

Förslag

till

Lag angående korsning af enskild järnväg
för allmän trafik och väg

jämte

motiv.

Förslag

till

**lag angående korsning af enskild järnväg för
allmän trafik och väg.**

I KAP.

Om korsning i skilda plan.

1 §.

Då enskild järnväg, hvarå koncession meddelats, skall byggas, åligger det koncessionsinnehafvaren att tillställa vederbörande för hvar och en af de nedan närmare angifna vägar, hvilka korsas af järnvägen, skriftlig, af koncessionsinnehafvaren undertecknad uppgift, huruvida korsningen är afsedd att anordnas i skilda eller i samma plan.

2 §.

De vägar, angående hvilka anmälningsplikt, hvarom i 1 § är sagdt, åligger koncessionsinnehafvaren, äro dels sådana, hvilka vid tiden för järnvägsarbetets påbörjande redan äro anlagda vid korsningspunkten, dels sådana, för hvilka plan i laga ordning blifvit fastställd och å hvilka vid nämnda tidpunkt arbetet, utan att hafva fortskridit så långt som nyss är sagdt, påbörjats, dels ock sådana, hvilkas tillkomst är en följd af järnvägens framdragande och om

hvilkas anläggning anspråk af vederbörande jordägare framställtts senast vid den för expropriation af mark till järnvägen hållna förrättning.

3 §.

Koncessionsinnehafvaren skall anses hafva fullgjort sin skyldighet i fråga om anmälning, om, då fråga är om allmän väg, Konungens befallningshafvande, då fråga är om gata i stad, köping eller municipalsamhälle, vederbörande myndighet, och, då fråga är om enskild väg, vägens ägare eller, om flere äro ägare, någon af dem bevisligen delgifvits sådan uppgift, som i 1 § sägs. Uppgift till Konungens befallningshafvande eller annan myndighet skall åtföljas af plan och profilritningar öfver korsningen. Det åligger vederbörande myndighet att ofördröjligen delgifva väghållnings-skyldige uppgiften i fråga.

4 §.

Framställes, innan tillstånd lämnats till järnvägens öppnande för allmän trafik, anspråk hos koncessionsinnehafvaren eller, om dessa äro flere, hos någon af dem, att korsning i skilda plan skall anordnas vid annan af förenämnda vägar än som af koncessionsinnehafvaren uppgifvits, och kan öfverenskommelse därom ej träffas, skall, därest anspråket framställtts inom tre månader från det den i 1 § omförmälda uppgift delgifvits vederbörande, frågan underställas Konungens pröfning. Finner Konungen sådan anordning erforderlig, förordne om densammas vidtagande genom koncessionsinnehafvarens försorg; och skall i ty fall koncessionsinnehafvaren ensam vidkännas kostnaderna för anordningen i fråga. Försittes nyssnämnda tid af tre månader, hafve vederbörande förlorat sin talan.

5 §.

Ej må tillstånd lämnas till järnvägs öppnande för allmän trafik, förrän fråga, som enligt 4 § kan varda underställd Konungens pröfning, blifvit afgjord.

6 §.

Anlägges, innan tillstånd lämnats till järnvägs öppnande för allmän trafik, väg, som skall korsa järnvägen, och är icke någon af de förut i denna lag angifna förutsätningsgarna beträffande sådan väg för handen, eller skall, sedan tillstånd lämnats till järnvägs öppnande för allmän trafik, ny väg, som skär järnvägen, anläggas, åligger, då fråga är om allmän väg, Konungens befallningshafvande, då fråga är om gata i stad, köping eller municipalsamhälle, vederbörande myndighet och, då fråga är om enskild väg, vägens ägare att delgifva järnvägens ägare sådan uppgift, som i 1 § sägs; hvarförutom, därest vägen är landsväg eller gata och järnvägen tillhör sådan klass, att enligt af Konungen utfärdade bestämmelser korsning af järnväg och väg i samma plan endast under viss förutsättning är tillåten, vederbörande myndighet skall delgifva väg- och vattenbyggnadsstyrelsen liknande uppgift. Då fråga är om allmän väg eller gata, skall uppgiften åtföljas af plan- och profilritningar öfver korsningen.

7 §.

Är i fall, som afses i 6 §, väg afsedd att korsa järnvägen i samma plan, och vill järnvägens ägare eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i det fall, att styrelsen delgifvits förutnämnda uppgift, framställa anspråk på korsning

i skilda plan, göre sådant hos den myndighet eller, om vägen är enskild, hos den person, som afgifvit förutnämnda uppgift. Hafva för enskild väg flere afgifvit samma uppgift, skall anspråket anses vara behörigen framställdt, därest sådant skett hos någon af dem. Kan öfverenskommelse ej träffas, skall, därest anspråket framställts inom tre månader från det den i 6 § omnämnda uppgift delgifvits vederbörande, frågan underställas Konungens pröfning. Finner Konungen korsning i skilda plan erforderlig, förordne om densammas vidtagande genom järnvägsägarens försorg; och skola i ty fall väghållningsskyldige eller vägens ägare vidkännas alla de kostnader, som äro förenade med anordningen i fråga. Försittes nyssnämnda tid af tre månader, hafve vederbörande förlorat sin talan.

8 §.

Uppstår, sedan tillstånd lämnats att öppna järnväg för allmän trafik, fråga antingen att till följd af ändrade förhållanden i stället för korsning i samma plan af järnvägen och väg anordna samma korsning i skilda plan eller ock, då till följd af järnvägens eller vägs omläggning korsningspunkten infaller annorstädes än förut, att anordna den nya korsningen i skilda plan, och kan öfverenskommelse därom ej träffas, pröfve Konungen behofvet däraf. Finner Konungen sådant behof föreligga, förordne om anordningens vidtagande genom järnvägsägarens försorg; och skola för sådan händelse kostnaderna därför bestridas, i förra fallet af järnvägens ägare samt af väghållningsskyldige eller vägens ägare till hälften hvar, och i senare fallet uteslutande af den, som föranledt omläggningen.

För ändring af korsning i skilda plan till korsning i samma plan fordras Konungens tillstånd.

9 §.

Förändring af befintlig vägport eller vägbro, som är en följd af järnvägens eller vägens utvidgning eller profilförändring, bekostas i sin helhet antingen af järnvägens ägare eller ock af väghållningsskyldige eller vägens ägare, allt efter som det är järnvägen eller vägen, som förändrats.

10 §.

Underhåll af vägport eller vägbro skall ombesörjas af järnvägens ägare, eller, där driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, af denne, såvida ej Konungen på grund af särskilda undantagsförhållanden annorlunda bestämmer; och skola kostnaderna för underhållet bestridas efter samma grunder, som i hvarje särskildt fall tillämpats i fråga om anläggningskostnaden; därvid iakttages att, om, på sätt i 8 § sägs, genom omläggning af järnväg eller väg ny vägport eller ny vägbro blir erforderlig, de grunder, efter hvilka kostnaderna för anläggning af den ursprungliga vägporten eller vägbron bestridts, skola uti ifrågavarande hänseende komma till tillämpning.

II KAP.

Om korsning i samma plan.

11 §.

Skär järnväg i samma plan väg, och är mellan de sålunda afskilda delarna af vägen öfvergång öfver järnvägen anordnad, vare järnvägens ägare eller, där driften af järnvägen är å annan behörigen öfverlåten, denne skyldig

att dels, där ej Konungens befallningshafvande på grund af särskilda undantagsförhållanden annorlunda medgifver, vid öfvergången låta uppsätta och i fullgodt skick underhålla grind, dels ock fullgöra den bevakningsskyldighet, som följer af stadgandena i denna lag.

Med grind förstås i denna lag hvarje lämplig anordning till afstängande af väg.

12 §.

Är fråga antingen om landsväg eller ock om gata i stad, köping eller municipalsamhälle, skall grind vara bevakad; dock må Konungens befallningshafvande, där förhållandena därtill föranleda, medgifva undantag.

Beträffande bygdeväg och sådan enskild väg, som användes i större utsträckning af ortens befolkning, ankommer på Konungens befallningshafvandes pröfning, huruvida grind skall vara bevakad eller icke.

Bevakning anses vara för handen, vare sig särskild vakt är anställd vid öfvergången eller densammas afstängande skötes från ett närbeläget ställverk.

13 §.

Bevakning är antingen *ständig* d. v. s. under hela den tid af dygnet bandelen i fråga trafikeras, eller ock *tillfällig* d. v. s. vid de tider, då tåg passera öfvergången eller växlingsrörelser öfver densamma pågå.

På Konungens befallningshafvandes pröfning ankommer, huruvida *ständig* eller *tillfällig* bevakning skall anordnas.

Obevakad grind skall kunna af de vägfärande själfva öppnas och stängas.

14 §.

Vid sådan pröfning, som enligt 12 § åligger Konungens befallningshafvande, skall hänsyn tagas till lifligheten af trafiken å vägen, äfvensom till möjligheten af tillräckligt vidsträckt utsikt från öfvergången öfver den därintill belägna delen af järnvägen, lutningsförhållandena å vägen och järnvägen, lifligheten af trafiken å järnvägen samt den hastighet, med hvilken tågen å järnvägen framföras eller äro afsedda att framföras.

Ständig bevakning må föreskrifvas endast vid sådana öfvergångar, öfver hvilka tåg i synnerligt stort antal dagligen framföras eller ofta upprepade växlingsrörelser ske.

15 §.

Under det järnväg bygges, äge Konungens befallningshafvande förordna om vidtagande på koncessionsinnehafvarens bekostnad af de tillfälliga åtgärder, som vid korsning af väg må till förekommande af fara anses erforderliga.

16 §.

Ej må tillstånd lämnas till järnvägs öppnande för allmän trafik, förr än Konungens befallningshafvande verkställt den pröfning, hvarom i 12 och 13 §§ förmåles.

Varder järnväg öppnad för sådan trafik, vare järnvägens ägare eller, där driften af järnvägen är å annan behörigen öfverläten, denne skyldig ställa sig till efterrättelse Konungens befallningshafvandes uti ifrågavarande hänseenden meddelade beslut, ändock att samma beslut icke vunnit laga kraft.

17 §.

Utan hinder af meddeladt beslut i ärende, hvarom i detta kap. sägs, må Konungens befallningshafvande, därest ändrade förhållanden därtill föranleda, underkasta frågan förnyad pröfning.

18 §.

Finner, sedan järnväg öppnats för allmän trafik, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bevakning nödvändig för tryggande af trafiksäkerheten å järnvägen vid korsning, där bevakning ej är anordnad, må väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därom förordna.

19 §.

Kostnaderna för anordnande och vidmakthållande af grind, för utöfvande af bevakning samt för vidtagande af öfriga, i särskilda författningar föreskrifna anordningar vid vägfövergång, skall, med de undantag, som må föranledas af stadgandena i 15 och 20 §§, järnvägens ägare vidkännas, såvida antingen den väg, som korsas af järnvägen, vid tiden för järnvägsarbetets påbörjande varit anlagd vid korsningspunkten eller, där fråga är om väg, för hvilken plan i laga ordning fastställts, vid samma tidpunkt arbetet å vägen, utan att hafva fortskridit så långt som nyss är sagdt, påbörjats, eller ock fråga är om väg, hvilkens tillkomst varit en följd af järnvägens fraudragande och om hvars anläggning anspråk af vederbörande jordägare framställts senast vid den för expropriation af mark till järnvägen hållna förrättning.

I andra än nu nämnda fall skola dessa kostnader drabba väghållningsskyldige eller vägens ägare.

20 §.

Har af järnväg och väg, som korsa hvarandra, endera blifvit omlagd, så att korsningspunkten infaller annorstädes än förut, och skall den nya korsningen anordnas i samma plan, skall, därest järnvägen vid den förra korsningspunkten var medelst vägport eller vägbro förd öfver eller under vägen, kostnaden för den anordning och för utöfvande af den bevakning, som vid den nya korsningspunkten kan erfordras, gäldas af den, hvilken föranledt omläggningen. Var ej vägport eller vägbro anlagd vid den förutvarande korsningspunkten, skall kostnad för grind och bevakning vid den nya vägöfvergången bestridas, på sätt beträffande kostnaden för dylika anordningar vid den ursprungliga vägöfvergången ägt rum; kostnad, som är förenad med anbringande af den nya öfvergången, äfvensom kostnad för anordning, som uteslutande på grund af den nya belägenheten af öfvergången erfordras vid densamma utöfver vid den förra korsningspunkten befintlig anordning, skola gäldas af den, hvilken föranledt omläggningen.

21 §.

För underlåtenhet att hålla grind eller fullgöra bevakningsskyldighet vare straffet böter från och med 20 till och med 500 kronor.

22 §.

Förseelse, hvarom i 21 § sägs, åtalas af allmän åklagare vid allmän domstol, ändå att angivelse därom ej skett.

23 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän lag.

24 §.

Öfver Konungens befallningshafvandes beslut i ärende, hvarom i detta kap. är fråga, må ändring sökas hos Konungen i civildepartementet inom den tid, som för öfverklagande af förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1909; dock med iakttagande

att bestämmelserna i 1, 2, 3, 4, 5, 6 och 7 §§ icke äga tillämpning i fråga om sådana korsningar af järnväg och väg, som vid samma tidpunkt redan äro utförda;

att stadgandet i 10 § angående bestridande af kostnaderna för underhåll af vägport eller vägbro endast är tillämpligt i fråga om sådan vägport eller vägbro, beträffande hvilken anläggningskostnaden bestridts i enlighet med bestämmelserna i denna lag;

att skyldigheten för järnväg, som före nämnda tidpunkt erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik, att enligt denna lag hålla grind å vägförväg icke inträder förr än den 1 juli 1909;

samt att bestämmelserna i 16 § icke äga tillämpning å järnväg, som under år 1909 erhåller tillstånd att öppnas för allmän trafik; skolande i fråga om dylik järnväg afven-

som sådan, hvilken före den 1 januari 1909 erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik, Konungens befallningshafvande så fort ske kan verkställa sådan pröfning, som omförmäles i 12 och 13 §§, samt meddela järnvägens ägare eller, där driften är å annan behörigen öfverlåten, denne föreläggande att inom viss tid vidtaga den anordning, hvartill sådan pröfning må gifva anledning.

Genom denna lag göres icke ändring i hvad, beträffande järnväg, som vid lagens trädande i kraft redan är öppnad för allmän trafik, äger rum i fråga om bestridande af kostnaderna för befintliga anordningar vid korsning i samma plan; skolande jämväl kostnaderna för de nya anordningar, som, efter det denna lag trädte i kraft, jämlikt lag eller författning vidtagas vid dylik korsning, gäldas på liknande sätt, där ej den, hvilken sådan skyldighet åligger, kan styrka, att samma kostnader enligt bestämmelserna i denna lag skolat annorledes bestridas, i hvilket fall lagens bestämmelser skola tillämpas.

