

## Nr 341.

Godkänd av första kammaren den 13 juni 1918.

Godkänd av andra kammaren den 13 juni 1918.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utarbetande och framläggande för riksdagen av förslag till lag angående vintervägar å isen i allmän farled.*

(Jordbruksutskottets utlåtande nr 21.)

### Till Konungen.

I en inom riksdagen väckt motion har hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t anhålla, det Eders Kungl. Maj:t täcktes skyndsamt låta utarbета och för riksdagen framlägga förslag till lag angående vintervägar isledes i allmän farled, i vilken lag trafikanternas ömsesidiga rättigheter och skyldigheter vidkommande isrännors öppenhållande rättvist avvägdes.

Till stöd för motionen har anförts följande:

»I den mån sjöfarten vintertiden genom isbrytning mer och mer allmänt börjar äga rum, uppstå för skärgårdsbefolkningen de allra största svårigheter och kostnader för att ej bli alldeles avstängda från samfärdsel med fastlandet. Enligt vad undertecknad varit i tillfälle att in-

*Bihang till riksdagens protokoll 1918. 14 saml. 108 häft. (Nr 341.) 1*

hämta, anse sig sjöfartsintresserade ej skyldiga att taga någon hänsyn till de svårigheter, som drabba skärgårdsbefolkningen genom att isrännor öppenhållas i allmän farled. Varken kungl. förordningen den 30 december 1880 om allmän farled eller kungl. förordningen av samma datum om jordägares rätt över vatten på hans grund synes giva vid handen, att den skärgårdsbefolkning, varom här är fråga, har någon laglig rätt att obehindrat begagna sina vintervägar. Visserligen lyder § 7 i sistnämnda förordning så: 'Allmän farled må ej genom uppdämning stängas, ej heller må eljest i och vid allmän farled byggnad göras eller åtgärd vidtagas, varigenom samfärdseln hindras eller leden kan försämrans — — —', men dessa föreskrifter hava tydligen endast avseende på sjötrafiken och icke på de vägar, som av ålder korsat dessa allmänna farleder vintertiden. Något stadgande till förmån för rätten att fritt och obehindrat komma fram isledes finnes ej heller vare sig i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet eller i lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet. Det är tydligt, att lagstiftning rörande vintervägarna å isen hittills ej ansetts behöflig.

Då nu isbrytning i våra farleder börjar bli allmän och stora grupper medborgare därigenom ställas i olidliga svårigheter, är tiden inne, att den lagstiftning, som nu alldeles saknas rörande vintervägar å isen, äntligen kommer till stånd.

Endast ett exempel, som bättre än vidlyftiga utläggningar visar nödvändigheten av att statsmakterna omedelbart ta sig frågan an, må anföras.

Härförleden hände det sig, att posten till uppgående tåget från Veda å Härnösand—Sollefteå järnväg jämte ett tiotal passagerare, som ämnade sig till tåget vintervägen över Ångermanälven (Hornön—Veda), blevo hindrade genom att Kramfors aktiebolags isbrytare gick ner och bröt upp isrännan. Man må härvid ihågkomma, att vintertiden enda möjligheten för befolkningen, som bor på Ångermanälvens norra strand, att komma i förbindelse med yttervärlden, är isvägen över Ångermanälven. Att befolkningens urgamla rätt att trafikera Ångermanälven *tvärs över* är minst lika stor som ett sågverksaktiebolags rätt att trafikerar samma älv *längs efter* lär icke behöva närmare motiveras, ehuru den förstnämnda rätten saknar juridisk formulering, då däremot den senare rätten är tryggad och lagfäst.

Det synes i första hand vara av behovet påkallat, att de vintervägar, som korsa allmän farled och som av ålder funnits till, av vederbörande Konungens befallningshavande jämlikt kungl. förordningen den 30 december 1891 förklaras såsom allmänna vägar med föreskrifter om ordnat

underhåll. Möjligt är att frågan, om vilkendera parten, de väghållningsskyldiga eller de sjöfarande, som skola förpliktas bekosta broanordningar över isrännorna, kan avgöras på administrativ väg. § 6 i kungliga förordningen den 30 december 1880 om allmän farled synes möjliggöra detta.

