser, men redan det förhållandet, att en så betydande del av nu ifrågakomna olyckstillbud inträffat under den tid av dygnet, då trafikens intensitet måste antagas väsentligen understiga hälften av vad den under dygnets ljusa del uppnått, synes antyda, att vid vägkorsningar med bevakade grindar eller bommar, de vägfärande — och det är ju här närmast fråga om motortrafiken — efter mörkrets inbrott på ett mindre tydligt sätt än vid dagsljus varskos om framförvarande grind eller bom.

Då under mörker något mera effektivt varningsmärke än en på tillräckligt avstånd synlig ljuskälla näppeligen förefinnes, hava utredningsmännen anslutit sig till överrevisorernas förslag, att skenet av de i förevarande paragraf föreskrivna lyktor göres synligt på större avstånd. För det ändamål dessa lyktor äro avsedda att tjäna torde det vara tillfyllest, om skenet från desamma kan skönjas på ett avstånd av 25 meter. På en vägsträcka av denna längd lärer även en automobil, som framföres med tämligen stor hastighet, kunna stannas.

Då utredningsmännen på grund av det anförda föreslagit, att det avstånd, på vilket skenet från dessa lyktor skall vara väl synligt, höjes från 15 till 25 meter, hava utredningsmännen icke förbisett, att i ett eller annat fall de lokala förhållandena kunna lägga hinder i vägen för ernående av den föreslagna sikten. Utredningsmännen hava emellertid ansett, att det i dylikt fall bör ankomma på Kungl. Maj:t att medgiva befrielse från ifrågavarande föreskrift. I fråga om korsning i tätbebyggt samhälle, varest en motorfordonsförare måste antagas färdas med tämligen låg hastighet, synes dylik befrielse icke böra möta några allvarigare betänkligheter. Uppkommer eljest fråga om befrielse från oförmälda föreskrift, förutsätta utredningsmännen, att Kungl. Maj:t såsom villkor därför uppställer vidtagande av de åtgärder, som av omständigheterna i det särskilda fallet må betingas, exempelvis att tåg må vid korsningen framföras endast med viss angiven hastighet eller dylikt. Att i författningen upptaga några bestämmelser härutinnan hava utredningsmännen ej funnit erforderligt.

Såsom i den allmänna motiveringen framhållits förefinnas för närvarande jämväl i andra avseenden åtskilliga olägenheter i fråga om nu oförmälda lyktor. Enligt utredningsmännens mening kan verklig bot härutinnan näppeligen ernås genom att i kungörelsen intages en bestämd föreskrift rörande beskaffenheten av dessa lyktor och sättet för deras anbringande, då en anordning, som på en plats befinnes väl fylla sin uppgift, kan på en annan plats befinnas mindre lämplig. I varje fall skulle en dylik föreskrift föranleda, att även vid korsningar, där så ej av omständigheterna betingades, dyrbara lyktanordningar bleve nödvändiga.

I fråga om den i den allmänna motiveringen jämväl berörda frågan om det sätt, varpå grindar och bommar böra uppsättas i förhållande till vägen, vilja

utredningsmännen framhålla såsom önskvärt, att då vägen under en sträcka jämsides med järnvägen löper omedelbart intill densamma samt därefter i en tvär kurva korsar järnvägen, grindarna eller bommarna placeras å sådan plats, att den vägfarande ej redan passerat kurvan, då han kommer fram till säkerhetsanordningen; grindarna eller bommarna böra med andra ord i ett dylikt fall ej uppsättas så att de, när de äro stängda, sitta parallellt med järnvägsspåren. Uppsättas de på sätt här förordats, kommer nämligen en vägfarande att tidigare se, när de äro stängda.

Såsom ovan nämnts böra likväl grindar eller bommar i regel placeras på ett tämligen kort avstånd från järnvägsspåren. Med hänsyn härtill och till de olikartade förhållanden, som på skilda platser föreligga, hava utredningsmännen funnit några enhetliga föreskrifter icke kunna givas i förevarande hänseende.

Då emellertid enligt utredningsmännens erfarenhet några av de påtagligaste olägenheterna på förevarande område föreligga med avseende å nu berörda förhållanden, hava utredningsmännen uti ifrågavarande paragraf intagit en allmän bestämmelse av innehåll ej mindre att, då vid korsningar, försedda med bevakade grindar eller bommar, användas lyktor, som visa olika sken åt skilda håll, eller då andra än de i paragrafen föreskrivna lyktor där förekomma, det skall tillses, att icke förväxling därav kan uppkomma för den vägfarande, än även att grindar eller bommar — såvitt möjligt inom de i första stycket angivna avstånd från järnvägsspåren — böra så uppsättas, att desamma, då de äro stängda, kunna på tillräckligt avstånd iakttagas av de vägfarande.

I fråga om sista stycket i förevarande paragraf få utredningsmännen hänvisa till motiveringen till § 14.

§ 7.

I motiveringen till § 4 hava utredningsmännen framhållit, att den enligt 1924 års kungörelse medgivna anordningen med allenast *en* ringklocka icke vore tillfyllest, i anledning varav sagda paragraf givits sådan avfattning, att nyssberörda anordning icke kan anses tillåten. Emellertid bör i förevarande paragraf, där närmare föreskrifter givas angående placeringen av ljus- och ljudsignaler, uttryckligen angivas, att, då sådana signaler komma till användning, dylik skall anbringas på vardera sidan om järnvägen.

Enligt 1924 års kungörelse skola ljussignaler visa rött sken och ringklockor ringa minst 30 sekunder, innan ett annalkande tåg uppnår korsning, varest säkerhetsanordning av angivet slag finnes uppsatt. Därest, för att taga ett exempel, en ljussignal, som visat vitt sken ända till det ögonblick, då en vägfarande passerat signalen, omedelbart därefter börjar visa rött sken, har den vägfarande följaktligen att på 30 sekunder färdas från signalen till järnvägsspåren, passera över desamma samt tillryggalägga ytterligare en eller annan meter. Av detta exempel framgår vikten av att ljussignalen icke är placerad på för långt avstånd från järnvägsspåren.

Utredningsmännen hava under § 5 redogjort för de tider och avstånd, som inverka på bestämmandet av den s. k. fria sikten. Där har, bland annat, omnämnts, att en vägförandes minsta hastighet kunde beräknas till en meter i sekunden. Under nyssnämnda tidrymd av 30 sekunder skulle således en dylik vägförande tillryggalägga vid pass 30 meter. Av försiktighetsskäl lär man emellertid ej böra räkna med ett sådant avstånd utan väsentligt reducera det samma. Man torde därvid såsom en högsta gräns kunna sätta 12 meter, eller således det avstånd, som i fråga om placering av grindar och bommar samt kryssmärken vid fri-sikt-korsningar utredningsmännen funnit icke böra överskridas. På längre avstånd från närmaste rälssträng än 12 meter bör förtyljussignal icke uppsättas. Av i huvudsak enahanda skäl bör ej heller ringklocka uppsättas på längre avstånd.