Motiv.

En med järnvägsdrift sammanhängande fråga af stor betydelse är onekligen frågan om de anordningar, hvilka böra vidtagas å sådana ställen, där järnväg och väg korsa hvarandra. Det är tydligt, att å dessa ställen faran för olyckshändelser skall vara särskildt stor, större dock i regel för de vägfarande än för trafiken å järnvägen. De bestämmelser, som i berörda hänseende äro meddelade för de enskilda järnvägarna, torde icke kunna sägas vara tillfyllestgörande. I kungl. kungörelsen den 11 december 1874 om förändrad lydelse af första och andra punkterna i nådiga kungörelsen den 21 oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll af enskilda bolags för allmän trafik upplåtna järnvägar stadgas, att i det tjänstgöringsreglemente, som, innan järnväg får upplåtas för allmän rörelse, skall vara fastställt, föreskrifter skola meddelas angående de säkerhetsåtgärder och försiktighetsmått, som böra iakttagas i afseende å, bland annat, vägöfvergångars skötsel och vård. På grund häraf äro äfven vissa bestämmelser uti ifrågavarande hänseende upptagna i nämnda reglemente, nämligen dels i III kap. 8 § och dels i IV kap. 4 §.

Det förra stadgandet har följande lydelse:

»Vägöfvergång, där särskild vakt är anställd, skall i allmänhet hållas öppen för vägfarande och endast vara stängd, då bantåg skall framgå. Vakten skall känna de tider, då ordinarie tåg vanligen passera, och därefter rätta stängningen, så att intet uppehåll för tåg och ingen våda för vägfarande uppstår. Nattetid och i tjocka eller i fall utsikten längs banan eljest är skynd, skall stängningen dock ske minst 10 minuter före tågs väntade ankomst.

Under de 10 sista minuterna före tågs väntade ankomst, vare sig vid dagsljus eller eljest, får större antal kreatur icke på en gång genomsläppas, icke heller långt eller tungt lass.

Så snart tåg passerat, skall vägöfvergången genast öppnas för de vägfarande.»

Det senare stadgandet lyder:

»Vägöfvergång i banans plan skall vara försedd med grindar eller bommar, hvilka kunna afhålla vägfarande, då tåg passerar vägöfvergången.

A grindar, afsedda att stänga vägöfvergång såväl mot landsväg som mot bana, skola röda signaltaflor vara anbragta, hvarjämte vid sådan öfvergång skola nattetid och i tjocka gifvas vederbörliga handsignaler med lykta.

Vid vägöfvergång i banans plan, där icke särskild vakt är anställd, skall å hvardera sidan af banan invid grinden eller bommen en varningstafla vara uppsatt, å hvilken tydligt kan läsas på den från banan vända sidan: 'Passera öf banan, då tåg höres eller synes!' samt på den motsatta sidan: 'Stäng grinden!' eller 'Stäng bommen!'

I det tjänstgöringsreglemente, som för närvarande och intill den 1 oktober 1907 gäller vid statens järnvägar, äro i hufvudsak alldeles liknande bestämmelser intagna. Dessutom finnes i detta reglemente stadgadt, att vägöfvergång, där särskild vakt icke är anställd, skall vara stängd vid alla andra tillfällen än då densamma får af vägfarande begagnas, samt att, om vid vägöfvergång anbragt bom skötes på afstånd förmedelst ledning, skall vid bommen vara anbragt en klocka, hvarmed skall ringas till vägfarande varning hvarje gång, innan bommen skall tillslutas.

Hvad som särskildt gör, att dessa bestämmelser icke kunna anses tillfyllestgörande, är, att hvarje föreskrift saknas, när en vägöfvergång skall vara bevakad. En sådan föreskrift måste anses vara af den största betydelse, ty att åt de enskilda järnvägsförvaltningarna öfverlåta att själfva afgöra hithörande frågor, torde icke kunna anses innebära tillräcklig garanti för säkerhetens tillvaratagande uti ifrågasvarande hänseende. Visserligen plägar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen understundom i sammanhang med tillstånd till öppnande för trafik eller till ökad tåghastighet föreskrifva, att bevakning skall finnas anordnad vid vissa öfvergångar; hvarförutom Konungens befallningshafvande,

såsom enligt 10 § i landshöfdingeinstruktionen högsta vårdare af allmän ordning och säkerhet inom länet, torde äga befogenhet att meddela föreskrifter i berörda hänseende. Saknaden af bestämda föreskrifter härutinnan har emellertid vållat ett visst osäkerhetstillstånd.

Kommittén vill här i korthet redogöra för några hithörande fall, hvilka varit föremål för Kungl. Maj:ts afgörande.

Hudiksvalls järnvägsaktiebolag hade af Konungens befallningshafvande, med stöd af 10 § i landshöfdingeinstruktionen, blifvit ålagdt att vid korsningen af järnvägen samt en sockenväg hålla vakt vid där befintliga grindar, i hvilket beslut kammarkollegium ej gjorde ändring. Kungl. Maj:tt yttrade däremot i resolution den 30 oktober 1863, att, som det ej vore utredt, att rörelsen å vägen, hvilken hvarken vore lands- eller häradsväg, vore af sådan beskaffenhet, att den omständighet, att särskild banvakt saknades för grindarnas öppnande och tillslutande, »för närvarande» kunde anses medföra särdeles olägenhet eller våda, undanröjdes öfverklagade utslagen.

Hos Konungens befallningshafvande i Örebro län hade Ljusnarsbergs kommun yrkat, att ägarna till Frövi—Ludvika järnväg måtte åläggas ej allenast att på egen bekostnad låta uppföra nödiga grindstugor samt aflöna behöfliga och ständiga vaktare vid grindarna å alla de ställen, där järnvägen korsade vägarna till ett namngifvet hemman och två hyttor, utan äfven att verkställa pågående omläggning af vägen till berörda hyttor på sådant sätt, att trafikerande kunde utan olägenhet där framkomma. Konungens befallningshafvande meddelade utslag den 15 december 1873 och yttrade, att, som de vägar, hvarå omförmälda grindar vore mot järnvägen anbragta, likasom det vägstycke, som nämnda vägomläggning afsåge att ersätta, icke vore till allmänt underhåll indelade, och det således icke tillkomme Konungens befallningshafvande att förordna angående de ytterligare anordningar, som för vägfaranandes bekvämlighet där möjligen kunde erfordras, funne Konungens befallningshafvande ansökningen icke föranleda någon dess vidare åtgärd. I resolution den 23 oktober 1874 fann Kungl. Maj:tt ej skäl göra ändring i Konungens befallningshafvandes utslag, såvidt därigenom Konungens befallningshafvande icke bifallit kommunens yrkande i fråga om anordnandet

af ständig bevakning utaf grindarna vid två af de ifrågavarande ställena, hvaremot Kungl. Maj:t, med upphäfvande af Konungens befallningshafvandes utslag därutinnan, förklarade järnvägen skyldig att i den ordning, som gällande tjänstgöringsreglemente vid statens järnvägar föreskrefve, hålla bevakning för hvarje förbifarande bantåg å två af ifrågavarande öfvergångar, med berättigande likväl för järnvägen att vid ett af dessa ställen omlägga körvägen och leda densamma på vägbro öfver järnvägen samt, därest sådant skedde, varda befriad från skyldigheten att därstädes hålla bevakning.

Hos Konungens befallningshafvande i Västmanlands län hade yrkande framställt, att Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägs styrelse, hvilken vid en skärningspunkt mellan järnvägen och allmänna landsvägen låtit anbringa två mindre grindar lika med dem, som användes vid enskilda vägöfvergångar, samt öfverlämnat åt de vägfärande själfva att öppna och stänga dem, måtte åläggas att vid omförmälda vägöfvergång anbringa sådana grindar, som användes vid större landsvägar i allmänhet, äfvensom hålla grindvakt. Konungens befallningshafvande, där järnvägens styrelse förklarat sig villig anställa vakt vid öfvergången i fråga, biföll yrkandena och åberopade därvid hufvudsakligen såsom skäl, att vägen vore indelad till allmänt underhåll och tillika mycket trafikerad, att kronofogden förenat sig i de framställda yrkandena och att således behovet af landsvägsgrindar vid vägöfvergången i fråga måste anses vara styrkt. Hvarken kanmarkkollegium eller Kungl. Maj:t, dit ärendet fullföljdes, gjorde ändring i Konungens befallningshafvandes beslut. Kungl. Maj:ts resolution gafs den 15 mars 1878.

Vägstyrelsen i Svartlösa härads väghållningsdistrikt sökte hos Konungens befallningshafvande i Stockholms län att i anseende till det hinder och den våda, som förorsakades de vägfärande genom grindar, hvilka vid korsning af järnvägen Stockholm—Saltsjön och en byggdeväg vore uppsatta å vägbanan, förordnande måtte meddelas därom, att grindarna skulle flyttas, så att de i stället stängde järnvägen, samt förses med grindvaktare. Konungens befallningshafvande fann det böra antagas, att allvarsam fara af järnvägsdriften kunde uppstå för trafikanterna å vägen vid passerande öfver järnbanan å nämnda ställe, därest grin-

darna lämnades utan bevakning, och pröfvade förty nödigt att till förekommande af sådan fara förelägga järnvägsbolagets styrelse, vid vite, att vid ifrågavarande vägöfvergång anställa grindvakt för tillsyn därå, att grindarna i god tid före bantågs ankomst hölles tillstängda mot vägen, och vägtrafikanter således hindrades passera öfver järnbanan, då fara föreläge. Kungl. Maj:t, i resolution den 21 maj 1897, fann ej skäl göra ändring i Konungens befallningshafvandes utslag, bolaget obetaget att i fall af befogenhet mot de väghållningsskyldiga i nämnda väghållningsdistrikt vid vederbörlig domstol anhängiggöra talan om ersättning för den kostnad, bolaget kunde komma att få vidkännas i följd af hvad sålunda blifvit föreskrifvet.

I sammanhang med det Kungl. Maj:t i vissa fall befriat en järnväg från densamma vid koncessionens meddelande ålagd skyldighet att anbringa stängsel kring järnvägens område har Kungl. Maj:t plägat förklara, att i afseende å vägöfverfarter i banans plan det skulle ankomma på Konungens befallningshafvande att i särskilda fall lämna föreskrifter om det stängsel därstädes, som för bevarande af nödig trafiksäkerhet kunde finnas erforderligt.

Vid 1903 års riksdag väcktes inom andra kammaren en motion, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utarbeta och till Riksdagen inkomma med förslag till bestämmelser om skyldighet för järnväg att på platser, där järnväg korsade allmän farled, hålla grindbevakning eller vidtaga andra åtgärder, som utan att vålla onödigt hinder kunde vara för den trafikerande allmänhetens säkerhet betryggande.

Vid tiden för berörda motions afgifvande var på Kungl. Maj:ts pröfning beroende ett ärende, däri Konungens befallningshafvande förelagt kungl. järnvägsstyrelsen att vidtaga vissa anordningar vid statsbanans korsning med en allmän väg i närheten af Anundsjö järnvägsstation. I detta ärende hade fråga väckts om Konungens befallningshafvandes befogenhet att meddela omförmälda föreläggande, och hade justitiekanslersämbetet i underdånigt utlåtande framhållit, att de föreskrifna anordningarna afsåge upprätthållande af ordning och säkerhet på platsen, och då 10 § i landshöfdingeinstruktionen föreskrefve, att Konungens befallningshafvande utföfve högsta polismyndigheten uti länet och därför borde hafva omsorgsfull omvårdnad därå, att allmän

ordning och säkerhet upprätthölles, samt, i händelse häremot brötes, vidtaga erforderliga åtgärder, ansåge ämbetet Konungens befallningshafvande hafva varit befogad att meddela ifrågavarande föreläggande.

Det tillfälliga utskott, som hade att behandla nyssnämnda motion, yttrade, bland annat, att utskottet i likhet med justitiekanslersämbetet ansåge det ligga inom Konungens befallningshafvandes befogenhet att föreskrifva de åtgärder och påbjuda de förändrade anordningar vid bevakning af järnvägsöfvergångar, som påkallades af hänsyn till allmänhetens säkerhet och trygghet vid trafiken å allmänna vägar; samt att, äfven om en motsatt åsikt skulle kunna göras gällande i fråga om Konungens befallningshafvandes befogenhet i detta afseende, utskottet likväl ansåge, att, då en dylik fråga för det dåvarande vore föremål för Kungl. Maj:ts pröfning, någon åtgärd från Riksdagens sida i motionens syfte icke lämpligen borde vidtagas, förrän det visat sig, huruvida Kungl. Maj:t tillerkände sina befallningshafvande ifrågavarande befogenhet.

Sedermera meddelade Kungl. Maj:t beslut i förenämnda ärende, därvid Kungl. Maj:t fann godt föreskrifva, att genom järnvägsstyrelsens försorg ifrågavarande järnvägsöfvergång skulle, på sätt Konungens befallningshafvande stadgat, medelst å vägen å ömse sidor om öfvergången anbragta grindar hållas afstängd de tider, då bantåg skulle framgå.

I den nya säkerhetsordning, som från och med den 1 oktober 1907 skall tillämpas å statens järnvägar, äro föreskrifter meddelade, när vägöfvergång skall vara bevakad. De stadganden, som motsvara de förutvarande bestämmelserna i tjänstgöringsreglementets III kap. 8 §, hafva följande lydelse:

»Mom. 1. Vägöfvergång i banans plan, som utgöres af gata i stad eller liffigare trafikerad väg, skall vara bevakad. I fråga om vägöfvergång af annat slag än nyss nämnda äger distriktsförvaltning, med hänsyn till de lokala förhållandena, bestämma, huruvida öfvergången skall vara bevakad eller icke; dock med iakttagande att landsväg endast i särskilda undantagsfall bör lämnas obevakad.

Mom. 2. Utgöres öfvergången af gata eller väg, öfver hvilken ofta upprepade växlingsrörelser ske, eller af annan gata eller väg med synnerligen liflig trafik, skall öfvergången vara utan afbrott bevakad under hela den tid af dygnet,

då banan trafikeras. Det åligger vakten att i allmänhet hålla sådan öfvergång öppen för de vägfarande och stängd endast, då tåg skall framgå eller växling ske öfver densamma, därvid vakten har att tillse, att intet uppehåll för tåg och minsta möjliga uppehåll för vägfarande uppstår; börande dock vakten under natten och i tät dimma eller där utsikten längs banan eljest är skynd till förekommande af fara hålla öfvergången stängd under de sista tre minuterna före tågs väntade ankomst, såvida icke särskilda bestämmelser i detta hänseende äro af styrelsen meddelade.