Intill dess ny lagstiftning på området kan komma till stånd, är denna utväg en tvingande nödvändighet. Då trafikerandet av vintervägarna å isen är ett samhällsintresse fullt jämställt med trafiken uti uppbrutna isrännor, torde vara rättvist att såväl de väghållningsskyldiga som de sjöfarande, intill dess förhållandena genom lagstiftning eller eljest bli ordnade, åläggas att bekosta broar över isrännorna.

Förutom lagstiftning synes det mig ävan vara statens plikt att medels anslag bispringa trafikanterna, och har jag i annan motion till denna riksdag hemställt, att ett anslag för ändamålet ställes till Kungl. Maj:ts förfogande.»

Förevarande fråga har i anledning av i ämnet väckt motion redan år 1905 varit föremål för behandling av riksdagen; och anhöll riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 14 april samma år, att Kungl. Maj:t ville låta utreda, i vad mån, med nödig hänsyn tagen till sjötrafikens obehindrade fortgång, de olägenheter, som i följd av vinter-sjöfarten förorsakades befolkningen i flera orter av landet, måtte kunna lindras eller förekommas, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill en sådan utredning kunde giva anledning. I skrivelsen anförde riksdagen härutinnan följande:

»I en inom riksdagen väckt motion har framhållits behovet av att åtgärder vidtoges till förekommande eller lindring av olägenheterna för skärgårdsbefolkningen av sjöfarten inomskärs under vintertiden.

Till stöd för motionen har anförts, bland annat, hurusom för en del av kustbefolkningen, vars enda förbindelseled med fastlandet isvägarna under vintern ofta vore, deras sönderbrytande medförde avsevärda kostnader för återställande av den därigenom avbrutna trafiken. För uppehållet av samfärdseln måste nämligen anskaffas dyrbara flottbroar, vilkas skötsel och underhåll krävde ej obetydliga årliga kostnader, som i de flesta fall uteslutande drabbade kustbefolkningen. Vidare hade genom isbrytningen stora svårigheter vållats i fråga om stora och viktiga transporter av olika slag, som plägat företagas endast å isvägarna. På detta sätt hade för kustbefolkningen viktiga intressen, som förr utan svårighet kunnat tillgodoses, nu måst uppoffras och helt vika för sjöfartsintresset.

Vid behandlingen av detta ärende har riksdagens uppmärksamhet blivit fäst därå, att ett betydande antal hemman söder om Bråviken äro för fyllande av sitt behov utav husbehovsvirke och vedbränsle hänvisade till allmänningssskogar, belägna norr om samma vik. Transporten av dessa skogsprodukter kan icke utan betydande kostnader och svårigheter äga rum å annan tid, än då Bråviken är belagd med körbar is. Då sådant vanligen äger rum åtminstone under någon del av vintern, har det förhållandet, att hemmanen äro genom en bred havsvik skilda från ifrågavarande skogsmarker, i äldre tider icke vållat någon avsevärd olägenhet. Förhållandet har emellertid blivit ett annat, sedan numera för Norrköpings stads räkning anskaffats en isbrytare-ångare med uppgift att under vintern hålla segelrännan i Bråviken öppen. Till avhjälpande av olägenheterna beträffande vägarna över Bråviken har på lantbefolkningens bekostnad en flottbro blivit anbringad över segelrännan, vilken bro med vindspel uppdragits på isen, då fartyg skolat passera genom rännan, och ytterligare tre sådana broar hava ansetts nödiga för att tillgodose behovet av vintervägar över isen, men anskaffandet av dessa broar och den med deras användande förenade vakthållningen medföra ej oväsentliga kostnader. Även inom andra skärgårdar förekomma dylika olägenheter av isbrytningen, och hava, enligt vad riksdagen har sig bekant, i anledning härav upprepade underdåniga framställningar ingivits till Eders Kungl. Maj:t från kustbevakningen inom Stockholms län.