I § 7 av 1924 års kungörelse föreskrives, att såväl ljussignal som ringklocka i regel skall uppsättas på det i § 3 av kungörelsen omförmälda kryssmärkets stolpe. En dylik föreskrift synes utredningsmännen vara av beskaffenhet att bidraga till enhetlighet i systemet med begagnandet av ifrågavarande säkerhetsanordningar och därför böra bibehållas. Såsom förut erinrats förekommer det emellertid, att kryssmärke på grund av lokala förhållanden icke kan placeras inom förenämnda avstånd av 12 meter från närmaste rälssträng. I dylikt fall bör med hänsyn till det nyss anförda ljussignal eller ringklocka icke uppsättas på kryssmärkestolpen utan fristående placeras närmare järnvägsspåren. I förevarande paragraf har därför upptagits bestämmelse, att ljussignal eller ringklocka icke i något fall får uppsättas på längre avstånd från närmaste rälssträng än 12 meter.

Det har från vissa håll gjorts gällande, att ljussignalernas ljuskällor, vilka nu i regel vore placerade på en höjd av 2.75 meter, sutte för högt och att desamma borde sitta högst 2.25 meter över marken. Därigenom skulle ljuskällorna lättare falla inom motorförarens synfält, avskärmningen mot solljuset bliva effektivare och det röda skenet lättare synas i starkt solsken.

Utredningsmännen vilja med avseende å detta spörsmål till en början erinra, att i 1924 års kungörelse ej finnes stadgat något om den höjd, varpå ljussignaler böra uppsättas. Emellertid skall ju, på sätt förut berörts, ljussignal som regel uppsättas på kryssmärkets stolpe. Å denna har — åtminstone den första tiden efter kungörelsens tillkomst — platsen omedelbart under krysset i allmänhet ansetts vara den lämpligaste; och såsom av bilaga 1 till kungörelsen inhämtas, är krysset placerat något mer än 2.75 meter över vägbanan.

Den höjd, varpå ljuskällorna placeras, bör bestämmas i främsta rummet med beaktande därav, att desamma lätt kunna iakttagas av automobilisterna. För övriga trafikanter torde förevarande spörsmål vara av mindre betydelse, då desamma utan svårighet torde iakttaga dessa ljussignaler även om de höjas eller sänkas någon meter. Från en täckt automobil är däremot synfältets övre horisontala gräns beroende dels av automobilens höjd, dels och i synnerhet av

det sätt, varpå taket ansluter sig till den framför förarplatsen belägna vindrutan. I angivna båda hänseenden hava automobilerna under de senare åren undergått väsentliga förändringar, som torde icke obetydligt sänka nyssberörda gräns. Måhända är därför det förut omförmälda höjdmåttet väl stort. Emellertid synes det utredningsmännen, att något bestämt mått icke bör i förevarande hänseende föreskrivas. Ljuskällan bör nämligen placeras på den höjd, som med hänsyn till förhållanden i det särskilda fallet — vägens lutning o. dyl. — gör ljuskällan bäst synlig. Enligt vad utredningsmännen förspott, hava järnvägarna ock alltmåra börjat tillämpa ett sådant förfaringssätt.

§ 8.

Denna paragraf upptager enahanda bestämmelser som § 8 uti 1924 års kungörelse.

I motiveringen till § 6 har omnämnts, att överrevisorerna vid statens järnvägar i sin berättelse för år 1929 uttalat, att uppmärksamhet borde ägnas åt styrkan hos ljuskällorna vid, bland annat, de automatiska ljussignalerna. Överrevisorerna hava härutinnan anført, att dessa signaler gäve ett alltför svagt sken, särskilt vid dagsljus; av dessa signaler torde böra krävas icke endast att skenet vore väl synligt vid dagsljus på ett avstånd av 100 meter utan även att deras sken vore så starkt, att det verkligen vore ägnat att draga de vägfärdandes uppmärksamhet till sig. Därest de nuvarande ljussignalernas styrka kunde väsentligt ökas, skulle enligt överrevisorernas mening systemet måhända vinna mer allmänt erkännande än vad som nu syntes vara fallet.

I utlåtande i anledning av nämnda berättelse har järnvägsstyrelsen i förevarande hänseende anført:

Den åtgärd, som överrevisorerna i och med detta uttalande föresloge, skulle emellertid icke, såsom överrevisorerna syntes utgå ifrån, vara en förbättring av det nuvarande systemet utan i verkligheten utgöra en övergång till ett helt nytt system för de vägfärdandes underrättande om att de nalkades en järnväg.

Det system, varpå 1924 års kungörelse byggde, innebure att vid varje korsning med allmän eller allmänneligen befaren väg skulle uppsättas varningsmärke, s. k. kryssmärke. Detta varningsmärke, eventuellt utökat med förvarningsmärke, vore avsett att tillkännagiva befintligheten av en järnvägs-korsning i den vägfärdandes väg. Ljussignalerna skulle däremot, såsom av nedanstående framginge, utvisa, huruvida tåg vore i annalkande eller ej. Om den vägfärdande hade fri sikt över banan på en viss bestämd längd av denna, var han än befunne sig å vägen inom ett avstånd av 25 meter från närmaste rälssträng, så behövdes inga andra skyddsanordningar än kryssmärken. Systemet byggde sålunda på att den vägfärdande hade skyldighet att, därest sådan fri sikt förefunnes, själv förvissa sig om, huruvida tåg vore i annalkande eller ej. Saknades däremot dylik fri sikt, vore järnvägarna skyldiga att vidtaga särskilda skyddsanordningar, vilka skulle lämna den vägfärdande upplysning om, huruvida banan vore fri eller icke.

Det av överrevisorerna framkastade förslaget, att ljussignalernas sken alltid skulle vara så starkt, att det droge de vägfärdandes uppmärksamhet till sig, innebure i verkligheten en sådan principiell förändring av det genom 1924 års kun-

görelse fastställda systemet, att de vägfarande på ett betydligt längre avstånd och på ett helt annat sätt — genom ljussignalerna i stället för genom kryssmärkena — än kungörelsen föreskreve, skulle underrättas om befintligheten av en framför varande järnvägs korsning.

Beträffande de föreskrivna särskilda skyddsanordningar, som skulle utvisa om tåg vore i annalkande eller ej, vore nu bestämt, att skenet från ljussignal tydligt kunde iakttagas av den vägfarande på minst 25 meters avstånd. Redan nu, och särskilt nattetid, erhöles den vägfarande genom ljussignaler upplysning, huruvida tåg vore i annalkande mot korsningen, och detta på betydligt större avstånd från denna än om korsningen skyddades med bevakade bommar och grindar eller om vid densamma funnes fri sikt och korsningen följaktligen vore skyddad med endast kryssmärken. Därest överrevisorernas förslag om sådan ökad ljusstyrka å ljussignalerna, att dessas sken droge de vägfarandes uppmärksamhet till sig, skulle komma till utförande, syntes det därför styrelsen, som om detta som en naturlig konsekvens skulle draga med sig, att ljuskällor av samma styrka borde anordnas icke blott på alla bevakade grindar och bommar utan även vid de vägkorsningar, där för närvarande fri sikt förekomme, och sålunda inga särskilda skyddsanordningar voro vidtagna.