Mom. 3. Annan vägöfvergång, där vakt är anställd, skall vara bevakad vid de tider, då tåg passera.

Vid sådan öfvergång har vakten enahanda skyldigheter, som i mom. 2 nämnts; dock skall stängningen under såväl dag som natt ske minst fem minuter före tågs väntade ankomst. Sedan stängning skett, må dock, därest vakten finner sådant utan fara kunna ske, fotgängare och lättare fordon fransläppas. Sedan tåget passerat, skall vägöfvergången genast öppnas för vägfarande.»

För de tyska järnvägarna gäller, att å »Hauptbahnen» vägöfvergångar skola vara försedda med grindar och att, beträffande »Nebenbahnen», vederbörande myndighet har att bestämma, huruvida vägöfvergångar skola vara försedda med grindar. Särskildt farliga ställen å banan skola vara ställda under uppsikt, å »Hauptbahnen» medan trafik pågår och å »Nebenbahnen» då tåg passera.

I fråga om »Hauptbahnen» är vidare stadgadt, att vägöfvergångar, hvilka äro försedda med grindar, som öppnas och stängas endast för hand (Handschraken), skola, då tåg passera vägöfvergången, vara bevakade, såvida icke grindarna hållas stängda. Med vederbörande myndighets tillstånd få nämligen vid öfvergångar med ringa trafik grindar hållas stängda. Sådana grindar, hvilka på begäran skola öppnas, om sådant utan fara kan ske, skola vara försedda med klockledning till vaktens postställe. Beträffande grindar, som i allmänhet skötas medelst ledning (Zugschraken), är stadgadt, att vakten skall kunna från sitt postställe hafva öfersikt öfver desamma; är poststället beläget på större afstand från vägöfvergången än 50 meter, äro »Zugschraken» tillåtna endast vid öfvergångar med svagare trafik. Vägöfvergång inom bangård skall bevakas, så länge tåg passera.

eller växlingsrörelser verkställas öfver densamma. Grindar å obehållna privatvägöfvergångar skola hållas låsta.

I fråga om »Nebenbahnen» är föreskrifvet, att, då tåg passerar, bevakning skall vara anordnad å vägöfvergångar med liflig trafik och öfriga ställen, där särskild försiktighet är nödig, såvida tågen därstädes gå med mer än 15 kilometers hastighet, samt dessutom å vägöfvergångar, från hvilka utsikten öfver banan är skynd och hvilka ej äro försedda med grindar, å bansträckor, som befaras med större hastighet än 40 kilometer, vid de tillfällen då de passerande tågen uppnå en sådan hastighet. Kostnaderna för dessa anordningar, hvilka finnas föreskrifna i Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung, bestridas af vederbörande järnvägsförvaltning.

Enligt upplysningar, som kommittén låtit införskaffa, har den bayerska statsbaneförvaltningen i stor omfattning anordnat korsningar i skilda plan medelst vägport eller vägbro. Kostnaderna härför har statsbaneförvaltningen helt och hållet öfvertagit, om den af järnvägen korsade vägen fanns, innan järnvägen byggdes, och porten resp. bron har då gifvits de dimensioner, som motsvarade vägtrafiken, d. v. s. vägens bredd, vid tiden för järnvägens anläggning. Om genom förhållanden, som icke hade sin grund i järnvägsdriften, såsom t. ex. genom en liflig utveckling af trafiken å vägen efter järnvägens anläggning, större dimensioner å porten resp. bron visa sig nödvändiga, hafva intressenterna i vägen att vidkännas kostnaderna därför.

I den för Finland den 15 april 1889 fastställda förordning angående enskilda järnvägar för allmän samfärdsel stadgades i 11 §, att, om järnväg skure förut tillkommen allmän eller enskild väg eller farled, järnvägens ägare skulle vara skyldig inrätta och underhålla sådan vägöfvergång eller annan anstalt, att den äldre vägens eller farledens begagnande icke hindrades eller blefve med fara förenadt; samt att, om för jordägare i följd af järnvägs ledande genom hans lägenhet behof af väg öfver järnvägsområdet uppstode, lämplig öfvergång jämväl skulle af järnvägsägaren inrättas och underhållas.

Den 14 juli 1898 utfärdades för Finland en lag om expropriation af fast egendom för allmänt behof, i hvilken följande stadgande förekommer: »Gör det företag, för hvilket expropriation äger rum, hinder i begagnandet af förut tillkommen allmän väg, gata eller farled, eller enskild väg,

som ej med rättsägarens begifvande blifvit inlöst, vare tillträdaren skyldig att inrätta och underhålla sådan vägöfvergång, ny väg eller annan anstalt, att samfärdseln obehindradt kan fortgå.

Skall järnväg eller annan anläggning, för hvilken expropriation sker, ledas genom någons lägenhet, vare tillträdaren pliktig att öfver det inlösta området inrätta och underhålla lämplig vägöfvergång eller, där det pröfvas nödigt, flera sådana. Undergå de vid anläggningstiden bestående förhållanden sedermera sådan förändring, att behof af ny vägöfvergång för jordägare eller innehafvare uppstår, skall ägaren af anläggningen, där dennas beskaffenhet det medgifver, sådan öfvergång inrätta och underhålla.»

Samma dag denna lag utfärdades blef ofvannämnda stadgande i 11 § i förordningen den 15 april 1889 ersatt med allenast en bestämmelse af innehåll att om järnvägsägarers skyldighet att inrätta och underhålla vägöfvergångar eller andra dylika anstalter för samfärdsel öfver järnvägsområdet stadgas i lagen om expropriation af fast egendom.

Vid uppgörande af förslag till nya bestämmelser uti ifrågavarande hänseenden har kommittén till en början haft att afgöra omfattningen af och formen för samma bestämmelser. Vid järnvägs framdragande öfver väg eller vägs framdragande öfver järnväg finnas två möjligheter för korsningen, nämligen att anordna de båda farlederna i skilda eller i samma plan. I förra fallet kan den nytillkomna farleden föras antingen öfver eller under den äldre medelst anbringande af vägport eller vägbro. Det är tydligt, att de båda farledernas anordnande i skilda plan är det mest rationella: dels uteslutes därigenom hvarje möjlighet till fara i anledning af själfva korsningen och dels förebygges den olägenhet, som en korsning eljest medför genom åstadkommande af hinder i vägtrafiken eller ökad besvär vid järnvägstrafikens skötande. Att vägport eller vägbro vid ifrågavarande korsningar alltid låter sig anordna, torde icke kunna förnekas, men de förhållanden, under hvilka en sådan anordning kan komma till stånd, kunna vara till den grad olika, att hvad som i ett fall kan åstadkommas utan någon större svårighet och måhända vara

ekonomiskt fördelaktigt i ett annat fall för sitt utförande kräfver öfvervinnande af väsentliga svårigheter och stora ekonomiska uppostringar. Att sådana olikheter äro möjliga, får sin förklaring däraf, att anordningar af ifrågavarande slag äro, såsom äfven ligger i sakens natur, i hög grad beroende af terrängförhållandena. Dessa omständigheter äro onekligen ägnade att försvåra fastställandet en gång för alla af allmängiltiga bestämmelser rörande skyldighet att anordna vägport eller vägbro. För ett rättvist bedömande häraf fordras nämligen ett afvägande för hvarje särskildt fall af den nytta, som är förenad med anordningen i fråga, och de uppostringar, som för densammas genomförande äro af nöden. En oeftergiflig förutsättning för riktigheten af detta påstående är emellertid, att annan anordning än korsning i skilda plan kan på ett nöjaktigt sätt fylla trafiksäkerhetens fordringar. Vore nämligen så icke förhållandet, då föreläge onekligen ett så viktigt allmänt intresse, att den enskilde skäligen borde underkasta sig de uppostringar, som för tillgodoseende af samma intresse vore erforderliga. Emellertid torde den fara, som vid järnvägs och vägs korsning i samma plan förefinnes för såväl de vägfarande som trafiken å järnvägen, kunna i allmänhet förebyggas, om icke fullständigt så åtminstone i en grad, som får anses tillfyllestgörande, genom anordnande af bevakning å sådana ställen. Visserligen kvarstår alltid olägenheten af att hinder uppkommer i trafiken å vägen och ökad besvär i järnvägstrafikens skötande, men detta torde icke vara tillräckligt skäl för att föreskrifva en skyldighet, som kan drabba så ojämnt, utan att taga någon hänsyn till graden af den uppostring, som ett fullgörande af samma skyldighet medför. Då fråga är om normalspärig järnväg af högsta klass, har kommittén visserligen funnit en princip kunna uppställas för skyldigheten att i visst fall anordna korsning i skilda plan, men då en dylik princip ansetts böra tillämpas endast å järnvägar med särskildt stor hastighet och följaktligen icke är af någon allmängiltig beskaffenhet, samt det dessutom, enligt kommitténs förslag, är öfverlämnadt åt Konungen att bestämma tåghastigheten för de särskilda klasserna, har det icke synts kommittén lämpligt att i en lag upptaga nyssnämnda princip, utan är densamma upptagen i förslaget till den förordning, som innehåller ford-

ringarna i allmänhet å en banas byggande, eller förordningen angående byggnad och underhåll af enskild järnväg.

Bör således enligt kommitténs mening en pröfning i hvarje särskildt fall försiggå rörande skyldigheten att anordna vägport eller vägbro, framställer sig den frågan, huruvida icke vissa bestämmelser lämpligen borde meddelas i fråga om verkställande af samma pröfning. Då plan uppgöres för en tilltänkt järnväg, torde kunna antagas, att anordning med vägport eller vägbro, i den mån sådant vid planens uppgörande låter sig bedömas, upptages i densamma i den utsträckning, som är förenlig med järnvägens intresse. Uteslutet är ju icke heller att, innan planen fastställs, en viss pröfning från vägintressenternas sida verkställs uti ifrågavarande hänseende. Hithörande frågor kunna alltid blifva föremål för behandling vid det sammanträde med ortsinvånarne, som anordnas, innan ansökningen om koncession pröfvas af Konungen, äfvensom i det utlåtande, Konungens befallningshafvande i ärendet afgifver. I de fall, då trafiksäkerheten å järnvägen ansetts i och för sig kräfva korsning i skilda plan och hvarom stadgande är meddeladt i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 37, kunna dessa förhållanden vinna beaktande vid den granskning af planen öfver järnvägen, hvilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före densammas fastställande verkställer. Emellertid har kommittén funnit det tydligt, att någon fullt uttömmande pröfning uti förevarande hänseende icke kan tänkas äga rum på det tidiga stadium, hvori ärendet befinner sig, innan koncession meddelats, och att därför icke åt planens fastställande bör gifvas någon preklusiv verkan, utan måste fråga om anordnande af vägport eller vägbro äfven därefter kunna väckas.

Det synes kommittén önskligt, att föreskrifter meddelades, af hvilken myndighet hithörande frågor skulle behandlas, i den mån sådant icke framgår af redan befintliga stadganden, på det därigenom måtte vinnas såväl klarhet härutinnan som ock garantier för att frågan erhåller den mest sakkunniga pröfning.

Huruvida frågan om skyldigheten att vidkännas kostnaderna för vägport- eller vägbroanläggning lämpar sig för lagbestämmelser, därom har någon tvekan rådt inom kommittén. Kommittén har förut framhållit, att trafiksäkerheten i

allmänhet kan i tillfyllestgörande grad tillgodoses genom bevakning vid korsning i samma plan, hvadan således de fall, då korsning i skilda plan i trafiksäkerhetens intresse är nödvändig, kunna antagas mycket sällan förekomma. Anordningens hufvudsakligaste betydelse ligger i den nytta, densamma medför för trafiken å såväl vägen som järnvägen. Vid sådant förhållande skulle kunna sägas, att kostnadsfrågan lämpligen borde göras till föremål för pröfning i hvarje särskildt fall, därvid nyttan af anläggningen för den ena eller den andra kontrahenten skulle vara afgörande. Äfven har inom kommittén beaktats, att anläggningar af ifrågavarande slag måhända lättare komme till stånd, om kostnadsfrågan öfverlämnades att lösas på öfverenskommelsens väg, med tillfälle för kontrahenterna till ömsesidiga jämkningar. Då det emellertid måste lända till klarhet och reda i hithörande förhållanden, att vissa regler fastställdes för kostnadernas bestridande, har kommittén ansett sig böra låta förslaget upptaga jämväl sådana regler.

Hvad angår korsning i samma plan äro förhållandena något annorlunda. Här föreligger ett alldeles bestämdt allmänt intresse — att trygga trafiken å järnväg och allmän väg; och hvad trafiken å enskild väg angår, torde det vara statens både rätt och plikt att tillse, att den till vägens begagnande berättigade icke lider större inskränkning i sin berörda rätt än skäligt är och åtminstone icke utsättes för fara till lif eller lem. Då härtill kommer, att kostnaderna för de anordningar, som kunna erfordras vid korsning i samma plan, icke äro underkastade samma skiftningar som kostnaderna för vägport eller vägbro, utan tvärtom torde vara tämligen konstanta, anser kommittén mera omfattande bestämmelser både kunna och böra meddelas rörande de anordningar, som det bör åligga en järnvägsägare att vidtaga vid korsning, hvarom nu är fråga. Äfven om skyldigheten att vidtaga själfva anordningen anses böra påhvila järnvägsägaren, har det emellertid synts kommittén nödigt att ingå i pröfning, huruvida däraf äfven utan vidare följde skyldighet för honom att vidkännas kostnaden för anordningen; och då kommittén vid pröfning häraf funnit, att så icke vore förhållandet, har kommittén ansett sig böra föreslå de principer, som i kostnadsfrågan böra vara gällande.

Genom att i föreliggande författning intaga bestämmelser om bestridandet af kostnaderna för ifrågavarande anordningar ordnas ett privaträttsligt förhållande, och är detta den hufvudsakliga orsaken till, att kommittén föreslagit att gifva ifrågavarande bestämmelser karaktären af lag.

Beträffande grindvakts skyldigheter samt de närmare anordningarna vid vägöfvergång äro bestämmelser upptagna i kommitténs förslag till förordningar angående driften å enskild järnväg resp. byggande och underhåll af enskild järnväg.

Kommittén har föreslagit lagens indelning i två kapitel, motsvarande de två slag af korsning af järnväg och väg, som kunna förekomma, nämligen i skilda plan och i samma plan.