Även i fråga om isrännans öppenhållande i insjö hava klagomål blivit anförda. Bland övriga olägenheter av vintersjöfarten torde även böra uppmärksammas det avbräck, som isbrytningen mångenstädes vållar fisket. Starka och, som det vill synas, ingalunda obefogade klagomål hava i synnerhet inom Stockholms skärgård anförts över de betydande förluster, vilka i många fall förorsakats vinterfisket genom isrännans öppenhållande. I detta hänseende yttrar bland annat fiskeriinspektören i ett år 1892 avgivet utlåtande, att den skada för fisket, som vållas därav, att segelränna genom Stockholms skärgård vintertiden hålles öppen medelst isbrytande ångbåtar, kunde för innehavarna inom Värmdö kommun av vissa strömmingsvinternotvarp upptagas, lågt beräknad, till mellan 7,000 och 8,000 kronor för år. Även i Bråviken anses strömmingsfisket lida av isrännans öppenhållande.

Att genom isbrytningen olägenheter av allvarlig art förorsakas den vid segelleden bosatta befolkningen synes genom vad sålunda anförts vara uppenbart.

I fråga om av dylik anledning uppkommen skada innehöll 1734

års lag den bestämmelsen, att 'hvar som hugger upp vinterväg över sjö — — svare till skadan'.

Motsvarande bestämmelse återfinnes dock icke i 1891 års väglag, som beträffande landsbygden trätt i stället för det kapitel av byggningsbalken, vilket innehåller berörda stadgande. Ehuru någon anledning ej torde förefinnas att förutsätta, det en annan rättsuppfattning härutinnan inträtt, lärer dock saknaden av bestämd föreskrift i berörda hänseende böra betraktas såsom en brist i den nuvarande lagstiftningen.

Önskvärdheten av lagbestämmelser i den angivna riktningen har också blivit uttalad bland annat uti ett underdånigt utlåtande, som Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms län avgivit i anledning av en utav Värmdö socknemän gjord framställning.

Såväl till skyddande av rätten till vintervägar över isarna som ock för tillvaratagandet av fiskarebefolkningens intressen finner riksdagen en lagstiftning vara av behovet påkallad, därvid dock riksdagen, med hänsyn till den stora betydelse för vårt lands näringar, som ligger däruti, att sjötrafiken även under vintertiden såvitt möjligt upprätthålles, anser nödvändigt, att icke sjöfarten genom en sådan lagstiftning i för hög grad försvåras eller betungas.»

Sedan yttranden häröver avgivits av åtskilliga myndigheter, har ärendet av Kungl. Maj:ts remitterats till den inom finansdepartementet jämlikt nådigt bemyndigande den 29 september 1911 tillsatta vägkommissionen. I sitt den 15 december 1916 avgivna betänkande med förslag till lag om allmänna vägar på landet har kommissionen i ärendet framhållit huvudsakligen följande:

»Vad som föranlett påkallande av lagstiftningens mellankomst i detta ämne är det i senare tid uppkomna förhållandet, att sjöfarten flerstädes i kusttrakternas skärgårdar och jämväl över vattendrag i inlandet fortgår även vinterviden genom uppbrytning och öppenhållande av isrännor i tillfrusna farleder. Härigenom hava för befolkningen nyttiga och behövliga isvägar, vilka förr utan svårighet kunnat begagnas, blivit avskurna, så att de icke kunnat trafikeras annat än efter särskilda kostsamma anstalter med flottbroar eller färjor, vilkas anskaffande och hållande icke alltid blivit verklighet, då frågan om skyldigheten därtill icke blivit genom lag ordnad. Jämväl för fisket har nämnda isbrytning uppgivits förorsaka skada.

Med hänvisning till dessa förhållanden har riksdagen förklarat sig finna en lagstiftning såväl till skyddande av rätten till vintervägar över

isarna som ock för tillvaratagandet av fiskarbefolkningens intressen av behovet påkallad.

I 25 kap. 7 § byggningsbalken stadgas: 'Allmän vinterväg, över sjöar och mossar, skall var by för sina ägor utstaka, där isen starkast är, och minsta fara: Där stora sjöar äro, göre det socknarna, som där-omkring ligga; ändre ock väg så ofta det tarvas, och märke de ställen ut, där store vakar och vråkar äro, och lede väg där förbi, eller bygge bro över; vid tre dalers bot. Häradsfogde have där inseende å, att sådant i rättan tid sker. Väcker någon notvak vid vinterväg, märke själv den ut. Var som hugger upp vinterväg över sjö, eller fördärvar bro, plikte som i missgärningsbalken sägs och svare till skadan.'