Med hänsyn till att detta överrevisorernas förslag sålunda innebure ett avsteg från det system, som genom 1924 års kungörelse vore fastställt, ävensom att förslaget genomförande skulle medföra synnerligen allvarliga ekonomiska konsekvenser, ansåge sig styrelsen icke kunna förorda detsamma till utförande, och detta så mycket mindre som styrelsen för sin del ansåge det nuvarande systemet i stort sett vara fullt tillfredsställande, under förutsättning, att de vägfarande ställde sig de föreskrivna vägsignalerna till efterrättelse.

Ehuru utredningsmännen på sätt nedan anføres icke funnit skäl föreslå ökad ljusstyrka å ljussignalerna, kunna utredningsmännen dock icke helt dela järnvägsstyrelsens ovan återgivna synpunkter. Väl är ljussignalernas uppgift, på sätt styrelsen framhållit, att utvisa, huruvida tåg är i annalkande eller ej, varemot förefintligheten av en korsning i den vägfarandes väg för honom tillkännagives genom kryssmärke, eventuellt ock genom förvarningsmärke. Men därav att ljussignalernas uppgift är den nu angivna, lär icke utan vidare följa, att ljussignalerna icke också skulle kunna fylla en annan uppgift, nämligen att upplysa den vägfarande om förefintligheten av den korsning han har att passera. Redan med den styrka de nu begagnade ljussignalerna hava komma desamma vid vissa terrängförhållanden och enkannerligen under mörker ofta att upplysa den vägfarande om förefintligheten av en korsning, innan han uppmärksammat kryssmärket. Däri ligger ett av ljussignalernas företräden framför andra säkerhetsanordningar.

Utredningsmännen kunna alltså icke finna, att en föreskrift om ökad ljusstyrka hos förevarande säkerhetsanordningar skulle innebära ett brytande av enhetligheten i det hos oss förekommande systemet. Emellertid kunna utredningsmännen icke biträda överrevisorernas därutinnan framlagda förslag, då enligt utredningsmännens åsikt det i allmänhet torde vara väl sörjt för att de vägfarande vid korsningar, som äro försedda med ljussignaler, skola få sin uppmärksamhet riktad å korsningarna. De brister, som härutinnan må före-

finnas, lära bero därav att skenet från dessa signaler å vissa vägar icke kan till följd av lokala förhållanden iakttagas inom hela det avstånd, varpå skenet under gynnsamma dylika förhållanden är synligt. Avhjälpandet av dessa brister har i annat sammanhang berörts av utredningsmännen.

§ 9.

Denna paragraf överensstämmer med motsvarande paragraf i 1924 års kungörelse; endast en redaktionell ändring har vidtagits.

§ 10.

På sätt utredningsmännen i det föregående framhållit måste det alltid i viss mån ankomma på den vägfarande att, sedan han blivit varse en vägen korsande järnväg, själv förvissa sig om, huruvida tåg nalkas eller ej. Med hänsyn särskilt till den utveckling automobiltrafiken under de senaste åren tagit måste därför den fordran uppställas, att den vägfarande i god tid och på ett tydligt sätt göres uppmärksam på en framförvarande korsning. Enligt 1924 års kungörelse hava kryssmärkena jämte, i förekommande fall, förvarningsmärkena att fylla denna uppgift. Dylik uppgift hava även de varningsmärken, som avses i 20 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen. Såsom i det föregående jämväl berörts har betydelsen av sistnämnda märken väsentligen ökats genom tillkomsten av kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken. Genom att dessa varningsmärken så gott som undantagslöst äro försedda med reflexanordningar framträda desamma, då de belysas av ett motorfordons strålkastare, även under mörker på ett tydligt sätt.

Däremot torde de i 1924 års kungörelse föreskrivna varningsmärkena, vilka visserligen under dagsljus måste anses utgöra tillräcklig ledning för den vägfarande, icke under mörker vara tillfyllest vid samtliga slag av korsningar.

I fråga om möjligheten att göra korsningar, försedda med bevakade grindar eller bommar, bättre synliga under mörker få utredningsmännen hänvisa till vad i motiveringen till § 6 därutinnan anförts; och i fråga om korsningar, varest ljussignaler anbragts, torde — med några enstaka, av lokala förhållanden påkallade undantag, som i den allmänna motiveringen berörts — några ytterligare åtgärder ej erfordras, då dessa signaler framträda tydligare under mörker än vid dagsljus.

Beträffande däremot korsningar, som ej äro försedda med andra säkerhetsanordningar än ringklockor, torde den vägfarande icke alltid kunna i tillräcklig tid iakttaga en sådan korsning även under mörker. Och än mindre lärerså vara fallet i fråga om fri-sikt-korsningarna, varest varken ljus- eller ljudsignaler påkalla den vägfarandes uppmärksamhet.

Det har därför synts utredningsmännen erforderligt att vid sistberörda båda slag av korsningar sådana åtgärder vidtagas, att den vägfarande under mörker lättare kan iakttaga korsningarna.

Mest ändamålsenligt i detta avseende vore måhända, att kryssmärken vid nyssnämnda slag av korsningar under mörker hölles belysta. Särskilt i trakter, varest tillgång till elektriskt ljus ej finnes, skulle emellertid en föreskrift av dylik innebörd föranleda väsentliga kostnader. Utredningsmännen hava av sådan anledning icke ansett sig kunna föreslå, att omförmälda märken skola vara försedda med belysningsanordningar, desto mindre som enligt utredningsmännens åsikt andra ändamålsenliga anordningar stå till buds. Utredningsmännen åsyfta härmed de i det föregående omnämnda reflexanordningarna.

De reflexanordningar, som hittills kommit till användning, hava i allmänhet utgjorts av glasprismer, som anbragts å de föremål, vilkas synlighet vid mörker de äro avsedda att öka. I fråga om varningsmärke, som enligt 1931 års kungörelse uppsatts, har i stor utsträckning det förfaringssätt praktiserats, att i vart och ett av triangelmärkets hörn anbragts ett glasprisma om en kvadratdecimeters storlek. Denna anordning, som således består av endast ett fåtal tämligen stora prismor, synes vara synnerligen effektiv och enligt utredningsmännens uppfattning väsentligen att föredraga framför den även förekommande anordningen med ett större antal mindre prismor.

På den senaste tiden har emellertid även en helt annan typ av reflexanordningar börjat användas. Denna typ utgöres av en emaljskylt, i vars yta inbränts små glasbitar; då ytan belyses, åstadkommes en reflexeffekt, som möjliggör att på ett tämligen långt avstånd uppfatta de tecken eller bokstäver, som skylten upptager. Väl kan en dylik anordning i effektivitet icke jämföras med nyssnämnda anordning med glasprismer — i varje fall icke med ovan först beskrivna typ — men densamma har dock ett obestridligt företräde framför ett märke, vilket i likhet med de nuvarande kryssmärkena är ytbehandlat endast med vanlig färg; i jämförelse med anordning med glasprismer ställer den sig dessutom väsentligen billigare i anskaffningskostnad.