I KAP.

Om korsning i skilda plan.

1—5 §§.

I och med fastställandet af planen för en järnväg är gifvetvis skyldigheten för järnvägens ägare att anordna vägport eller vägbro i sådana korsningar med väg, där en dylik anordning är å planen upptagen, fastslagen. Att frågor af detta slag i detta sammanhang blifva af Konungen afgjorda, torde ligga i sakens natur utan att några särskilda bestämmelser därom behöfva meddelas, likasom äfven att hvad i planen upptages skall bekostas af koncessionsinnehafvaren. Det är för behandlingen af dylika ärenden, hvilka efter planens fastställande kunna förekomma, som särskilda bestämmelser torde vara erforderliga.

Hvad då till en början angår den myndighet, som bör hafva att afgöra hithörande ärenden, tillkommer det för närvarande, i fråga om allmän väg, enligt instruktionen för landshöfdingarna, Konungens befallningshafvande att upptaga och pröfva frågor och förslag om allmänna vägars anläggning och underhåll samt skyldighet att därtill på ett eller annat sätt bidra, och enligt 4 § i lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober

1891 skall Konungens befallningshafvande meddela beslut i uppkomna frågor om anläggning eller indragning af allmän väg, omläggning af backig eller eljest för rörelsen obekväma allmän väg samt förändring af redan befintlig väg till bygdeväg eller landsväg. På grund af dessa stadganden äger således Konungens befallningshafvande att, om vid anläggning af allmän väg, som korsar järnväg, det anses nödigt för trafiken å vägen, att denna ledes öfver eller under järnvägen, förordna därom, likasom äfven, därest rörelsen å redan befintlig allmän väg, som i samma plan korsas af järnväg, kräver anordning i skilda plan, föreskrifva sådant, såvidt nämligen vägens intressenter angår. Däremot torde icke af omförmälda stadganden utan vidare framgå, att Konungens befallningshafvande är berättigad att ålägga en järnvägsägare att för tillgodoseende af trafiken å allmän väg på sin bekostnad anlägga vägport eller vägbro eller att deltaga i kostnaden för sådan anläggning. Visserligen äligger Konungens befallningshafvande, enligt instruktionen för landshöfdingarna, att hafva omsorgsfull vårdnad därå, att allmän ordning och säkerhet upprätthålles, men, såsom kommittén ofvan anført, torde i regel detta kraf kunna på tillfredsställande sätt fyllas genom lämplig bevakning vid korsning i samma plan, och för öfrigt är gränsen häremellan och det fall, där anordning i skilda plan är för trafiksäkerheten nödig, så obeständ, att rätt att meddela ägare af järnväg föreläggande i sistberörda hänseende näppeligen torde, utan uttryckligt stadgande därom, kunna tillerkännas Konungens befallningshafvande. Den Konungens befallningshafvande redan nu tillkommande befogenhet i fråga om allmänna vägar har jämväl af kommittén beaktats så till vida, som förslaget, hvad angår pröfning af behovet af vägport eller vägbro vid järnvägs korsning med dylika vägar, afser endast sådana fall, där nämnda anordning icke är upptagen i den för vägen fastställda planen. Är i denna upptagen vägport eller vägbro vid korsning af järnväg, skola gifvetvis vägens intressenter vidkännas kostnaderna därför.

Det har inom kommittén varit ifrågasatt, huruvida åt Konungens befallningshafvande borde öfverlämnas att i allmänhet afgöra hithörande frågor. Kommittén har emellertid ofvan framhållit, att kostnaderna för anordnande af vägport eller vägbro växla i betydande grad, hvadan således

ett föreläggande af ifrågavarande slag kan i olika fall drabba olika tungt. Vid sådant förhållande synes det kommittén önskvärdt, att alla dessa frågor behandlas af samma myndighet, så att åtminstone i besluten härom, hvilka grunda sig på ett afvägande af anläggningens behöflighet eller nytta och den uppoffring, som är därmed förenad, likformighet måtte göra sig gällande. Af denna anledning och då det måste vara af vikt, att den myndighet, åt hvilken afgörandet af omhandlade frågor öfverlämnas, har tillgång till så allsidig utredning och så stor sakkunskap som möjligt, har kommittén ansett sig böra föreslå, att Konungen skall behandla dessa frågor. För det fall, att trafiksäkerheten å järnvägen ansetts i och för sig kräva korsning i skilda plan, skulle enligt kommitténs förslag Konungen meddela en generell föreskrift; en sådan är upptagen i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 37. Tillämpningen af denna föreskrift skulle tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken, på sätt 4 § i förslaget till kontrollförordning utvisar, äfven efter planens fastställande skulle kunna föreskrifva anordningen i fråga.

Hvad därefter angår skyldigheten att vidkännas de kostnader, som äro förenade med anordnande af vägport eller vägbro, har det till en början synts kommittén kunna såsom allmän regel stadgas, att, då en järnväg anlägges, det är koncessionsinnehafvaren, som ensam har att bestrida dessa kostnader, och detta vare sig det gäller allmän eller enskild väg. Det är nämligen i detta fall uteslutande järnvägens tillkomst, som föranlett behovet af anordningen i fråga; det är järnvägen, som gjort intrång i det ostörda trafikerandet af den förut befintliga vägen. För bestämmandet af en koncessionsinnehafvares skyldighet i detta hänseende är emellertid nödigt att uppställa vissa regler, efter hvilka skall afgöras, hvilkendera farleden är äldre i denna lags bemärkelse, och erfordras därvid till en början att fastställa en viss tidpunkt, med hänsyn till hvilken förhållandena skola bedömas. Kommittén har såsom denna tidpunkt föreslagit påbörjandet af arbetet med järnvägens byggande. Vid denna tidpunkt torde man vara berättigad antaga, att koncessionsinnehafvaren har allvarlig afsikt att bringa järnvägsföretaget till utförande, och han torde då äfven hafva rätt fordra, att de skyldigheter, som i sam-

manhang därmed åligga honom, i allmänhet äro bestämda. För ortens befolkning är påbörjandet af järnvägsbyggandet ett synligt bevis på tillkomsten af den nya anläggningen och lämpar sig i allmänhet således äfven från denna synpunkt såsom den afgörande tidpunkten. Visserligen kan det inträffa, att arbetet med en järnvägs byggande påbörjas endast för att förvara fatalierna och således utan afsikt att åtminstone omedelbart fortsätta arbetet, men till ett dylikt undantagsförhållande synes kommittén hänsyn uti ifrågavarande hänseende icke böra tagas.

Beträffande sådana vägar, hvilka, då en järnvägs byggande påbörjats, redan äro färdiganlagda, möter ingen svårighet att afgöra, hvilkendera farleden är äldst, men om vid nämnda tidpunkt vägen är under anläggning, torde afgörandet vara svårare. Det har synts kommittén, att under alla förhållanden en väg bör anses äldre i nu ifrågavarande hänseende, om dess anläggning framskridit så långt, att en korsning uppstått mellan densamma och den linje, efter hvilken järnvägen enligt planen skall dragas; men då en järnvägs befintlighet ansetts gifven i och med det att arbetet med dess byggande påbörjats, har kommittén funnit konsekvensen fordra, att så äfven blefve förhållandet med en väg, för hvilken, i likhet med järnvägen, en plan blifvit af offentlig myndighet fastställd. Sträckningen af vägen är därigenom åtminstone i hufvudsak bestämd och afsikten att bringa företaget till utförande genom arbetets påbörjande ådagalagd. Naturligtvis fordras, att enligt den fastställda planen en korsning med järnvägen skall ske. Om exempelvis en sedermera beslutad förlängning af en väg, som nyss är nämnd, skär järnvägen, bör vägen betraktas såsom senare tillkommen. Att tillämpa nyssnämnda princip jämväl på enskilda vägar, lär icke böra ifrågasättas, då något bevis för att en blifvande korsning med järnvägen verkligen varit vid arbetets påbörjande afsedd näppeligen kan åstadkommas.

Däremot är det ett annat slag af enskilda vägar, hvilka torde böra åtnjuta äldre vägs rätt, äfven om de blifvit anlagda först efter det arbetet med järnvägens byggande påbörjats. Det händer nämligen ej sällan, att flera utfartsvägar från samma hemman komma att skäras af en tilltänkt järnväg; men att sedermera under arbetets fortgång bestämmelse träffas därom, att vägöfvergång öfver järnvägen från hemmanet i fråga endast skall anbringas på ett ställe,

hvilket kan föranleda anläggandet af en helt och hållet ny väg. Att koncessionsinnehafvaren i fråga om en sådan väg, hvilkens tillkomst är en följd af järnvägens framdragande, bör hafva samma skyldigheter som i fråga om förut befintliga vägar, synes kommittén uppenbart. För att emellertid äfven i detta fall koncessionsinnehafvarens åligganden icke skola under obestämd tid vara sväfvande, har kommittén föreslagit, att anspråk från jordägarens sida om anordnande af sådan väg, hvarom nu är fråga, skall vara framställt senast vid den för expropriation af mark till järnvägen hållna förrättning. Vid denna skall jordägaren bestämma den fordran på ersättning, han anser sig böra hafva för intrång, som han lidit genom järnvägens tillkomst, och då torde äfven behovet af upptagande af ny utfartsväg vara klart.

Att koncessionsinnehafvaren utan vidare skall bekosta alla de vägport- eller vägbroanläggningar, som finnas upptagna i planen, har kommittén förut framhållit. Här är fråga om sådana anläggningar af ifrågavarande slag, som föranledas af anspråk, framställda efter planens fastställande; därvid emellertid kommittén vill påpeka, att bland dessa icke ingå sådana, som väg- och vattenbyggnadstyrelsen, med stöd af 4 § i förslaget till kontrollförrättning, föreskrifver under tiden för en järnvägs byggande. Dessa utgöra en del af de fordringar, som i allmänhet äro uppställda å beskaffenheten af en bananläggning, och böra utan vidare bekostas af koncessionsinnehafvaren. Anspråk, som nyss nämnts, kunna framställas af Konungens befallningshafvande eller vederbörande myndighet i stad, köping eller municipalsamhälle, af väghållningsskyldige eller af vägägare. Äfven i detta afseende måste emellertid tillses, att koncessionsinnehafvaren inom rimlig tid erhåller besked om sina skyldigheter, hvilket härvidlag är af så mycket större vikt, som dessa frågor i väsentlig grad inverka på banbyggnadens utförande. Åtskilliga alternativ hafva därvid varit ifrågasatta inom kommittén. Sälunda har varit under öfverläggning, huruvida, sedan koncession meddelats, genom Konungens befallningshafvandes försorg skulle i kyrkorna kungöras en viss tid, inom hvilken anspråken i fråga skulle, för att grundlägga skyldighet för koncessionsinnehafvaren att på egen bekostnad utföra vägport- eller vägbroanläggningen, vara framställda, eller huruvida tidpunkten härför skulle bestämmas till påbörjandet af arbetet med järnvägens

anläggning. För båda dessa sätt att lösa förevarande spörsmål gäller emellertid, att en sådan ändring i banans sträckning kan under arbetets fortgång vidtagas, att densamma är af betydelse för frågor af nu omhandlade slag, hvarför utom icke någotdera af dessa alternativ kan sägas vara fullt effektivt för vederbörande väginträsenters underrättande om förhållandena; för öfrigt kan, hvad det senare alternativet angår, tiden från koncessionens beviljande till byggnadsarbetets påbörjande mången gång vara allt för knapp. Hvad som från koncessionsinnehafvarens sida ovillkorligen bör kunna fordras är, att anspråket är framställt, innan arbetet med korsningen i fråga påbörjas, och har ur denna synpunkt ifrågasatts, att endast en sådan begränsning skulle uti ifrågavarande hänseende stadgas. Då emellertid med en sådan bestämmelse tidpunkten blefve väl sväfvande och möjligheten för väginträsenterna att inom rätt tid framställa anspråken skulle kunna af koncessionsinnehafvaren förminskas genom att påskynda arbetets påbörjande vid sådana korsningar, i fråga om hvilka dylika anspråk kunde väntas, har kommittén icke heller funnit detta alternativ tillfredsställande.

Genom att lösa ifrågavarande spörsmål på det sätt, att det skall åligga koncessionsinnehafvaren att underrätta vederbörande för samtliga de vägar, som järnvägen skall korsa, huruvida korsningen kommer att anordnas i skilda eller i samma plan, kan det icke blifva tal om annat än att väginträsenternas rätt blifvit fullt tillgodosedd, och hvad koncessionsinnehafvaren angår, synes kommittén en dylik skyldighet för honom icke vara obillig; tvärtom håller kommittén före, att, då järnvägen åstadkommer ett så pass allvarligt ingrepp i trafiken å vägen, det är en helt naturlig fordran å koncessionsinnehafvaren, att han åtminstone låter vägens intressenter erhålla kännedom om det sätt, hvarpå korsningen i fråga skall anordnas. Denna skyldighet skulle emellertid blifva alltför betungande och mången gång stöta på stora, måhända öfverstigligen svårigheter, om underrättelseplikten skulle omfatta *alla* rättsägare för hvarje särskild väg. Hvad allmän väg angår, skulle kunna tänkas, att meddelandet lämnades till vägstyrelsen, men då Konungens befallningshafvande, med hänsyn till sin befattning med allmänna vägar, äfven bör hafva rätt att framställa anspråk af ifrågavarande slag, har kommittén föreslagit,

att meddelandet skall beträffande sådana vägar lämnas till Konungens befallningshafvande. Vaghållningsskyldiges rätt synes kommittén härigenom icke vara trädd för nära, ty det torde så mycket mindre kunna antagas, att Konungens befallningshafvande skulle försumma att behörigen delgifva dem koncessionsinnehafvarens anmälan, som i förslaget skyldighet härutinnan uttryckligen stadgats, och en försummelse i detta hänseende från Konungens befallningshafvandes sida således blifve att betrakta såsom tjänstefel. För gator i stad, köping och municipalsamhälle äro motsvarande stadganden föreslagna. I annat municipalsamhälle än där byggnadsstadgan för rikets städer gäller kan icke sägas att några gator i denna lags bemärkelse finnas; vägarne därstädes äro att anse såsom vägar å landet. Enligt den nya stadsplanelagen skall denna komma att gälla för köping och för annan ort, för hvilken på grund af hittills gällande föreskrifter byggnadsstadgan för rikets städer förklarats skola gälla.