Riksdagen har nu beträffande stadgandet om skadeståndsplikt för upphuggande av vinterväg över sjö påpekat, att motsvarande stadgande icke återfinnes i 1891 års väglag, som för landsbygden trätt i stället för nämnda kapitel i byggningsbalken; och ehuru anledning ej syntes förefinnas att förutsätta, det en annan rättsuppfattning härutinnan inträtt, finge dock saknaden av bestämd föreskrift i berörda hänseende betraktas såsom en brist i den nuvarande lagstiftningen.

I de i ärendet avgivna yttranden har också givits uttryck åt den uppfattning, att varken berörda stadgande i byggningsbalken, såsom för landsbygden redan upphävt, eller allmänna strafflagens bestämmelser i 19 kap. 15 § om ansvar för skadegörelse å allmän väg kunde anses i förevarande fall tillämpliga. I stället har hänvisats på gällande lagstiftning om allmän farled den 30 december 1880 såsom innebärande en viss möjlighet till ordnande av här avsedda förhållanden, då det enligt nämnda lagstiftning ankomme på Konungens befallningshavande att i avseende å farleds inrättande och begagnande meddela bestämmelser, huru tjänligast förfaras borde, så att ändamålet måtte utan oskäligen kostnad vinnas med minsta olägenhet för den, vars rätt vore i fråga. Emellertid har man mestadels ansett farledslagstiftningens bestämmelser icke vara för här avsedda syfte tillräckliga, utan uttalat sig för en kompletterande lagstiftning i den av riksdagen angivna riktning.

För egen del får kommissionen till en början erinra, att, sedan, på sätt i ärendet omförmälts, byggningsbalkens förbud mot upphuggande av isväg upphört att gälla för landsbygden och jämväl gästgivareordningen den 12 december 1734, vilken i 7 § innehållit alldeles samma stadgande, numera — genom stadgan om skjutsväsendet den 22 juni 1911 — blivit upphävd, lagstiftningen icke upptager någon speciell bestämmelse till skydd för de allmänna vintervägarna över isarna. Däremot torde det kunna ifrågasättas, huruvida icke även dylik väg är

att hänföra till allmän väg i strafflagens mening, så att vad denna lag stadgar om ansvar för skadegörelse å allmän väg är tillämpligt å det fall, att isränna upptages så, att allmän vinterväg därigenom avskäres. Här ifrågavarande vintervägars allmänegenskap enligt väglagen synes åtminstone icke tvivelaktig. Den har fått sitt uttryck genom bestämmelsen i 66 §, att 'där särskilda vintervägar av ålder funnits eller nödiga prövats, ingå jämväl de i ploglagsindelningen'. Vägkommittén, på vars förslag stadgandet tillkommit, anförde i sin motivering, att detsamma just avsåg isvägarna, att den förut mera obestämda skyldigheten till deras utstakning borde fastare regleras och att den utjämning av hela väghållningsbesväret, som med kommitténs lagförslag avsågs, borde omfatta även isvägarna. På grund härav hade kommittén föreslagit, att isvägarnas utstakning skulle ingå i ploglagsindelningarna, varav åter bleve en följd, att kostnaderna därför fördelades på alla de beskattningsföremål, som skulle bidra till vintervägunderhållet. Vid ploglagsindelningen skulle avgöras, vilka isvägar av ålder funnits eller prövades nödiga. Ännu tydligare fastslås i kommissionens förslag isvägarnas allmänegenskap genom en direkt förklaring, att för samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, som av ålder funnits eller prövas nödig, (särskild vinterväg), skall anses såsom annan väg i förslaget mening.

Nu är det emellertid givet, att anspråket på skydd för isvägen icke kan eller får drivas därhän, att det allmänna intresset av sjöfartens uppehållande vintertiden genom uppbrytning av isen, över vilken vintervägen framgår, skulle behöva offras, där detta intresse finnes vara av större betydelse än istrafiken. För en avvägning av de båda härutinnan stridiga intressenas betydelse och en prövning, huruvida och på vilka villkor istrafiken skall vara skyldig att tåla olägenheterna av isrännans uppbrytning och öppenhållande, allt i varje särskilt fall, måste lagstiftningen anvisa former och giva regler. Någon särskild lagstiftning härom gives för närvarande icke. Frågan kan då vara, huruvida vad som gäller om farled i egentlig mening i förhållande till vanlig allmän väg utan vidare skall gälla jämväl om en genom isbrytning åstadkommen ränna för sjöfarten i förhållande till allmän isväg. Historiskt sett måste frågan nekande besvaras, eftersom vid den tid, då nu gällande förordningen om allmän farled och förordningen angående särskilda forskrifter för handläggning av frågor om farled, båda av den 30 december 1880, tillkommo, sjöfartens bedrivande vintertiden på här ifrågavarande sätt ännu torde varit så gott som okänt och nu avsedda förhållanden följaktligen då icke rimligtvis kunnat vara föremål för lagstiftningens uppmärksamhet. I betraktande härav synes det kommissionen uppenbart,