Med hänsyn till vad i det föregående anförts om svårigheten för de vägfärande att i tid uppmärksamma korsning, vid vilken icke någon eller ej annan säkerhetsanordning än ringklockor anbragts, hava utredningsmännen i förevarande paragraf, vartill motsvarighet saknas i 1924 års kungörelse, upptagit föreskrift, att vid sådan korsning förekommande kryss- och förvarningsmärken skola, därest de ej hållas belysta, vara försedda med reflexanordningar.

Ehuru såsom nyss framhållits reflexanordning med glasprismer är att föredraga framför anordning med reflexemalj, hava utredningsmännen av hänsyn till den icke oväsentliga skillnad i pris, som föreligger mellan de båda slagen av anordningar, icke ansett sig böra såsom obligatorisk förorda förstnämnda anordning. För att förebygga, att mindre lämpliga reflexanordningar användas, så ock av hänsyn till önskvärdheten, att i stort sett enhetliga reflexanordningar komma till utförande, har däremot stadgats, att reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

§ 11.

Denna paragraf motsvarar nuvarande § 10, i vilken endast vidtagits några ändringar av redaktionell innebörd.

§ 12.

I fråga om nuvarande § 11, som motsvaras av förevarande paragraf, gjordes vid förut omförmälda sammanträde i Stockholm i februari 1925 följande uttalande:

»Järnvägsstyrelsen respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör äga rätt att, i fråga om korsning, som avses i § 11, godkänna säkerhetsanordningar av annat slag än de i kungörelsen fastställda, därest dessa skulle befinnas icke erforderliga eller lämpliga.»

Med avseende å de förhållanden, som förevarande förslag i anslutning till 1924 års kungörelse avser att reglera, måste det såsom utredningsmännen i det föregående vid skilda tillfällen framhållit vara ett önskemål, att enhetliga märken och anordningar komma till användning. Den särskilda varsamhet, som förefintligheten av en plankorsning påkallar, bör icke utmärkas genom olika slag av märken; och andra säkerhetsanordningar än de i § 4 omförmälda böra ej komma till användning, där ej tillstånd därtill lämnats i enlighet med vad i näst sista stycket av nämnda paragraf sägs. Den omständigheten, att en järnväg eller en väg icke är sådan, som i första stycket av § 1 anges, bör ej verka ändring härutinnan. I annat sammanhang hava ock utredningsmännen förklarat sig icke kunna förorda, att i järnvägsstyrelsens respektive väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hand lades rätt att medgiva visst undantag från föreskrifterna i § 4. Under hänvisning till det anförda finna utredningsmännen den vid förenämnda sammanträde påkallade ändring av nu förevarande bestämmelser ej böra vidtagas.

Innebörden av § 11 i 1924 års kungörelse lärer, såsom redan i den allmänna motiveringen antytts, vara, att — där över huvud varningsmärken eller säkerhetsanordningar erfordras vid korsningar, som i paragrafen avses — de i föregående paragrafer givna föreskrifter om varningsmärken och säkerhetsanordningar skola tillämpas. Då emellertid järnvägs innehavare, åtminstone såvitt angår innehavare av enskild järnväg, icke torde kunna betecknas som »myndighet», skulle av paragrafens avfattning kunna dragas den slutsatsen, att, där ej myndighet, som i nuvarande § 12 avses, prövat varningsmärken eller säkerhetsanordningar erforderliga vid korsning av ifrågavarande slag, järnvägsinnehavaren vore oförhindrad att vid sådan uppsätta märken eller anordningar, vilka icke överensstämde med nyssnämnda bestämmelser. Till undvikande av en dylik tolkning har förevarande paragraf i nu berörda hänseende givits annan lydelse. I övrigt upptager paragrafen, ehuru med något ändrad avfattning, samma bestämmelser som nuvarande § 11.

Det bör måhända anmärkas, att, eftersom järnvägs innehavare icke är skyl-

dig att vid korsning, varom här är fråga, anbringa varningsmärken eller säkerhetsanordningar, såvida icke annorlunda beslutats i den ordning som i § 13 i förslaget avses, järnvägsinnehavaren, därest sådant beslut ej meddelats, självfallet äger att, till höjande av trafiksäkerheten vid dylik korsning, där vidtaga åtgärder, som icke innebära uppsättandet av några särskilda anordningar; exempelvis må — utan medgivande av Kungl. Maj:t — korsningen bevakas av särskild vakt utan att grindar eller bommar äro uppsatta.

Slutligen må i detta sammanhang erinras, att vid korsning, som i § 11 av 1924 års kungörelse avses, järnvägs innehavare för närvarande är oförhindrad att, ehuru fri sikt enligt § 5 i kungörelsen icke förefinnes, uppsätta endast varningsmärken. Så skall jämväl enligt förslaget vara fallet. Särskilda varningsmärken enbart för dessa fall torde ej böra föreskrivas.

§ 13.

Denna paragraf är, med undantag av en obetydlig ändring av redaktionell natur, likalydande med nuvarande § 12.

§ 14.

Denna paragraf är ny.

Enligt 1924 års kungörelse skall framsidan av kryssmärke och förvarningsmärke vara brandgul med svarta bokstäver samt baksidan vit; stolpen skall vara målad i svarta och vita fält.

Vad angår den brandgula färgen hava utredningsmännen inhämtat, att densamma med tiden mörknar icke oväsentligt, då densamma utsättes för sol-sken, och utredningsmännen hava jämväl varit i tillfälle iakttaga, hurusom framsidan av kryss- och förvarningsmärken, vilka uppsatts för några år sedan, numera antagit en färgton, som närmast torde kunna betecknas såsom brun. I den ovan omförmälda kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken har ock — av, enligt vad utredningsmännen inhämtat, bland andra nyss antydda skäl — föreskrivits, att i densamma angivna märken skola vara målade gula enligt vid kungörelsen fogat färgprov (»kromgul-medel»).

I fråga om den vita färgen å kryss- och förvarningsmärken torde densamma, ej minst genom sot från tågen, med tiden antaga en grå färgton. I kungörelsen angående vägmärken finnes ock föreskrivet, att baksidan av däri angivna märken skall vara grå; ej heller å stolpen till dylika märken skall förekomma vit färg. I fråga om varningsmärken, som i sistnämnda kungörelse avses, samt vägmärken till upplysning om förbud med avseende å trafiken skall såväl tavla som stolpe vara målad i gult och rött. Vägvisare och ortsnamnstavlor skola däremot målas i gult och svart.

Då praktiska skäl således tala för att varken brandgul eller vit färg kommer till användning beträffande nu ifrågakomna märken samt det måste anses önskvärt, att överensstämmelse i nu berörda avseenden föreligger mellan

varningsmärken enligt nyss berörda kungörelse och förevarande märken, hava utredningsmännen ansett sig böra föreslå, att framsidan av kryss- och förvarningsmärke skall vara gul och baksidan grå samt att stolpe till dylika märken målas i röda och gula fält. Genom sådan målning av stolparna vinnes jämväl den fördelen, att i samtliga å våra vägar uppsatta märken, som tjäna till varning eller förbud med avseende å trafiken, ingår den röda färgen, vilken av ålder, såväl i Sverige som i de flesta andra länder, kommit till användning i nyssberörda hänseende.