Hvad enskilda vägar angår, upptager förslaget, att, om flere äro ägare till en väg, koncessionsinnehafvaren skall anses hafva fullgjort sin skyldighet uti ifrågavarande hänseende, om han anmält förhållandet för någon af ägarne. Denna lättnad i anmälningsplikten anser kommittén vara ovillkorligen af behovet påkallad; och det torde kunna för säkert antagas, att det oakadt äfven öfriga ägare blifva underkunniga om förhållandet. Anledningen hvarför kommittén endast i fråga om allmänna vägar och gator föreslagit aflämnande af plan- och profilritningar öfver korsningen är, att järnvägsbyggaren i allmänhet kommer i direkt beröring med den enskilde vägägaren och då är i tillfälle att lämna de upplysningar, som kunna vara erforderliga.

Kommittén vill i detta sammanhang påpeka, att koncessionsinnehafvarens anmälan afser järnvägens och vägs korsning å en viss bestämd punkt, hvidan således, om under arbetets fortgång ändring sker i järnvägens sträckning och någon korsningspunkt därigenom infaller annorstädes än ursprungligen varit afsedt, koncessionsinnehafvaren skall, äfven om han beträffande den ursprungliga korsningen gjort behörig anmälan, göra ny anmälan. Förhållandena vid den nya korsningspunkten kunna nämligen vara annorlunda än vid den först afsedda, hvarför det bör lämnas

vägens intressenter tillfälle att på nytt taga frågan i öfvervägande.

Då således vederbörande för samtliga vägar fått besked, huruvida korsningen är afsedd att anordnas i skilda eller i samma plan, hafva dessa att taga i öfvervägande, huruvida omständigheterna kräfva, att korsning, som är afsedd att göras i samma plan, utföres i skilda plan och, där så pröfvas vara förhållandet, därom framställa anspråk hos koncessionsinnehafvaren. Den tid af tre månader efter uppgiftens delgifning, inom hvilken kommittén föreslagit att anspråket skall framställas för att vinna beaktande, torde få anses fullt tillräcklig. På samma gång kommittén ansett sig böra till den grad tillvarataga vägrepresentanternas intresse, att kommittén ålagt koncessionsinnehafvaren att underrätta samtliga dessa om sina afsikter i fråga om de särskilda korsningarna, har kommittén funnit det vara oafvisligen nödvändigt tillse, att den föreslagna proceduren icke öfver höfvan vållade hinder för koncessionsinnehafvaren i utförandet af järnvägsbyggnaden, likasom äfven att koncessionsinnehafvaren inom rimlig tid erhöile besked om sina skyldigheter. Genom stadgandet i 5 §, att tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik icke får lämnas, förrän nu omhandlade frågor blifvit afgjorda — vare sig af Konungen, genoin öfverenskommelse mellan kontrahenterna eller därigenom, att något anspråk icke inom den bestämda tiden framställts från vägens representant — är den möjligheten förebyggd, att koncessionsinnehafvaren skulle kunna uppskjuta uppgifternas meddelande, till dess järnvägen vore färdigbyggd, och därigenom måhända omöjliggöra för vägrepresentanterna att framställa sina anspråk, innan tillstånd lämnades till järnvägens öppnande för trafik. Försittes tiden af tre månader, får koncessionsinnehafvaren utföra korsningen, såsom han ämnat, i samma plan och vägens representant icke kunna häri utverka någon ändring annat än på den frivilliga öfverenskommelsens väg.

Medgifver koncessionsinnehafvaren framställt anspråk, behöfver någon vidare pröfning icke ske; kan däremot öfverenskommelse icke träffas, skall den pröfning af Konungen, hvarom kommittén ofvan talat, äga rum. Då koncessionsinnehafvaren torde vara mest intresserad af att frågan snarast möjligt afgöres, lærer det väl i regel blifva han, som drager densamma under Konungens pröfning; och har

äfven inom kommittén varit ifrågasatt att i förslaget uttryckligen utsäga, att koncessionsinnehafvaren skulle anmäla ärendet hos Konungen. Ett dylikt stadgande borde emellertid hafva till följd, att i det i 6 och 7 §§ upptagna fall det vore vägens representant, som hade att anhängiggöra ärendet hos Konungen; men då äfven i detta fall arbetet skulle utföras af järnvägsägaren, kan det, för arbetets ordnande, vara af vikt för honom, att ärendet fortast möjligt afgöres. På grund häraf har det synts kommittén lämpligast att lämna öppet för båda kontrahenterna att anmäla frågan hos Konungen, något som icke heller torde vara förenadt med någon olägenhet.

Finner Konungen anordningen i fråga vara erforderlig, skall densamma utföras; och ligger det i sakens natur, att sådant skall ske genom koncessionsinnehafvarens försorg.

Kommittén vill slutligen framhålla en olikhet, som finnes i kommitténs förslag rörande bestridande af kostnaderna för korsning i skilda plan och för korsning i samma plan. I sistnämnda fall är principen om den äldre rättens skyddande mera fullständigt genomförd, så att, om en väg är äldre än järnvägen i denna lags bemärkelse, järnvägens ägare i regel är skyldig bekosta alla de anordningar, som erfordras vid vägkorsningen, vare sig behovet däraf finnes redan vid järnvägens anläggning eller detsamma sedermera uppstår. Att kommittén icke ansett sig böra i sådan utsträckning tillämpa nämnda princip, då fråga är om korsning i skilda plan, har sin förklaring dels däri, att det i detta fall gäller ett icke oväsentligt ingrepp i banans byggnadssätt, och dels i kommitténs uppfattning, att korsning i skilda plan i allmänhet icke kan sägas vara en nödvändig förutsättning för trafiksäkerhetens behöriga tillgodoseende, utan har sin hufvudsakliga betydelse i den nytta för trafiken å vägen och järnvägen, anordningen medför.

6 och 7 §§.

Samma principer, som i det föregående äro föreslagna för det fall, att en järnväg anlägges, äro i dessa paragrafer upptagna för det fall, att en väg, som i denna lags bemärkelse är yngre än järnvägen, kommer till utförande. Kommittén vill härvid erinra, att i förslaget till förordning an-

gående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 37, är stadgadt, att om järnväg af klass A I korsar landsväg eller gata, skall, därest tillräckligt god utsikt öfver banlinjen icke finnes från korsningspunkten, korsningen anordnas i skilda plan, såvida icke afsevärda svårigheter därför möta. Det är för det fall, att den nya vägen är landsväg eller gata, som korsar en järnväg af klass A I, som den i paragrafen afsedda uppgift bör delgifvas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, på det att styrelsen må vara i tillfälle pröfva, huruvida nyssnämnda bestämmelse är iakttagen. Då liknande fråga skall afgöras vid byggandet af järnvägen, är det, enligt 4 § i kommitténs förslag till kontrollföreskrift, öfverlämnadt åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att träffa afgörandet, med rätt naturligtvis för vederbörande att hos Konungen öfverklaga ett dylikt beslut. Den något olika form för dessa frågors behandling, som föreslagits för det fall, att anläggande af en väg föranledt desamma uppkomst, får sin förklaring däraf, att för sådan händelse beslutet är af ekonomisk betydelse för vägens intressenter.

Att kommittén äfven i detta fall föreslagit, att arbetet skall utföras genom järnvägsägarens försorg, beror därpå, att detsamma bör ordnas på sätt för trafiken å järnvägen är lämpligast.

8 §.

Såsom i det föregående är sagdt, medför försummelse att inom den bestända tiden framställa anspråk på korsning i skilda plan, att den försumlige icke har rätt påfordra dylik anordning. Detta bör gifvetvis gälla icke blott vid järnvägens resp. vägens anläggande, utan äfven allt fortfarande, såvida nämligen förhållandena äro desamma som vid den tid, då försummelsen skedde. Hafva dessa sedermera förändrats och förändringen framkallat behof af korsning i skilda plan, torde vara tydligt, att försummelsen i fråga icke bör hafva nämnda påföljd. Det senare uppkomna behofvet lär hufvudsakligen bero på ökad trafik å vägen eller å järnvägen. Detta behof synes kommittén böra pröfvas på samma sätt som förut är föreslaget, nämligen af Konungen. Hvad angår bestridandet af de kostnader, som äro förenade med fyllandet af nämnda behof, skulle, teoretiskt sedt, den princip kunna göras gällande, att kostnaderna skulle stanna å järn-

vägsägaren, om behovet af vägport eller vägbro berodde på ökad trafik å järnvägen, men å vägens representant, om samma behof vore en följd af ökad trafik å vägen. I allmänhet torde emellertid en sådan princip blifva praktiskt utförbar. Det lär nämligen möta stora svårigheter att i hvarje särskildt fall afgöra, hvilkendera anledningen föreligger eller, om båda anses vara för handen, förhållandet dem emellan. Däremot håller kommittén för, att, om för trafiksäkerheten å järnvägen vägport eller vägbro är erforderlig, samma behof föreligger för vägens vidkommande och att, om än denna sats omvänt icke torde kunna sägas hafva allmängiltighet, en dylik anordning alltid är till nytta för ordnandet af trafiken å såväl järnvägen som vägen. Att exakt afväga behovet och fördelarna för den ena och den andra parten torde, äfven i det konkreta fallet, vara omöjligt, men det har synts kommittén, att, äfven om i allmänhet skulle kunna sägas, att nyttan är större för vägens än för järnvägens representant, tillräcklig anledning saknades att, då det gäller att en gång för alla fastslå en viss fördelning af kostnaderna mellan de båda kontrahenterna, föreslå annan fördelning än hälften hvar.

Ett undantag har kommittén dock föreslagit, nämligen då vägport eller vägbroanordning föranledts däraf, att järnväg eller väg omlagts så, att skärningspunkten infaller å annat ställe. Fanns äfven å den gamla skärningspunkten dylik anordning, då torde rättvisan otvifvelaktigt fordra, att den, som föranlett omläggningen, också får vidkännas kostnaderna. Om exempelvis omläggningen af en väg uteslutande företagits för tillfredsställande af vägintressenternas behof, torde järnvägsägaren böra vara fri från hvarje kostnad, som är förenad med anläggning af den nya vägporten eller vägbron. Vare sig den förut befintliga, helt eller delvis, bekostats af järnvägsägaren eller berörda kostnader uteslutande bestridits af vägintressenterna, lär nämligen järnvägsägaren hafva berättigadt anspråk anse en slutgiltig lösning vara åvägabragt i fråga om korsningen af järnvägen och den ifrågavarande vägen; och om de sålunda vidtagna anordningarna sedermera göras onyttiga genom åtgärder, föranledda uteslutande af den ena kontrahenten, då har den andra kontrahenten, i detta fall järnvägsägaren, icke någon juridisk skyldighet att deltaga i kostnaderna för de nya anordningarna. Omläggningen af vägen kan vara

föranledd af vare sig vägens intressenter eller järnvägens ägare, men kan äfven vara föranledd af bådadera, mellan hvilka kostnaderna då få delas. Tvist härom afgöres af allmän domstol. Det torde i regel icke heller möta några svårigheter att i hvarje särskildt fall afgöra, hvem som föranlett omläggningen af vägen.

Var åter den förra korsningen anordnad i samma plan, då skulle visserligen kunna sägas, att möjligheten att den befintliga korsningen i samma plan skulle, utan att någon omläggning ägde rum, komma att tariffva ändring till korsning i skilda plan icke vore utesluten; men, då omläggningen är den omedelbara anledningen till vägport- eller vägbroanordningen, har nyssnämnda möjlighet icke synts kommittén böra tillmätas så stor betydelse, att andra regler för kostnadernas bestridande därför skulle tillämpas för det fall, att den förra korsningen var anordnad i samma plan, än om densamma var anordnad i skilda plan. Ej heller har den omständigheten, att förändringen *kan* medföra befrielse för den af parterna, som icke föranlett omläggningen, från utgifter, som han fått vidkännas vid den förra korsningspunkten, ansetts böra grunda något undantag i detta fall. Att Konungen enligt kommitténs mening bör uti nu ifrågavarande fall slutligen pröfva behovet af korsning i skilda plan äfven för den händelse, att det är fråga om tillämpning af stadgandet i 37 § i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, framgår af hvad kommittén ofvan yttrat i motiven till 7 § i föreliggande förslag. Visserligen kan hvad kommittén där yttrat icke sägas gälla för det fall, att omläggningen af järnvägen eller vägen uteslutande föranledts af järnvägens ägare, alldenstund kostnaderna i fråga för sådan händelse icke skola i någon mån drabba vägens intressenter; men att för ett dylikt fall stadga några undantagsbestämmelser, torde hvarken vara lämpligt eller behöfligt. Då ändrade förhållanden kunna berättiga en ändring af korsning i skilda plan till korsning i samma plan, har bestämmelse, huru därvid bör förfaras, upptagits i förslaget.

9 §.

Bestämmelsen i denna paragraf afser alla befintliga vägportar eller vägbroar, vare sig desamma äro upptagna

i den för järnvägen eller vägen fastställda planen eller de annorledes tillkommit. Den behöfliga förändringen af vägporten eller vägbron kan i detta fall föränledas exempelvis däraf, att ett ytterligare spår utlägges på järnvägen eller att vägens bredd ökas. Förändringen är en så omedelbar följd af farledens utvidgning, att det synes kommittén uppenbart, att kostnaderna för förändringen böra stanna, i förra fallet å järnvägens ägare och i senare fallet å väghållningsskyldige eller vägens ägare.

10 §.

Då en vägports vidmakthållande i fullgodt stånd är af stor betydelse för trafiksäkerheten å järnvägen och sådant äfven, om ock i mindre grad, är förhållandet med en vägbro, är föreslaget såsom regel, att järnvägsägaren eller den, som sköter driften, är ansvarig för underhållet af vägport och vägbro. Möjligheten till undantag är gifven med tanke på vägbroar i städer och andra större samhällen.

Det har synts kommittén rättvist, att den, som ansetts skyldig bekosta själfva vägport- eller vägbroanläggningen, äfven får vidkännas kostnaderna för underhållet af densamma; därvid emellertid den omständigheten, att en vägport eller vägbro, så att säga, flyttas till annan plats till följd af järnvägs eller vägs omläggning, skäligen icke bör föränleda någon förändring i det sätt, hvarpå underhållskostnaden förut bestridts.

II KAP.

Om korsning i samma plan.

11 §.