att man icke är berättigad att utan vidare överföra tillämpningen av farledsförordningarnas föreskrifter på förhållandena med avseende å vintersjöfartens isrännor. I varje fall torde de säregna förhållandena här böra betinga särskilda bestämmelser åtminstone i vissa avseenden, såsom i fråga om förutsättningarna för isrännans erkännande som allmän farled ävensom skyldigheten att bekosta anordningar till uppehållande av trafiken å isränna korsande vinterväg.

Det nu antydda och ganska allmänt vitsordade behovet av en särskild eller fullständig lagstiftning i ämnet hänför sig emellertid i huvudsak icke, såvitt kommissionen kan finna, till väglagen eller därmed sammanhörande författningar utan skulle utgöra en utbyggnad av lagstiftningen om *farled*. Förhållandena mellan vattenrättsliga intressen, å ena, och allmän väg, å andra sidan, hava nämligen hittills i vår lagstiftning reglerats genom de särskilda vattenrättsförfattningarna — om allmän farled, om allmän flottled, om dikning m. m. — och icke genom väglagen. Den föreliggande frågan borde följaktligen efter kommissionens tanke tagas till bearbetning och behandling i sammanhang med den på dagordningen stående frågan om ny vattenlagstiftning. I vattenrätts- och dikningslagkommittéernas betänkande och förslag till vattenlag har emellertid det nu förevarande ämnet icke berörts.

Med denna uppfattning och då den av riksdagen begärda lagstiftningen skulle inrymma bestämmelser om skydd jämväl för vinter*fisket*, har kommissionen funnit det icke ligga inom dess uppgift, lika litet som inom dess kompetens, att avgiva förslag till frågans lösning. Endast så till vida har det syntts böra ankomma på väglagstiftningen att i berörda avseende medverka, att däri gives klart uttryck åt isvägens karaktär av allmän väg, och genom den i kommissionens förslag intagna förut angivna positiva förklaringen i sagda hänseende beträffande vinterväg blir också frågan i denna del slutgiltigt ordnad. Härav bör också, vilket kan förtjäna framhållas, utan vidare följa, att kostnad för byggande och hållande av för trafiken å allmän vinterväg nödig flottbro eller färja över isränna skall, i den mån samma kostnad ej enligt den ovan antydda särskilda lagstiftningen skall drabba farledsintresset eller möjligen statsverket, bäras av vederbörande väghållningsdistrikt, d. v. s. enligt kommissionens förslag i huvudsak hela landstingsområdet.»

Av det ovan anförda synes riksdagen vara tydligt ådagalagt, att bestämmelser i motionens syfte äro erforderliga. Vägkommissionen har funnit det icke ligga inom dess uppgift, lika litet som inom dess kompetens, att avgiva förslag till frågans lösning, och hava vattenrätts- och



dikningslagkommittéerna, till vilka kommissionen hänvisat, i sitt avgivna betänkande och förslag till vattenlag enligt vad ovan nämnts, icke heller berört det nu förevarande ämnet, varför detsamma sålunda synes böra göras till föremål för särskild utredning. Riksdagen tillåter sig understryka nödvändigheten av att frågan vinner sin lösning snarast möjligt.

Riksdagen får sålunda hemställa, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om förnyad utredning, i vad mån, med nödig hänsyn tagen till sjötrafikens obehindrade fortgång, de olägenheter, som i följd av vintersjöfarten förorsakas befolkningen i flera orter av landet, måtte kunna lindras eller förekommas, samt för riksdagen snarast möjligt framlägga det förslag, vartill en sådan utredning kan giva anledning.

Stockholm den 13 juni 1918.

Med undersåtlig vördnad.