Då såsom av det anförda följer den vita färgen ej heller bör komma till användning å grindar och bommar hava utredningsmännen i § 6 föreskrivit, att bommar och övre ramen på bevakade grindar skola vara målade i röda och gula fält.

De av utredningsmännen sålunda föreslagna ändringarna av hithörande bestämmelser i 1924 års kungörelse hava givetvis mindre betydelse med avseende å trafiksäkerheten. Vid sådant förhållande lärer det icke böra krävas, att nu befintliga kryss- och förvarningsmärken — ej heller grindar och bommar — bringas i överensstämmelse med de nya föreskrifterna förrän i samband med sådan ommålning av märkena, som ändock erfordras. I övergångsbestämmelserna har därför upptagits föreskrift, att med förändring av färg å varningsmärken, grindar och bommar må anstå intill den 1 januari 1937.

Övergångsbestämmelser.

Utredningsmännen hava ifrågasatt, att den föreslagna kungörelsen skall träda i kraft dagen efter den, då densamma utkommit i Svensk författningssamling. Det torde nämligen icke vara lämpligt, att under en övergångstid äldre bestämmelser bliva att tillämpa med avseende å varningsmärken och säkerhetsanordningar, vilka till följd av ändrade förhållanden skola under densamma nyuppsättas; och att låta kungörelsen träda i kraft viss senare dag, men därvid föreskriva, att den skall äga tillämpning å de nya anordningar, som dessförinnan komma till utförande, synes kunna medföra vissa komplikationer. Med arten av de förhållanden, som kungörelsen avser att reglera, torde det bäst instämma, att den i princip träder i kraft omedelbart. I så fall erfordras emellertid vissa lättnader beträffande redan förefintliga märken och anordningar; bestämmelser härom givas i punkterna 1) och 2).

Vidkommande punkt 1) hänvisas till motiveringen till § 14. Under denna punkt inbegripes icke anbringande av reflexanordningar enligt § 10.

Den i punkt 2) angivna tidpunkt, inom vilken där angivna åtgärder skola vara vidtagna, har valts med hänsyn till den livligare trafik med motorfordon, som årligen plägar vidtaga från och med maj månad.

Förslag till kungörelse om ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen.

Utöver vad i den allmänna motiveringen anförts i fråga om detta förslag, vilja utredningsmännen framhålla allenast följande.

Den föreslagna tidrymden av tre år, inom vilken varje i förslaget angiven korsning mellan järnväg och väg skall av vägingenjör minst en gång besiktigas, har valts med beaktande att tidsödande och kostsamma resor icke skola behöva för detta ändamål ifrågakomma. Under angiven tid lära vägingenjörerna, vilka torde hava att för fullgörande av åtskilliga andra tjänsteåligganden företaga tämligen vidsträckta resor inom länen, bliva i tillfälle att utan större omgång företaga dessa besiktningar. Utredningsmännen förutsätta därför, att särskild resa enbart i detta syfte icke skall bliva erforderlig annat än undantagsvis.

För fullgörande av ifrågakomna åliggande läser vägingenjör hava att från förvaltningarna för de järnvägar, som genomlöpa län, där han är stationerad, införskaffa uppgift å samtliga korsningar av ovanberörd art, över vilka lämpligen bör upprättas förteckning, som sedermera — exempelvis årligen — kompletteras i enahanda ordning.

I den berättelse, som det jämlikt föreskrift i förevarande paragraf åligger vägingenjör att vid varje kalenderårs slut avgiva till länsstyrelsen, bör upptagas uppgift å de korsningar, vilka under året av honom besiktigats.

Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av § 9 i instruktionen den 14 december 1917 (nr 903) för landsfiskalerna.

Rörande detta förslag få utredningsmännen hänvisa till den allmänna motiveringen. Här må endast anmärkas, att utredningsmännen tänkt sig, att då landsfiskal finner anordningarna vid en korsning icke vara i överensstämmelse med gällande föreskrifter, han därom — oavsett, huruvida sådana omständigheter förekomma, att åtal enligt 25 kap. strafflagen anställes — skall göra anmälan till länsstyrelsen.

II.

Förslag till förordning om ändrad lydelse av 20 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) samt till kungörelse om ändrad lydelse av 15 § i kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken.

I skrivelse till Konungen den 15 februari 1929 hemställde Kungl. automobilklubben och Motormännens riksförbund om utfärdande av sådana föreskrifter, att anordningar för förvarning, avspärrning, belysning och övriga säkerhetsåtgärder vid rörliga broar och färjlägen bleve fullt effektiva och i möjligaste mån ensartade för hela landet. Såsom lämpligt varningstecken borde därvid kunna användas märke, motsvarande det i kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg föreskrivna kryssmärke.

Sedan utlåtande häröver infordrats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överlämnade styrelsen med skrivelse den 10 januari 1930 ett av styrelsen upprättat »Förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar mellan vattenväg och väg», vilket förslag, enligt vad i berörda skrivelse anfördes, utarbetats med ledning av nyssnämnda kungörelse den 23 maj 1924. Förslaget finnes såsom bilaga fogat vid detta betänkande (Bil. 3).

I utlåtanden över förslaget tillstyrkte flertalet länsstyrelser åtgärder i det med detsamma avsedda syftet. Mot de särskilda bestämmelserna i förslaget gjordes åtskilliga erinringar.

Sålunda framhöll två länsstyrelser, att då i anslutning till väg ofta förekomme färjförbindelse eller rörlig bro även över vatten, där sjöfart icke förmedlades, förslaget givits alltför snäv omfattning; en av dessa länsstyrelser föreslog, att benämningen »vattenväg» utbyttes mot »vattendrag».

En länsstyrelse upplyste, att länsstyrelsen under år 1929 utfärdat bestämmelser, att vid samtliga färjställen inom länet skulle å ömse sidor av färjläget och på lämpligt avstånd därifrån anbringas varningstecken, upptagande ordet »Färja» samt under mörker belyst. I samband därmed hade frågan om anbringande av bommar å ömse sidor av färjläget varit under bedömande, men hade en dylik anordning ansetts ur flera synpunkter opraktisk.

En länsstyrelse anförde — med förmälan att inom länet finnes färjställen men icke rörliga broar — att beträffande färjställen så omfattande och dyrbara anordningar, som i förslaget angäves, näppeligen vore av behovet påkallade. Vid färjställen borde det vara tillräckligt med vanliga triangelmärken, helst självlysande och försedda med inskriptionen »Färja». Det kunde vidare ifrågasättas, om kryss- och förvarningsmärken av den typ, som i förslaget avsåges, borde komma till användning annorstädes än vid korsningar mellan väg och järnväg, där dock riskerna vore betydligt större och av helt annan art än vid korsningar, varom nu vore fråga.