Anordnande af grind å plats, där järnväg och väg korsa hvarandra i samma plan, är afsedt att fylla olika ändamål allteftersom järnvägen är inhägnad eller icke. I förra fallet åstadkommes därigenom öppen gång för trafiken å vägen, i senare fallet beredes vägfärande det skydd, som

befintligheten af ett stängsel, äfven om detsamma kan öppnas, alltid medför. Det är hufvudsakligen för senare fallet bestämmelserna i denna paragraf äro föreslagna. Frågan, i hvad mån man kan vara berättigad att helt och hållet afstänga en väg, är nämligen af den allmänna betydelse, att densamma bör finna sin lösning genom andra bestämmelser än sådana, hvilka lämpligen hafva sin plats i en speciallag rörande järnvägarna. Så torde äfven vara förhållandet. Hvad allmän väg beträffar, är förbudet att afstänga sådan väg, hvilket utan vidare lär framgå af förhållandenas egen natur, ytterligare skärpt genom den i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 intagna bestämmelsen, att grind icke får utan Konungens befallningshafvandes tillstånd uppsättas å allmän väg med undantag för de ställen, där vägen korsas af järnväg eller kanalled. Vidkommande enskild väg är i byggningsbalken stadgadt, att farväg skall finnas såväl till by som till åker och äng. Här af framgår således, att allmän väg icke får under några förhållanden afstängas och att äfven enskild väg skall hållas öppen, såvidt densamma är såsom utfartsväg behöflig. Öfvervakandet af föreskrifternas iakttagande i fråga om allmän väg tillkommer på grund af de bestämmelser, som gälla rörande dylik väg, Konungens befallningshafvande, och, hvad enskild väg angår, lära hithörande förhållanden vanligen ordnas i sammanhang med expropriationen af för järnvägen behöflig mark. Sker ej så eller uppstår sedermera tvist uti ifrågasvarande hänseende, är det allmän domstol, som har att enligt vanliga civilrättsliga regler slita tvisten.

Skall sålunda vid korsning af järnväg och väg öfvergång öfver järnvägen anordnas för framsläppande af trafiken å vägen — denna må vara allmän eller enskild och anordningen må bero på tillämpning af gällande föreskrifter eller på järnvägsägarens frivilliga åtagande — anser kommittén de vägfarande hafva berättigadt anspråk fordra, att åtgärder vidtagas, hvilka kunna tjäna dem till skydd för den fara, som järnvägsdriften öfver vägen alltid medför. Det första villkoret för att ett dylikt skydd skall kunna anses föreligga torde vara anbringandet af lämpligt stängsel, hvarigenom den obehindrade öfverfarten öfver järnvägen förebygges; och har kommittén följaktligen ansett det böra i regel åligga järnvägsägare att vid alla vägöfvergångar

anbringa lämpligt stängsel. Föreskrift i sådant hänseende, som föreslagits i denna paragraf, är icke ny. I nu gällande tjänstgöringsreglemente för de enskilda järnvägarna stadgas, såsom ofvan erinrats, i kap. IV § 4, att vägöfvergång i banans plan skall vara försedd med grindar eller bommar, hvilka kunna afhålla vägfarande, då tåg passerar vägöfvergången. Visserligen äro för vissa järnvägar undantag medgifna, men enligt uppgifter, som kommittén låtit införskaffa från de enskilda järnvägarna, sakna af omkring 14,000 vägöfvergångar endast omkring 240 stängsel, således ungefär $1\frac{3}{4}$ procent. Kommittén har i förslaget beredt möjlighet för vederbörande att i särskilda fall erhålla befrielse från skyldigheten att hafva grind uppsatt; och har kommittén ansett den pröfning, som i detta liksom i andra hänseenden, då det gäller korsning i samma plan, erfordras, böra öfverlämnas åt Konungens befallningshafvande, hvilken enligt sin instruktion har att öfvervaka, det allmän ordning och säkerhet upprätthållas. Den skyldighet, som enligt denna paragraf åligger järnvägsägaren, inskränker sig till *vidtagandet* af ifrågavarande anordning; att det är järnvägsägaren, som bör ansvara härför, synes kommittén riktigt, då det är driften å järnvägen, som framkallar den fara, som skall afvärjas; huruvida han jämväl skall vidkännas kostnaderna därför, bestämmes åter efter de regler, som kommittén i sådant hänseende i denna lag föreslagit. Då icke alltid anordnande af stängsel enbart kan anses tillfyllest utan därjämte erfordras bevakning af stängslet, hvarom följande paragrafer handla, framgår af hvad kommittén nyss anført, att järnvägsägarens skyldighet enligt denna paragraf äfven bör omfatta fullgörandet af sådan bevakning. Är driften af järnvägen å annan öfverlåten, torde ligga i sakens natur, att denne är ansvarig för fullgörandet af föreskrifterna i denna paragraf.

Den lämpligaste anordningen för afstängande af väg är otvifvelaktigt uppsättande af grind i egentlig mening eller bom; men det kan dock tänkas, att vägen är så smal, trafiken uteslutande gångtrafik och så ringa, att exempelvis ett gångkors kan vara tillräckligt. Närmare bestämmelser rörande beskaffenheten af stängslet äro upptagna i förslaget till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 39.

12 §.

Såsom kommittén ofvan framhållit, kan enbart en grind eller annan dylik annordning icke alltid fylla det ändamål, som är därmed afsedt. För att så skall vara förhållandet, fordras åtminstone, att grinden i allmänhet hålles stängd — en grind, som mestadels står öppen, förlorar gifvetvis en stor del af den betydelse, densamma skall hafva såsom ett afhållande af de vägfarande från att obehindradt passera järnvägen — men äfven den stängda grinden kan i vissa fall icke vara tillfyllest. Hvad för bedömande af ifrågasvarande förhållanden hufvudsakligen är af betydelse är, enligt kommitténs mening, lifligheten af trafiken å vägen. Är denna liflig, följer den ena foran den andra, omväxlande med fotgängare, då är stor sannolikhet för att grinden icke varder af hvarje passerande stängd, hvilket vid tillfällen, då trafiken är synnerligen liflig, helt enkelt är omöjligt. Är åter trafiken å vägen obetydlig, då finnes anledning antaga, att grinden behörigen stänges af de vägfarande; någon omöjlighet att så göra förefinnes åtminstone icke, och om de det oaktadt underlåta detta, torde från deras sida en försummelse föreligga, för hvars följder järnvägen skäligen icke bör svara. Af hvad sålunda anförts torde framgå, att enligt kommitténs mening för sistnämnda slag af vägar befintligheten af grind är tillräcklig att fylla sitt ändamål, men att för vägar af förstnämnda slag dessutom är af nöden, att en person anställes med särskild uppgift att stänga grinden å därför erforderliga tider äfvensom i öfrigt å samma tider ordna vägtrafiken öfver järnvägen. Det kan ifrågasättas, huruvida vid bedömande af förevarande spörsmål hänsyn jämväl bör tagas till trafikintensiteten å järnvägen. Om emellertid en järnväg med synnerligen liflig trafik korsar en väg med ringa sådan, kvarstår det ofvan anmärkta förhållandet, att man af de vägfarande skäligen kan fordra, att grinden af dem själfva hålles behörigen stängd; och om än tillfallena till olyckshändelser äro flera å en järnväg med liflig trafik än å en järnväg med mindre liflig trafik, synes denna omständighet dock icke böra tillmätas någon afgörande betydelse uti ifrågasvarande hänseende. Hvad de vägfarande beträffar, torde till och med kunna sägas, att deras uppmärksamhet är mera skärpt, om

de veta tåg ofta passera vägen än om de blott hafva att vänta ett par tåg om dagen; och att fordra anställandet af en särskild person, som hade att ombesörja grindens stängning för hvart och ett af de till ett stort antal om dagen uppgående tåg, hvilka passerade en väg, där måhända trafiken vore så godt som ingen, måste betraktas såsom ett ödslande med arbetskraft, som icke är att tillråda.

Icke heller den omständigheten att det är en järnväg med ringa trafik, som korsar en väg med liflig trafik, kan verka någon ändring i det uttalande, kommittén ofvan gjort rörande behovet att å sådan väg anordna bevakning, ty om också endast ett tåg om dagen passerar vägen i fråga, föreligger vid det tillfället samma fara för olyckshändelser, som å en järnväg med liflig trafik finnes vid ett flertal tillfällen.

I anslutning till de principer, kommittén sålunda uttalat, äro bestämmelserna i denna paragraf föreslagna. Kommittén har därvid ansett, att vissa slag af vägar äro af den beskaffenhet, att det utan vidare kan såsom regel antagas, att trafiken å desamma är af den omfattning, att särskild bevakning är af nöden. Detta gäller i främsta rummet landsväg, men därmed har ansetts böra likställas gata i stad, köping och municipalsamhälle. På grund häraf är i denna paragraf föreslaget, att då fråga är om landsväg eller gata, som nyss är nämnd, bevakning skall anordnas vid öfvergången. Förutsättningen härför var den lifliga trafiken; denna förutsättning kunde, såsom ofvan påpekats, i regel anses föreligga, således icke alltid. Det torde nämligen finnas landsvägar, särskildt i Norrland, hvilkas trafik icke kan antagas vara af den omfattning, att densamma tillräckligt motiverar en ovillkorlig skyldighet att hafva bevakning anordnad. Därför har kommittén föreslagit, att undantag från föreskriften i fråga skall, där förhållandena därtill föranleda, kunna medgifvas.

Vidkommande det slag af allmänna vägar, som kallas bygdeväg, har kommittén ansett förhållandena icke vara sådana, att därå kunnat grundas någon bestämd föreskrift om anordnande af bevakning. Att de emellertid kunna vara sådana, att bevakning är behöflig, torde icke kunna förnekas; och har därför enligt kommitténs förslag åt Konungens befallningshafvande öfverlämnats att i hvarje sär-

skildt fall pröfva, huruvida, då fråga är om bygdeväg, bevakning bör anordnas.

Hvad slutligen enskild väg angår, torde kunna sägas, att, där densamma utgöres af utfartsväg för ett hemman eller en gård, hvad kommittén ofvan anført angående det tillfyllestgörande i blotta befintligheten af en grind därå äger sin fulla tillämpning, hvadan skyldighet att å sådan plats anorda bevakning för tillgodoseende af trafiken å vägen icke torde böra järnvägens ägare åläggas. Däremot finnes en annan grupp af enskilda vägar, som med afseende å trafik mera närmar sig bygdevägarna, nämligen sådana, hvilka mera allmänt användas af en Orts befolkning. Angående dessa är det omöjligt att med någon väsentligare grad af bestämdhet säga, att grinden gör tillfyllest, och därför är afven enligt förslaget möjlighet beredd att få frågan om bevakning vid dylika vägar afgjord af Konungens befallningshafvande. Huruvida vägen är af sådan beskaffenhet, som i denna paragraf angifves, tillkommer naturligtvis Konungens befallningshafvande, om framställning om bevakning göres hos Konungens befallningshafvande, att vid ärendets behandling pröfva, och att, därest så icke är förhållandet, ogilla yrkandet.

Flerstädes verkställles för närvarande stängning och öppnande af grind medelst ledning från ett i närheten af grinden beläget ställverk. Då kommittén anser en sådan anordning kunna fortfarande med fördel användas, är densamma i förslaget upptagen såsom ett tillåtet sätt att utöfva bevakningen. Närmare bestämmelser rörande rätt att använda en sådan anordning torde emellertid vara erforderliga, och hafva dessa fått plats i det af kommittén afgifna förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg, § 39.

Af de uppgifter rörande stängsel vid vägöfvergångar, hvilka, på sätt ofvan nämnts, kommittén låtit införskaffa men af hvilka uti nu ifrågavarande hänseende endast vissa kunnat med fördel användas, framgår såsom ungefärligt resultat, att af 620 korsningar med allmän landsväg eller gata 109 äro anordnade i skilda plan, 503 försedda med bevakad grind eller bom, 6 med obevakad grind eller bom och 2 sakna allt stängsel; att af 1,011 korsningar med bygdeväg 49 äro anordnade i skilda plan, 246 försedda med bevakad grind eller bom, 713 med obevakad grind

eller bom och 3 sakna allt stängsel; samt att af 8,140 korsningar med enskild väg 125 äro anordnade i skilda plan, 59 försedda med bevakad grind eller bom, 7,862 med obevakad grind eller bom samt 94 sakna allt stängsel.

13 §.

Det är ofvan framhållet, att för spörsmålet, huruvida bevakning bör anordnas å öfvergång eller icke, det afgörande är lifligheten af trafiken å vägen; för de förhållanden, som behandlas i denna paragraf, är trafikintensiteten å järnvägen det afgörande. Det torde kunna sägas, att i allmänhet bevakning vid de tillfällen, då tåg passera eller växlingsrörelser pågå, gör tillfyllest; vid vissa järnvägar kunna emellertid tågen följa så tätt på hvarandra, växlingsrörelser öfver vägen vara så ofta återkommande, att de fria mellanstunderna blifva skäligen obetydliga. Om också bevakning å dessa mellanstunder icke kan sägas vara behöflig, torde dock icke kunna förnekas, att ett medgifvande att därunder indraga bevakningen kunde innebära fara, all den stund det oupphörligt återkommande passandet lätt kan hafva förbiseende till följd vid något tillfälle; hvad växlingsrörelser angår, kan för öfrigt tiden för desamma icke bestämmas. Kommittén har därför föreslagit två olika slag af bevakning, ständig, d. v. s. under hela den tid af dygnet bandelen i fråga trafikeras, och tillfällig, d. v. s. vid de tider, då tåg passera öfvergången eller växlingsrörelser öfver densamma pågå. Den ständiga bevakningen, hvilken skulle komma till användning i nyss berörda undantagsfall, skall således oafbrutet äga rum från det första tåget om morgonen passerar öfvergången eller första växlingsrörelsen öfver densamma sker till dess på aftonen sista tåget passerat eller sista växlingsrörelsen försiggått.

Att i lag bestämma skyldighet för någon viss klass af järnvägar att anordna ständig bevakning, lär icke låta sig göra; de omständigheter, som därvid äro af betydelse, äro nämligen alltför växlande. Det är därför enligt förslaget öfverlämnadt åt Konungens befallningshafvande att verkställa pröfning uti ifrågavarande hänseende.

Är öfvergången obevakad, bör grinden kunna af de vägfärande själfva öppnas och stängas.

14 §.

Bestämmelserna i 12 § angående bevakning af öfvergång äro grundade på lifligheten af trafiken å vägen — å vissa slag af vägar har trafiken ansetts i allmänhet vara så liflig, att en positiv bestämmelse rörande bevakning synts böra meddelas, å andra åter har så icke ansetts vara förhållandet, utan har åt Konungens befallningshafvande öfverlämnats att i hvarje särskildt fall pröfva behovet af bevakning. Det är vid sådant förhållande tydligt, att Konungens befallningshafvande vid en dylik pröfning i främsta rummet har att taga hänsyn till lifligheten af trafiken å vägen i fråga; men de principer, efter hvilka stadgandena i 12 § äro uppgjorda, utesluta icke möjligheten, att vid samma pröfning äfven andra förhållanden kunna komma under beaktande; ty äfven om å väg af förstnämnda slag bevakning i allmänhet ansetts nödig alldeles oberoende af särskilda förhållanden, kunna sådana vara af betydelse i fråga om sistnämnda slag af vägar. Bland dessa förhållanden torde först vara att märka öfvergångens belägenhet i förhållande till närliggande bansträcka. Denna belägenhet må vara aldrig så gynnsam, d. v. s. utsikten öfver närliggande bansträcka vidsträckt och lutningsförhållandena goda, inverkar detta, då fråga är om landsväg eller därmed likställd gata, icke det minsta på skyldigheten att hafva bevakning anordnad; sådan skall ändock anordnas. Däremot kan samma förhållande hafva betydelse vid bedömande af frågan om bevakning å annan väg, i det en gynnsam belägenhet af öfvergången kan verka därhän, att bevakning icke anses nödig, oaktadt trafiken å vägen är jämförelsevis liflig, under det att en ogynnsam belägenhet af öfvergången kan hafva bevakning till följd, då fråga är om en väg med jämförelsevis obetydlig trafik. Äfven tåghastigheten å järnvägen kan uti ifrågavarande hänseende vara af betydelse. Det återstår att undersöka, huruvida vid den pröfning af Konungens befallningshafvande, hvarom nu är fråga, hänsyn jämväl bör tagas till trafikintensiteten å järnvägen. Då kommittén i 12 §, i fråga om bevakning, föreslagit en uppdelning af vägarna i tre grupper, nämligen 1:o landsväg och därmed jämförlig gata, 2:o) bygdeväg och sådan enskild väg, som

användes i större utsträckning af ortens befolkning, samt 3:o) enskild väg af annat slag än nyss nämnda, har kommittén ansett lifligheten af trafiken å järnvägen därvid icke vara af någon afgörande betydelse; och har kommittén såsom skäl därför anført, att, hvad första gruppen anginge, äfven ett fåtal tåg om dagen kan för den lifliga trafiken å vägen innebära afsevärd fara, då däremot, i fråga om tredje gruppen, det obetydliga antalet vägfärande utan svårighet bör kunna skydda sig för den med järnvägsdriften förenade faran, äfven om ett större antal tåg om dagen passerar vägen. Intetdera af dessa skäl torde utan vidare kunna sägas gälla de till andra gruppen hörande vägar; trafiken å dessa lärer i regel hvarken vara så betydlig som å första gruppens vägar eller så obetydlig som å tredje gruppens. Trafikintensiteten å järnvägen synes kommittén tvärtom mycket väl kunna tänkas utgöra en af de faktorer, som äro af betydelse vid bedömandet af behovet af bevakning å sådana öfvergångar, hvarför densamma upptagits bland de omständigheter, hvartill Konungens befallningshafvande vid ifrågavarande pröfning har att taga hänsyn.

Då bevakning å vissa vägar kan vara erforderlig endast vid särskilda tillfällen, såsom då marknad eller dylikt hålles, kan naturligtvis Konungens befallningshafvandes beslut innefatta föreskrift om en dylik i afseende å tiden inskränktare bevakningsskyldighet.

Af hvad kommittén under 13 § anført framgår, att ständig bevakning endast må föreskrifvas vid sådana öfvergångar, öfver hvilka tåg i synnerligen stort antal dagligen framföras eller ofta upprepade växlingsrörelser ske. Sådan bevakning torde egentligen förekomma vid gator och vägar, som ligga i omedelbar närhet af en station. Det kan ifrågasättas, huruvida såsom villkor för föreskrift om ständig bevakning jämväl skulle fordras synnerligen liflig trafik å vägen, men då kommittén ansett, att dylik bevakning kan hafva sitt berättigande äfven utan att trafiken å vägen är af särskildt liflig beskaffenhet, har kommittén i detta hänseende icke velat binda Konungens befallningshafvande. Att hänsyn till lifligheten af trafiken å vägen ändock vid ifrågavarande pröfning kommer att göra sig gällande, torde vara så mycket säkrare som enligt bestämmelserna i denna lag icke ens bevakning skall förekomma å enskild väg af annat

slag än det i 12 § särskildt omnämnda, huru betydande än järnvägstrafiken öfver densamma må vara.

15 §.

Synnerligen stor måste faran för olyckshändelser vara vid korsning af järnväg och väg under den tid, järnvägen bygges. Arbetståg komma och gå utan någon som helst regelbundenhet, järnvägsfordon framföras i stor utsträckning med handkraft, lagstadgade signaler saknas — med ett ord förhållandena äro så oordnade och för de vägfärande oberäkneliga, att faran för dem måste betraktas såsom synnerligen stor. Det måste emellertid ingå bland dens skyldigheter, som fått tillstånd att bygga en järnväg, att så bedriva byggandet, att minsta möjliga risk uppkommer för dem, som på ett eller annat sätt beröras däraf; och är det i sådant syfte kommittén i detta sammanhang föreslagit bestämmelserna i denna paragraf. Det har därvid synts kommittén lämpligt att lämna Konungens befallningshafvande så fria händer som möjligt; förhållandena äro nämligen så olikartade, att de icke torde lämpa sig för några på förhand bestämda regler.

16 §.

Enligt det af kommittén uppgjorda förslaget till koncessionslag får järnväg icke öppnas för allmän trafik utan vederbörligt tillstånd, och sådant tillstånd får, enligt det af kommittén jämväl uppgjorda förslag till förordning angående kontroll öfver enskild järnväg, icke meddelas, förrän järnvägen blifvit behörigen besiktigad och godkänd. Vid berörda besiktning skall undersökas, huruvida järnvägen är på ett fullt betryggande sätt utförd i enlighet med fastställd plan och öfriga, i lag eller författning i sådant hänseende meddelade föreskrifter, således äfven huruvida grindar äro uppsatta i enlighet med föreskrifterna i denna lag. Att göra en järnvägs öppnande för trafik beroende af iakttagandet af föreskrifterna angående anordnande af bevakning vid vissa korsningar af järnväg och väg låter sig däremot af naturliga skäl icke göra; emellertid böra tydligen, innan en järnväg öppnas för trafik, alla anordningar för fullgörande af den järnvägsägaren åliggande

bevakning vara vidtagna, då försummelse i bevakningen, sedan trafiken begynnadt, för honom medför bötesansvar. För att berörda anordningar, i den mån de icke äro omedelbart föreskrifna i denna lag, skola kunna behörigen vidtagas, fordras emellertid först och främst, att järnvägsägaren skall känna sina åligganden uti ifrågavarande hänseende, eller, med andra ord, Konungens befallningshafvande skall hafva verkställt den pröfning, som härutinnan ankommer på Konungens befallningshafvande, samt järnvägsägaren fått del af resultatet af samma pröfning. Innan så skett, föreligger icke heller någon skyldighet för järnvägsägaren att anordna bevakning vid sådana vägar, nämnda pröfning omfattar, eller att å vissa vägar anordna ständig bevakning, och det bör icke vara honom tillåtet att börja trafiken å järnvägen, förrän hans skyldigheter uti ifrågavarande hänseenden blifvit fastslagna. Kommittén har därför i denna paragraf föreslagit, att tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik ej får lämnas, förrän Konungens befallningshafvande verkställt den pröfning, hvarom i 12 och 13 §§ förmäles; och har kommittén tänkt sig, att järnvägsägaren vid besiktningen af järnvägen skall styrka, att sådan pröfning ägt rum, så att besiktningsmännen, hvilka skola afgifva yttrande, huruvida något hinder möter för järnvägens öppnande för trafik, måtte kunna öfvertyga sig om att äfven nu ifrågavarande föreskrift är behörigen iakttagen. Då emellertid pröfning af hithörande förhållanden, särskildt vid större järnvägar, kan kräfva lång tid och stadgandet, att tillstånd till järnvägs öppnande för allmän trafik ej får lämnas, förrän samma pröfning verkställts, skulle kunna verka hinderligt i fråga om öppnande för trafik af sådan järnväg, som vid tiden för denna lags trädande i kraft är nära sin fullbordan, har kommittén i öfvergångsbestämmelserna undantagit nämnda stadgande från att tillämpas å järnväg, som under första året efter lagens ikraftträdande erhåller tillstånd att öppnas för allmän trafik. Äfven i fråga om sådan järnväg bör emellertid berörda pröfning äga rum, likasom så också enligt kommitténs mening bör vara förhållandet med järnväg, som vid omförmälda tidpunkt redan erhållit tillstånd att öppnas för allmän trafik. Finner Konungens befallningshafvande vid sådan pröfning, att bevakning bör anordnas i större utsträckning än som faktiskt äger rum, bör i samband med förelägg-

gande härom viss tid utsätts, inom hvilken föreläggandet bör vara fullgjordt. Försummelse att ställa sig ett sådant föreläggande till efterrättelse medför bötesansvar enligt denna lag. Erforderliga bestämmelser i detta hänseende äro upptagna bland öfvergångsstadgandena.

Det kan ifrågasättas, huruvida Konungens befallningshafvandes beslut skall vara bindande för järnvägsägaren först sedan detsamma vunnit laga kraft. Af affattningen af första punkten i denna paragraf torde framgå, att enligt kommitténs mening järnvägsägarens skyldighet att ställa sig beslutet till efterrättelse icke, då fråga är om ny järnväg, är beroende däraf, att detsamma vunnit laga kraft. Det är nämligen endast Konungens befallningshafvandes *pröfning*, som förutsättes såsom villkor för rätten att öppna järnvägen för allmän trafik, och däraf följer, att, äfven om Konungens befallningshafvandes beslut, hvari genom järnvägsägaren ålagts bevakning, är af denne öfverklagadt, järnvägsägaren, om han vill börja trafiken å järnvägen, är skyldig ställa sig nämnda beslut till efterrättelse. Eljest vore det uppställda villkoret meningslöst. Det torde icke heller kunna anses lämpligt, att, om Konungens befallningshafvande ansett fara föreligga genom järnvägens trafikerande, såvida icke särskilda försiktighetsåtgärder vidtoges, från statens sida lämnades tillstånd att börja trafiken å järnvägen utan att samma åtgärder vidtagits. I allmänhet lära dessa frågor vara af Konungens befallningshafvande i så god tid pröfvade, att äfven besvär öfver Konungens befallningshafvandes beslut utan svårighet hinna afgöras, innan fråga blir om järnvägens öppnande för trafik; och om så någon gång icke skulle vara förhållandet, torde järnvägsägaren hellre provisoriskt underkasta sig ett omedelbart vidtagande af de anordningar, Konungens befallningshafvande föreskrifvit, mot rätten att få börja trafikerandet af järnvägen än att först vid en senare tidpunkt få sig samma rätt tillerkänd.

Sistberörda förhållande kan icke åberopas beträffande järnväg, som redan fått tillstånd att öppnas för allmän trafik och angående hvilken Konungens befallningshafvande meddelat sådant föreläggande, hvarom nu är fråga. För en dylik järnväg, som redan är i besittning af omförmälda rätt, kan icke finnas något intresse att omedelbart bringa Konungens befallningshafvandes beslut i verkställighet. Däremot

skulle det kunna synas, som om hvad ofvan sagts angående olämpligheten att tillåta trafikerande af järnväg utan vidtagande af de anordningar, Konungens befallningshafvande uti ifrågavarande hänseende ansett erforderliga för säkerhetens tillgodoseende, borde hafva tillämpning jämväl å järnväg, hvarom nu är fråga. Dock föreligger mellan de olika fallen den skillnad, att, då fråga är om järnväg, som fått tillstånd att öppnas för allmän trafik, Konungens befallningshafvandes beslut medför en förändring af bestående förhållanden, hvilka väl få antagas hafva dittills ansetts vara tillfyllestgörande, och det synes därför kommittén, som om fullgiltiga skäl icke funnes att i detta fall meddela en från allmänna regler afvikande, för den enskilda så betydelsefull föreskrift som skyldighet att ställa sig till efterrättelse ett icke laga kraft ägande beslut. Dessutom kunna, särskildt för järnvägar af större utsträckning, de anordningar, Konungens befallningshafvande vid den första pröfningen rörande å järnvägen befintliga korsningar med väg finner skäl föreskrifva, vara så pass omfattande, att afven denna omständighet kan åberopas såsom stöd för den meningen, att beslutet, för att vara för järnvägsägaren bindande, bör vara laga kraftvunnet. Finner Konungens befallningshafvande sedermera i fråga om någon vägöfvergång andrade förhållanden hafva inträdt, hvilka påkalla bevakning, där sådan icke förut funnits, eller ständig bevakning, där bevakningen förut varit endast tillfällig, torde förändringen icke hafva så med ens inträdt eller Konungens befallningshafvande så länge dröjt med föreläggandets meddelande, att någon fara kan anses föreligga i det jämförelsevis obetydliga uppskof, som föranledes däraf, att tiden för anförande af besvär öfver Konungens befallningshafvandes beslut eller, om besvär anförts, Kungl. Maj:ts beslut i saken afvaktas; och om, beträffande ny väg, som skär befintlig järnväg, tillämpning af ifrågavarande princip skulle medföra något uppskof i vägens öppnande för trafik, torde sådant icke vara af synnerligen stor betydelse. På grund af hvad kommittén sålunda anført, har kommittén ansett, att, i fråga om ny järnväg, hvilken erhåller tillstånd att öppnas för allmän trafik efter utgången af första året från det lagen trädt i kraft, järnvägsägaren skall vara skyldig, om densamma öppnas för trafik, att ställa sig Konungens befallningshafvandes beslut uti ifrågavarande hänseenden till efterrättelse,

ändock att detsamma icke vunnit laga kraft, men att, då fråga är om järnväg, hvarom i detta afscende stadgande meddelas i öfvergångsbestämmelserna, sådan skyldighet ej skall inträda förr än beslutet är laga kraftvunnet. Kommittén har ansett obehöfligt att uttryckligen uttala sistberörda princip, då densamma torde följa af allmänt gällande regler.

17 §.

Då den pröfning, Konungens befallningshafvande enligt denna lag har att verkställa, gifvetvis grundar sig på förhållandena sådana de äro vid pröfningens verkställande, men dessa förhållanden sedermera kunna ändra sig, ligger i sakens natur, att ett af Konungens befallningshafvande meddeladt beslut icke bör utgöra hinder för Konungens befallningshafvande att, därest ändrade förhållanden därtill gifva anledning, efter förnyad pröfning i samma fråga meddela ett nytt, från det förra afvikande beslut, vare sig ett sådant kommer att innebära en skärpning eller en lindring i förut meddelade bestämmelser.

18 §.