Jämväl järnvägsstyrelsen uttalade sig mot användandet av de föreslagna kryss- och förvarningsmärkena samt anförde härutinnan:

(Visserligen upptog förslaget andra inskriptioner å varningsmärken än de, som användes vid korsning mellan väg och järnväg, men styrelsen ansåge denna obetydliga skillnad icke tillräcklig för att göra förare av motorfordon uppmärksamma på att de nalkades en vattenväg och icke en järnväg. Det vore nämligen att befara, att förarna av motorfordon icke iakttog inskriptionen utan toge det föreslagna varningsmärket för ett av de vanliga kryssmärkena vid vägs korsning med järnväg. Då de därvid varken såge eller hörde något tåg, kunde de lätt få den föreställningen, att vägen vore alldeles fri.

Styrelsen tilläte sig därjämte framhålla, att kryssmärket vore genom internationella överenskommelser allmänt antaget som speciellt varningsmärke vid korsningar mellan väg och järnväg. I ett flertal länder förekomme å kryssmärket ingen som helst inskription. Meningen hade sålunda varit, att märket enbart genom sin form skulle angiva befintligheten av korsning mellan väg och järnväg. Att man inom Union Internationale des Chemins de fer, som ingående behandlat denna fråga, utgått ifrån, att detta märke skulle reserveras för korsningar mellan väg och järnväg, torde bland annat framgå därav, att märket enligt de av unionen framlagda bestämmelserna endast finge användas för obehållna korsningar och att det för Sverige jämte två andra länder krävts särskild dispens från de internationella bestämmelserna för att kunna använda märket även vid bevakade korsningar. Det vore därför enligt styrelsens förmenande icke lämpligt att införa ett varningsmärke av samma utseende för korsningar mellan sjöväg och landsväg, där riskmomentet vore av annan beskaffenhet och krävde andra försiktighetsmått från de vägförandes sida än vid en korsning mellan järnväg och väg.

För bedömande av behovet av särskilda varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar mellan vägar och vattendrag hemställde utredningsmännen hos länsstyrelserna om uppgift å de olyckshändelser, som under åren 1928—1932 kunde hava inträffat vid dylika korsningar.

Av de i anledning härav inkomna uppgifterna framgår, att i ett län icke förekomma vare sig färjförbindelser eller rörliga broar samt att i tretton län några olyckshändelser icke under angivna tid förekommit vid korsningar av ifrågasvarande slag.

I fem län hava olyckshändelser vid rörliga broar eller färjlägen visserligen inträffat, men hava desamma varit av den art, att de icke kunna hänföras till beskaffenheten eller frånvaron av säkerhetsanordningar (sedan ett fordon färjats över vattnet och lämnat färjan, har fordonet rullat tillbaka och kommit i vattnet; fordon har förts från färja, innan denna efter överfarten blivit ordentligt förtojld; rullbro har ej legat i samma plan som vägen etc.).

I två län har — förutom olyckshändelser av nyss angiven art — inträffat, att fällbommar, som anbragts vid rörliga broar eller färjlägen, i 12 fall påkörts av motorfordon, vilkas förare i 9 fall härför åtalats vid domstol och fällts till ansvar för ovarsamt framförande av motorfordon.

I två län har — utöver olyckshändelser, som icke kunna hänföras till beskaffenheten eller frånvaron av säkerhetsanordningar — inträffat, att vid ett vart av två angivna färjlägen två automobiler kört över färjan och ned i vattnet (beträffande olyckshändelserna i det ena länet saknas närmare upplysningar; av olyckshändelserna i det andra inträffade den ena vid mörker och dimma, den andra vid dagsljus och god sikt).

I ett län slutligen havä bommar eller kedjor framför rörliga broar påkörts i 25 fall, därav i 23 fall vid samma bro.

För sin del kunna utredningsmännen icke ansluta sig till den meningen, att, där väg korsas av vattendrag, över vilket icke finnes fast förbindelse, föreligger behov av så omfattande anordningar, som avses i det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade förslaget. Såsom i ett av de ovan återgivna utlåtandena framhållits måste dock risken för olyckshändelser vid dessa korsningar anses vara betydligt mindre än vid korsningar mellan väg och järnväg. Orsakerna härtill äro flera. Här må endast pekats på den omständigheten, att en vägfarande, vilkens uppmärksamhet fästs å att han har att passera en korsning mellan väg och vattendrag, till följd därav ock måste inse, att om förbindelsen över vatnet är bruten — och så är ju ständigt fallet med färjförbindelser — han icke *kan* utan avbrott fortsätta färden, under det att en vägfarande, som skall passera en korsning mellan väg och järnväg, kan, även om han känner till förefintligheten därav, hysa förhoppning att före ett annalkande tåg hinna över järnvägen.

Att förhållandena beträffande dessa två slag av korsningar icke äro i nu förevarande hänseende att ens tillnärmelsevis likställa, synes för övrigt bäst framgå av de uppgifter rörande olyckshändelser vid desamma, som föreligga.¹

Med hänsyn till det anförda komma utredningsmännen icke att närmare ingå på det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorda förslaget. Även utan särskilda föreskrifter lära säkerhetsanordningar i form av bommar eller kedjor komma att anbringas vid korsningar, där så erfordras, och enhetliga bestämmelser härutinnan torde ej vara behövliga. Utredningsmännen hålla före, att det i fråga om korsning mellan väg och vattendrag är tillfyllest med föreskrift därom, att förefintligheten av dylika korsningar skall på ett tydligt sätt tillkännagivas för de vägfarande. I anslutning till järnvägsstyrelsens ovan återgivna utlåtande finna sig utredningsmännen icke kunna förorda, att i sådant avseende kryss- och förvarningsmärken av den typ, som är föreskriven vid korsningar mellan väg och järnväg, komma till användning. Enligt utredningsmännens åsikt bör förefintligheten av korsning mellan väg och vattendrag tillkännagivas genom sådant varningsmärke, varom bestämmelser finnas meddelade i 13—17 §§ i kungörelsen den 12 juni 1931 angående vägmärken.

För att utmärka dylik korsning finnes icke, såsom i fråga om korsning mellan väg och järnväg, något särskilt symboliskt tecken. Vid utmärkande av förstnämnda slags korsning användes det i bilagan 3 till omförmälda kungörelse återgivna tecknet 6, bestående av ett lodrätt streck. Enligt anvisning i andra stycket av 15 § i kungörelsen må, vid begagnande av berörda tecken, något nedom triangelmärket anbringas en särskild rektangulär tavla, varå med ett eller ett par ord lämnas närmare upplysning om farans art. Såsom exempel å

¹ Jfr i fråga om olyckshändelser vid korsningar mellan vägar och järnvägar ovan sid. 18—19 och 21.

dylika ord upptagas i författningsrummet — förutom »Vägarbete» och »Skola» — även »Färja».

I 20 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen, varest föreskrift lämnas angående anbringande av sådana varningsmärken, beträffande vilka närmare bestämmelser meddelas i kungörelsen den 12 juni 1931, angives icke uttryckligen, att dylikt märke skall uppsättas jämväl vid korsning mellan väg och vattendrag. Även om så ändock skett åtminstone vid flertalet av dessa korsningar, torde uttrycklig föreskrift därom böra i nyssnämnda författningsrum upptagas.

Benämningen »vattendrag» har föredragits framför »vattenväg» för att förhindra den uppfattningen, att vatten, varom här är fråga, skall förmedla sjöfart eller eljest användas såsom trafikled.