Då kommittén haft att behandla frågan, huruvida, för tillvaratagande af trafiksäkerheten å järnvägen, jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle äga att förordna om bevakning, har kommittén till en början haft att afgöra, huruvida trafiksäkerheten å järnvägen kan anses kräfvä bevakning i andra fall än trafiksäkerheten å vägen. Vore så ej förhållandet, kunde nämligen den förra anses tillräckligt tillgodosedd genom den pröfning, som uti ifrågavarande hänseende verkställdes af Konungens befallningshafvande.

Kommittén håller visserligen före, att anordnande af bevakning vid vägöfvergångar hufvudsakligen erfordras för tryggande af trafiksäkerheten å vägen; men att frånvaron af bevakning jämväl kan innebära fara för trafiken å järnvägen, anser kommittén lika säkert; och då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har att å statens vägnar öfva kontroll däröfver, att trafiksäkerheten å de enskilda järnvägarna i möjligaste mån tillgodoses, kan det ej vara lämpligt att helt och hållet fränkänna denna myndighet befogenhet att uti ifrågavarande hänseende ingripa.

Kommittén vill i detta hänseende erinra, att enligt kommitténs förslag af enskilda vägar endast sådana, som mera allmänt användas af ortens befolkning, falla under Konungens befallningshafvandes pröfningsrätt; beträffande öfriga enskilda vägar skulle, därest ej befogenhet uti ifrågavarande hänseende inrymdes åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hithörande frågor icke underkastas pröfning af någon myndighet. Det torde emellertid icke kunna förnekas, att trafiksäkerheten å järnvägen *kan* kräfvat bevakning vid korsning med en dylik väg; exempelvis kan vägen leda till en fabrik, från hvilken tunga transporter förekomma.

I de fall, där Konungens befallningshafvande har pröfningsrätt, är behovet af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ingripande gifvetvis mindre; men kommittén håller dock före, att äfven om Konungens befallningshafvande anser bevakning kunna undvaras för trafiken å vägen, sådan kan vara behöflig för trafiken å järnvägen; i allt fall synes det kommittén icke kunna vara annat än till gagn för det allmänna, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom sina sakkunniga organ har sin uppmärksamhet riktad därå. Att en befogenhet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti ifrågavarande hänseende skulle för de enskilda järnvägarna verka oskäligt betungande, har kommittén svårt att tro; styrelsens ingripande lärer lika ofta kunna tänkas behöfligt, då kostnaderna skola drabba vägens representanter; i hvilketdera fallet som helst får väl antagas, att styrelsen lika litet som Konungens befallningshafvande meddelar ett föreläggande af ifrågavarande slag i andra fall än då ett verkligt behof föreligger. Att sådana fall komma att utgöra undantag, därom är kommittén viss; men äfven för undantagen synas bestämmelser böra gifvas.

Med hänsyn särskildt till det förhållandet, att det lärer endast vara i undantagsfall, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ingripande är behöfligt, har Konungens befallningshafvandes pröfning af hithörande frågor synts kommittén böra vara tillfyllest för rätten att få en ny järnväg öppnad för trafik; äfven i fråga om redan befintliga järnvägar lärer denna pröfning böra vara den primära; det är vid de inspektioner, som enligt kommitténs förslag till kontrollförordning skola från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida verkställas angående järnvägsdriften, som tillfälle särskildt torde gifvas att undersöka, huruvida några

ytterligare anordningar uti ifrågavarande hänseende utöfver de af Konungens befallningshafvande föreskrifna eller eljest vidtagna äro af nöden. Att icke någon som helst oförmånlig konkurrens mellan de båda myndigheterna därigenom uppkommer, synes kommittén uppenbart.

19 §.

Kommittén har ofvan uttalat, att ansvaret för att de anordningar vidtagas, hvilka på grund af bestämmelserna i denna lag äro för trafiksäkerhetens tillvaratagande vid korsning i samma plan erforderliga, bör påhvila järnvägsägaren, då det är af driften å järnvägen den fara uppkommer, hvilken anordningarna i fråga äro afsedda att förebygga. Däremot finner kommittén denna omständighet icke böra utan vidare grundlägga skyldighet för järnvägsägaren att vidkännas den ekonomiska uppoffring, som med dylika anordningar är förenad.

Kommittén har, då fråga var om skyldighet att bekosta vägport- eller vägbroanläggning, gjort denna skyldighet beroende af förhållandena, sådana de faktiskt voro vid tillkomsten af den ena eller andra farleden, så att samma skyldighet ansetts böra påhvila den farled, som sist tillkommit. Någon giltig anledning att icke tillämpa samma princip, då fråga är om skyldighet att bekosta de anordningar, som böra vidtagas vid korsning i samma plan, synes kommittén näppeligen kunna påvisas. En invändning, som i detta hänseende skulle kunna framställas, vore, att ifrågavarande anordningar uteslutande äro afsedda att utgöra skydd för en fara, som enbart framkallas af trafiken å järnvägen. Härutinnan vill emellertid kommittén framhålla, att tillräcklig hänsyn torde vara tagen till denna omständighet genom att pålägga järnvägsägaren ansvaret för anordningarnas vidtagande. I och med en järnvägs koncessionerande är nämligen driften å densamma, trots den fara, som är därmed förenad för utomstående, fullt berättigad. Genom järnvägens anläggning framkallar järnvägsägaren denna fara och det är då äfven i sin ordning, såsom ofvan uttalats, att han vidkännes alla de kostnader, som, med hänsyn till då befintliga rättigheter, för farans undanröjande anses skäligen. Uppkommer emellertid efter järnvägens tillkomst någon ny anläggning, som kan röna

inverkan af det farliga i järnvägsdriften, då kan icke järnvägsägaren med afseende därå sägas hafva framkallat faran och bör därför icke heller vara skyldig vidkännas någon ekonomisk uppoffring för skyddande af berörda, utan något som helst järnvägsägarens åtgörande uppkomna förhållande för den fara, som ligger i själfva naturen af den utaf järnvägsägaren redan därförut med full rätt bedrifna rörelse. Ett stöd för riktigheten af denna åsikt finner kommittén i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift. Enligt denna lag åligger det i allmänhet järnvägens innehafvare att ersätta skada, som uppkommit genom eld från lokomotiv, äfven för det fall, att ren olyckshändelse föreligger. Grunden härtill är tydligen den, att det är järnvägens innehafvare, som framkallat faran för de närboende utan att dessa kunnat hindra järnvägens framdragande i omedelbar närhet af deras egendom. Från denna regel är emellertid i lagen stadgadt ett undantag; är nämligen skadan, utan att hafva sin orsak i vårdslöshet vid järnvägens drift, föranledd därigenom, att annan än järnvägens innehafvare, efter det järnvägens anläggning påbörjades, utanför järnvägens område på kortare afstånd från närmaste järnvägsspår än 30 meter upplagt brännbart löst gods utan säkert skydd eller uppfört byggnad af lättantändligt ämne eller täckt förut uppförd byggnad med sådant ämne eller vidtagit annan dylik åtgärd, som uppenbarligen i väsentlig mån ökat den från järnvägstrafiken hotande eldfaran, då är järnvägens innehafvare fri från ersättningsskyldighet. Grunden till detta undantagsstadgande är uppenbarligen, att järnvägens innehafvare icke kan sägas hafva framkallat faran med afseende å dylik egendom, hvilken tvärtom utan något hans åtgörande utsatts för samma fara. Undantagsstadgandet är icke gjordt beroende af huruvida möjlighet funnits för vederbörande att undvika åtgärden i fråga.

Såsom kommittén ofvan erinrat, har kommittén, då fråga är om korsning i samma plan, ansett principen om den äldre rättens skyddande kunna mera konsekvent genomföras än då fråga är om korsning i skilda plan. I förra fallet har nämligen kommittén föreslagit åliggande för den senare tillkomna farledens representant att bekosta alla de anordningar, som uti ifrågavarande hänseende erfordras ej blott vid samma farleds anläggning utan allt framgent.

Om således visserligen vid en järnvägs anläggning en korsning af järnvägen och en förut befintlig väg icke ansetts behöfva bevakas, men behof däraf sedermera uppkommer, skall järnvägens representant vidkännas kostnaderna för i sådant hänseende erforderliga anordningar, äfven om behofvet uteslutande framkallats af ökad trafik å vägen. Grunden härtill är den äldre farledens rätt att utveckla sig utan hinder af förhållanden, som uppstått efter den sammans tillkomst.

Bestridande af kostnaderna för de mera tekniska anordningar, som kräfas vid en vägöfvergång och hvarom kommitténs förslag till förordning angående byggnad och underhåll af enskild järnväg närmare handlar, synes kommittén foljdriktigt böra ske efter samma regler som bestridande af kostnaderna för grind och bevakning.

Mot tillämpningen af nu uttalade principer för kostnadsfördelningen å järnväg, som vid denna lags ikraftträdande redan är öppnad för allmän trafik, kan invändas, att det beträffande dylik järnväg och särskildt sådan, som en längre tid ägt bestånd, mången gång kan vara svårt att afgöra, huruvida järnvägen eller vägen är äldre i denna lags bemärkelse. Ett icke obetydligt antal rättegångar kan äfven antagas blifva en följd af en sådan tillämpning. Att det därför ur praktisk synpunkt måste anses fördelaktigast att icke göra någon ändring i de uti ifrågavarande hänseende bestående förhållandena, har synts kommittén obestriddigt, och då dessa förhållanden, där icke rent af en uttrycklig öfverenskommelse mellan intressenterna ligger till grund för desamma, med fullt fog kunna sägas bero på en tyst öfverenskommelse dem emellan, har kommittén funnit ett sådant undantag från ifrågavarande principer, som i slutet af lagförslaget upptagits, äfven ur rättslig synpunkt kunna försvaras. Skyldigheten att bestrida kostnaderna för de nya anordningar, som efter denna lags ikraftträdande på grund af bestämmelserna i samma lag vidtagas, borde visserligen följa de allmänna reglerna, men då svårigheten att afgöra, hvilkendera farleden är äldre i denna lags bemärkelse, äfven i fråga om dessa kostnader gifvetvis kan medföra svårighet och måhända omöjlighet att bestämma, hvilken af parterna skall vidkännas samma kostnader, har kommittén af praktiska hänsyn föreslagit, att dessa kostnader skola bestridas på samma sätt som kostnaderna för

de gamla anordningarna, där ej den, hvilken sådan skyldighet åligger, kan styrka, att kostnaderna för de nya anordningarna enligt bestämmelserna i denna lag skolat anorledes bestridas.

20 §.

Då genom järnvägs eller vägs omläggning korsningspunkten infaller annorstädes än förut, blifva de vidtagna anordningarna vid den förra korsningspunkten onyttiga och anordningar å den nya korsningspunkten erfordras i stället. För bedömandet af frågan om bestridande af kostnaderna för sistberörda anordningar — under förutsättning att den nya korsningen sker i samma plan — synes kommittén hänsyn böra tagas till olika förutsättningar. Den äldre korsningen kan tänkas hafva varit anordnad i skilda eller i samma plan. Har den varit anordnad i skilda plan, torde hvad kommittén ofvan anført, då fråga var om det förhållandet att äfven den nya korsningen anordnades i skilda plan, äga tillämpning och alltså den, som föranledt omläggningen, skola ensam svara för kostnaderna för anordningarna vid den nya korsningspunkten.

Har åter äfven den äldre korsningen varit anordnad i samma plan, torde förhållandet blifva ett annat. Den skyldighet att vidtaga säkerhetsanordningar, som förefanns i fråga om den äldre korsningspunkten, aflyftes genom vägomläggningen från denna och öfverflyttas till den nya. Det är alldeles samma slags kostnader, hvarom här är fråga. Någon ändring i kostnadernas bestridande torde därför i regel icke böra förekomma. De extra kostnader, som föranledas af vägomläggningen, böra dock gäldas af den, som föranledt omläggningen. Dessa kostnader kunna bestå i utgifter för själfva anordnandet af den nya vägöfvergången, därvid flyttning af grind eller grindstuga m. m. kan förekomma, eller ock i kostnader för vidtagande af sådana anordningar, hvilka, utöfver de vid den äldre korsningspunkten befintliga, erfordras vid den nya och hvilka uteslutande betingas af den nya vägöfvergångens belägenhet.

Uppstår tvist mellan kontrahenterna rörande kostnadsfördelningen, bör denna tvist gifvetvis afgöras af domstol.

21 och 22 §§.

Kommittén anser bötesansvar vara det lämpligaste medlet att tillhålla järnvägsägare eller den, som sköter driften, fullgöra de skyldigheter, som enligt denna lag åligga honom. Dessutom äro hithörande förhållanden föremål för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll.

24 §.

Rättigheten att öfverklaga Konungens befallningshafvandes beslut är i denna paragraf uttalad. Att, oaktadt dylik klagan, Konungens befallningshafvandes beslut i visst fall går i verkställighet, framgår af bestämmelserna i 16 §.

Att bestämmelserna i 1--7 §§, hvilka afse att reglera förhållandena i afseende å korsningar, som vid byggande af järnväg resp. väg uppstå, icke böra, i fråga om järnväg resp. väg, som vid tiden för denna lags ikraftträdande är under byggnad, tillämpas i vidare mån än såvidt angår ännu ej utförda korsningar, torde vara tydligt; likasom att stadgandet i 10 § att underhållskostnaden, i fråga om vägport eller vägbro, skall bestridas efter samma grunder, som kommittén föreslagit för bestridande af anläggningskostnaden, icke bör tillämpas å annan vägport eller vägbro än sådan, beträffande hvilken anläggningskostnaden bestridits efter nämnda grunder.

Då det för järnväg, som vid denna lags trädande i kraft redan är öppnad för allmän trafik, kan möta svårighet att omedelbart vid berörda tidpunkt hafva grind behörigen anbringad vid alla befintliga vägöfvergångar, har kommittén för dylika järnvägar föreslagit ett anstånd af sex månader för fullgörande af omförmälda skyldighet. Däremot synes det kommittén, att någon särskild tid för fullgörande af skyldigheten att å landsväg och därmed jämförlig gata anordna bevakning icke är erforderlig. Lagen lär nämligen promulgeras så pass långt före dess ikraftträdande, att järnvägsägaren utan svårighet under denna

tid bör kunna medhinna att träffa nödiga anstalter därför, och om han af Konungens befallningshafvande erhåller föreläggande i fråga om bevakning, skall viss tid jämväl vara bestämd, inom hvilken föreläggandet skall vara fullgjordt.

För öfriga öfvergångsstadganden har kommittén redogjort i sammanhang med motiven till resp. paragrafer.