I samband med den föreslagna ändringen i motorfordonsförordningen synes — i syfte att, där varningsmärke uppsattes i anledning av korsning mellan väg och vattendrag, över vilket leder rörlig bro, enhetlig beteckning kommer till användning vid angivande av farans art — beteckningen »Rörlig bro» böra upptagas i 15 § andra stycket i kungörelsen den 12 juni 1931.

Nu omförmälda föreskrifter avse endast väg, som är allmän och tillåten för automobiltrafik. Endast i undantagsfall lär det förekomma, att rörlig bro eller färjläge finnes vid enskild väg. Att endast för dessa fall eller sådana, där korsning förekommer mellan allmän väg, som icke är tillåten för automobiltrafik, och vattendrag, föreskriva vidtagande av särskilda åtgärder, synes icke erforderligt. I sistberörda fall lär det såsom hittills få ankomma på länsstyrelserna att föranstalta om lämpligt tillkännagivande av förekommande korsningar.

I cirkulär den 15 april 1932 till samtliga länsstyrelser¹ förklarade Kungl. Maj:t, att bestämmelserna i sistnämnda kungörelse icke skulle utgöra hinder för anbringande å sådant varningsmärke, som i kungörelsen avsåges, av reflexanordning för ökande av varningsmärkets synlighet vid mörker, i samband varmed Kungl. Maj:t ville, bland annat, framhålla lämpligheten, jämväl ur kostnadssynpunkt, av att med dylika anordningar försedda varningsmärken i regel icke anbringades å andra platser än vid plankorsningar mellan väg och järnväg.

För att varningsmärken, som uppsättas i anledning av korsning mellan väg och vattendrag, skola vara tydligt synliga även under mörker, är det emellertid önskvärt att även dessa märken — på sätt jämväl i regel sker — förses med reflexanordningar. Utredningsmännen förorda därför, att vad i berörda cirkulär uttalats angående reflexanordningar å varningsmärken vid korsning mellan väg och järnväg gives tillämplighet jämväl med avseende å varningsmärken vid förstnämnda slag av korsningar.

¹ Se ovan sid. 32.

Bilaga 1.

Kostnader för underhåll och drift av säkerhetsanordningar vid korsningar i plan mellan vägar och statens järnvägar.

År	Grindar och bommar skötta av					Ringverk med ljussignaler		Endast ljussignaler		Endast ringverk	
	Stations- personal	Särskilda vägvakter									
	Antal	Antal	Kostnader			Antal	Kost- nader kronor	Antal	Kost- nader kronor	Antal	Kost- nader kronor
			Under- håll kronor	Drift kronor	S:a kronor						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1924	530	312	15 600	252 144	267 744	61	25 620	—	—	134	32 160
1931	623 ¹	221 ¹	11 050	225 950	237 000	235	98 700	24	9 360	162	38 880

¹ Här ingå 39 anordningar vid hamnspår o. d., vilka icke medräknats i de ovan sid. 18—19 intagna uppställningarna.

Bilaga 2.

Kostnader för underhåll och drift av säkerhetsanordningar vid korsningar i plan mellan vägar och enskilda järnvägar.

År	Grindar och bommar skötta av					Ringverk med ljussignaler		Endast ljussignaler		Endast ringverk	
	Stations- personal	Särskilda vägvakter									
	Antal	Antal	Kostnader			Antal	Kost- nader kronor	Antal	Kost- nader kronor	Antal	Kost- nader kronor
			Under- håll kronor	Drift kronor	S:a kronor						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1924	1 018	1 148	60 933	547 089	608 022	5	1 534	—	—	6	455
1930	1 263	1 099	74 185	562 738	636 923	78	30 174	73	31 730	74	7 168

*Bilaga 3.***Förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar mellan vattenväg och väg.¹****§ 1.**

I denna kungörelse förstås med vattenväg såväl med konst utförda kanaler och farleder som naturliga vatten, å vilka sjöfart förmedlas, samt med väg varje väg eller gata, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest prövats av länsstyrelse vara att anse såsom allmänneligen befaren.

§ 2.

Det åligger vederbörande vägdistrikt eller stad att, i enlighet med nedan givna bestämmelser, vid korsningar mellan vattenväg och väg uppsätta, underhålla och bekosta varningsmärken och säkerhetsanordningar för vägtrafiken ävensom fullgöra den bevakning, som enligt denna kungörelse kan ifrågakomma, dock att, där rörlig bro bevakning åligger annan än vägdistrikt eller stad, denne skall uppsätta, underhålla och bekosta säkerhetsanordningar men ej varningsmärken.

§ 3.

Vid varje korsning mellan vattenväg och väg, där rörlig bro förefinnes, skola nedanstående varningsmärken och säkerhetsanordningar vara anbragta på båda sidor om bron:

1 mom. På omkring 15 meters avstånd från den rörliga brodelens ändar samt vid den i riktning mot vattenvägen till vänster belägna vägkanten skall finnas ett varningsmärke, benämnt kryssmärke, av det utseende, som framgår av bilaga 1.

Kryssmärke skall kunna tydligt ses av vägförande inom minst 50 meters avstånd. Undantagsvis må, där så erfordras för ernående av sålunda föreskriven sikt, märket uppsättas på längre, dock högst 30 meters avstånd från broöppning eller vid högra vägkanten.

2 mom. Kan sådan sikt, varom i 1 mom. förmäles, icke utan oskäligen kostnad ernås, skall på vänstra vägkanten och på ett avstånd av omkring 50 meter från kryssmärket uppsättas ett för den vägförande lätt synligt förvarningsmärke av det utseende, som framgår av bilaga 2.

3 mom. Mellan kryssmärket och bron skall finnas anbragt säkerhetsanordning, bestående av bom, grind eller annan anordning, vilken skall spärra vägen och hållas bevakad, då bron är öppen för sjöfart. Sådan säkerhetsanordning skall vid körbanans mitt vara försedd med rund, röd signaltavla samt lykta med rött sken, vilken skall hållas tänd vid broöppning under mörker eller dimma. Spärranordningarna skola vara målade i omväxlande röda och vita fält.

¹ I förslaget omnämnda bilagor hava ej här avtryckts. Däri angivna kryss- och förvarningsmärken motsvara de i Bil. 1 och 3 till kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (Sv. F. S. 1924: 318) återgivna kryss- och förvarningsmärkena men upptaga, de förra i stället för »Varning för tåg» orden »Varning. Rörlig bro» respektive »Varning. Färjeläge» och de senare i stället för »Järnväg» orden »Rörlig bro» respektive »Färjeläge».

§ 4.

Vid varje korsning mellan vattenväg och väg, där färjeförbindelse förefinnes, skola varningsmärken och säkerhetsanordningar vara anbragta, och skola därom ovan för rörlig bro givna bestämmelser vara i tillämpliga delar gällande.

Säkerhetsanordning vid färjeförbindelse skall i regel spärra vägen och må ej öppnas annat än för fordons förande till eller från färja.

1 mom. Kryssmärke vid färjeläge skall hava det utseende, som närmare framgår av bilaga 3.

2 mom. Förvarningsmärke skall vid färjeläge hava det utseende, som framgår av bilaga 4.

§ 5.

Angående godkännande av förslag till säkerhetsanordningar samt övervakning av deras utförande, underhåll och skötsel skall gälla vad som om vägar, broar och färjor härutinnan är föreskrivet.

Vägdistriktets kostnader för ifrågavarande anordningar må föras på vägunderhåll och åtnjuta statsbidrag i härför gällande ordning.

Stads kostnader för ifrågavarande ändamål må bestridas av ordinarie automobilskattemedel.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Skrivelse till statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet . . .	3
Författningsförslag:	
Kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg	5
Kungörelse om ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen	10
Kungörelse om ändrad lydelse av § 9 i instruktionen den 14 december 1917 (nr 903) för landsfiskalerna	11
Förordning om ändrad lydelse av 20 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284)	12
Kungörelse om ändrad lydelse av 15 § i kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken	12
Motiv:	
I. Förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg jämte därmed sammanhängande författningar:	
A. Inledning	13
B. Allmän motivering	17
Omfattningen av olyckshändelser vid plankorsningar	17
Utredningsmännens betänkande den 30 november 1932	22
Olika slag av säkerhetsanordningar	23
Varningsmärken enligt kungörelsen den 12 juni 1931	32
Fråga om särskilda föreskrifter rörande vägfarandes skyldigheter vid säkerhetsanordningar	33
Väglagens bestämmelser om röjning för erhållande av fri sikt	37
Erfarenheter rörande tillämpningen av 1924 års kungörelse	39
Bestridandet av kostnaderna för säkerhetsanordningar m. m.	42
C. Speciell motivering	58
Förslag till kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg	58
Förslag till kungörelse om ändrad lydelse av § 3 i kungörelsen den 16 maj 1930 (nr 160) angående den statliga vägorganisationen i länen	91
Förslag till kungörelse angående ändrad lydelse av § 9 i instruktionen den 14 december 1917 (nr 903) för landsfiskalerna	91
II. Förslag till förordning om ändrad lydelse av 20 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) samt till kungörelse om ändrad lydelse av 15 § i kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken	92
Bilagor	96

IN THE COURT OF THE DISTRICT JUDGE

Shirley M. Smith, Plaintiff,
vs.
John A. Smith, Defendant.

Case No. 12345

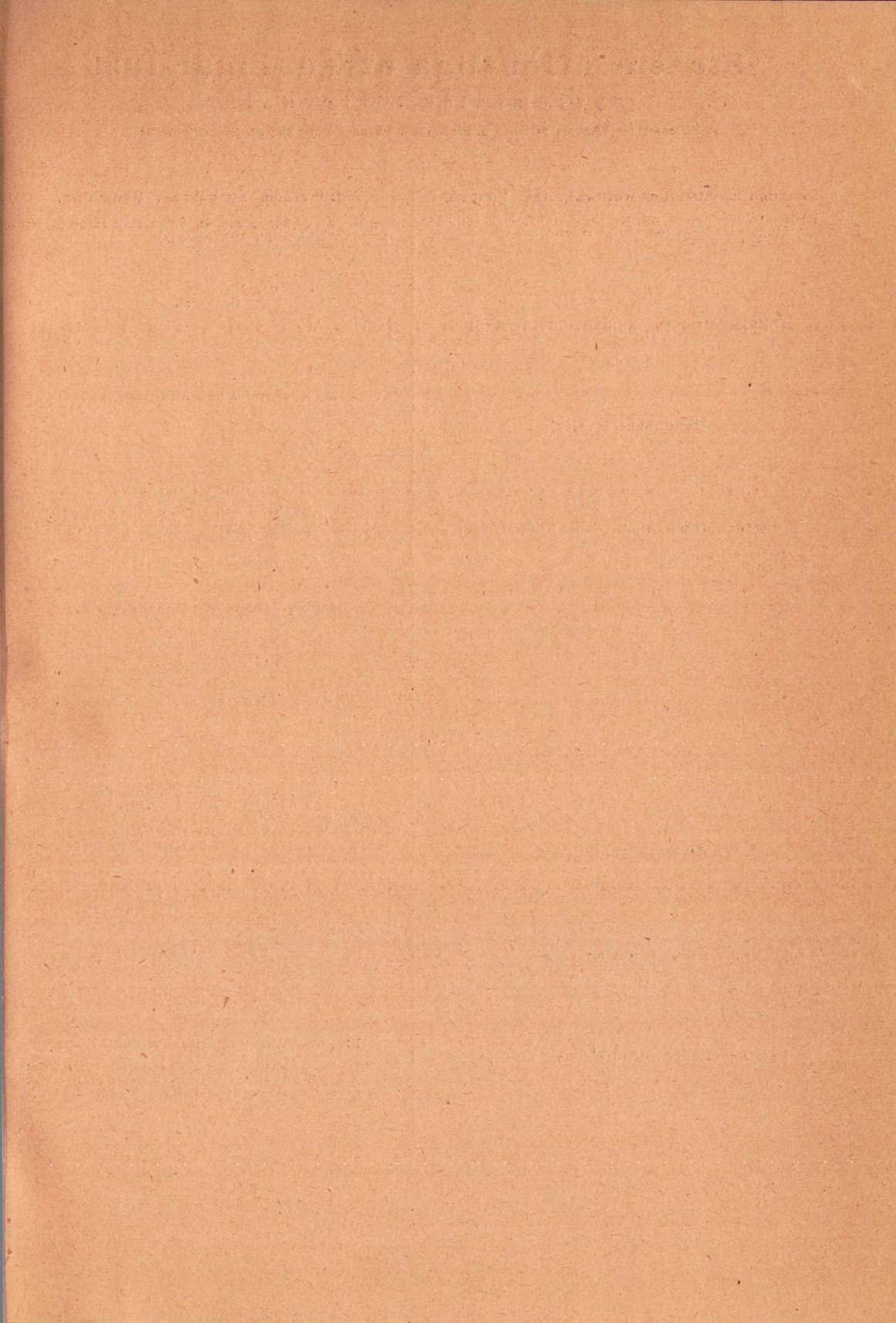
Subscribed and sworn to before me this 1st day of January, 1950, at New York, New York.

Notary Public for New York State

I, the undersigned, a Notary Public for New York State, do hereby certify that the foregoing is a true and correct copy of the original of the same as the same was presented to me for recording.

Witness my hand and the seal of my office this 1st day of January, 1950, at New York, New York.

Notary Public for New York State



Statens offentliga utredningar 1933

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förberedande utkast till strafflag. Brott mot politiska rättigheter. Brott mot allmän ordning och frid. [6]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Skattentjämningsberedningen 2. [3]
Skattentjämningsberedningen 3. [4]

Politi.

Socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag ang. åtgärder för ett bättre utnyttjande av landets skogstillgångar. [2]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag ang. varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. [7]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag rörande åtgärder för beredande av ökade möjligheter att indraga lärartjänster vid folkskoleväsendet. [5]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Lagberedningens förslag ang. vissa internationella rättshållanden. 4. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge ang. konkurs, m. m. [1]