

N:o 8.

Ank. till Riksd. kansli den 8 april 1904, kl. 2 e. m.

Första Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande n:o 6, i anledning af motion rörande skyldighet för ägare af järnvägsanläggning, som är så utförd att den hindrar eller försvårar jords afdikning, att vidtaga erforderliga åtgärder för vattenafledning.

Första Kammararen har till dess första tillfälliga utskott hänvisat ifrågavarande ärende, hvarom af handlingarna inhämtas följande.

Sedan landtbruksingenjören i Stockholms län år 1898 fäst kungl. landtbruksstyrelsens uppmärksamhet å det missförhållande, att många nyttiga och nödvändiga vattenafledningsföretag blifvit i hög grad fördyrade eller alldeles omöjliggjorda därigenom, att vid byggandet af järnvägar — såväl statens som enskilda — broöppningar och trummor vanligen erhållit för små dimensioner, hemställde nämnda styrelse, det täcktes Kungl. Maj:t vidtaga erforderliga åtgärder i syfte att, hvarje gång fråga blifvit väckt om anläggande på statens bekostnad af järnväg eller koncession å enskild järnvägsanläggning blifvit sökt, noggrann teknisk och agronomisk utredning rörande trummors och broöppningars storlek med hänsyn till däraf beroende afdiknings- och vattenafledningsföretags utförande blefve, innan plan för järnvägen godkändes, af vederbörande landtbruksingenjör verkställd.

Öfver denna framställning afgåfvos underdåniga utlåtanden den 17 augusti 1899 af kungl. järnvägsstyrelsen och, efter vederbörande distriktschefers hörande, den 14 december 1900 af kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kungl. Maj:t fann härefter landtbruksstyrelsens berörda underdåniga framställning icke till någon vidare åtgärd föranleda.

Frågan förekom sedan till behandling vid statens landtbruksingenjörens allmänna möte i Stockholm under februari 1902, hvarjämte dessa ingenjörer till öfveringenjören i landtbruksstyrelsen afgifvit skriftliga yttranden i ämnet.

Med erinran härom hafva herrar Hugo Hammarskjöld och A. Reuter-skiöld uti en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 57, hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att genom nådig förordning må varda stadgad att, då järnvägsanläggning befines vara så utförd, att densamma hindrar eller försvårar jords afdikning, det skall åligga järnvägens ägare att antingen på egen bekostnad vidtaga de åtgärder, som erfordras för att bereda behöfligt aflopp för vattnet under järnvägen, eller ock ersätta den skada, som pröfvats uppkomma genom nämnda hinder mot en fullständig afdikning.

Andra Kammarens tredje tillfälliga utskott, till hvilket denna motion öfverlämnades, meddelar uti sitt utlåtande, n:o 14, en mera fullständig redogörelse för allt hvad sålunda uti detta ärende förekommit; och tillåter sig Första Kammarens utskott, för undvikande af onödigt upprepande, att hänvisa till nämnda utlåtande.

För egen del har Andra Kammarens utskott anfört:

»Efter granskning af de med anledning af öfveringenjörens cirkulär inkomna redogörelserna, har utskottet trott sig finna,

dels en bekräftelse på riktigheten af kungl. landtbruksstyrelsens inför Kungl. Maj:t angifna åsikt, att det bland annat kunde synas, som om vederbörande järnvägsingenjörer i allmänhet icke verkställde en på rationella grunder stödd beräkning angående den vattenmängd, som vid tillåtlig vattenhöjd skulle passera en bro eller trumma, och

dels att de af kungl. järnvägsstyrelsen i dess här ofvan refererade underdåniga skrifvelse angifna principer i afseende å järnvägstrummor och broar visst icke alltid efterföljdes, utan att det tvärtom mången gång och — såsom af en rapport inhämtats — äfven vid de allra nyaste statsbanebyggnaderna förekommit fall, där beräkningar för bestämmande af trumöppningarnes dimensioner knappast lära hafva företagits, hvadan trummor ibland rent af lagts utan ringaste eftertanke.

Af en annan rapport har vunnits den generella upplysningen, att järnvägstrummornas botten i allmänhet visserligen lägges på lagligt djup — 1,2 m. — men med detta mått endast i förhållande till den närmast belägna marken utan att afseende fästes vid längre bort belägen marks höjdläge, ej heller vid erforderligt fall och ännu mindre vid lösa markers sättning, samt att vidare trummorna i allmänhet innehålla för liten sektionsarea, och detta i synnerhet vid statens järnvägar.

Det skulle blifva alltför vidlyftigt att här omnämna de speciella fall vid statens och enskilda järnvägar, som kommit till utskottets kännedom och hvilka alla påvisa, att de anmärkta missförhållandena vållat afsevärda svårigheter för laglig vattenafledning. Utskottet får därför inskränka sig till det uttalande, att de af landbruksingenjörerna i ärendet afgifna rapporterna med all tydlighet gifva vid handen, att, därest icke för landbrukets rationella omvårdnad allvarsamma olägenheter skola uppstå, stort behof förefinnes af lagåtgärder till förekommande af att felaktigt anordnade järnvägstrummor eller broar skola försvåra eller omöjliggöra sankmarkers torrläggning.

Såsom ett anmärkningsvärdt inlägg i frågan vill utskottet här såsom bilaga intaga landbruksingenjörens i Kristianstads län tilläggs-skrifvelse till af honom tidigare ingifven rapport, och hänvisar utskottet bland annat till hvad som häri nämnes om svårigheterna för jordägare att vid expropriation få sina yrkanden beaktade, ehuruval de ej kunnat sakna anledning att anse sig hafva framställt sina påståenden i behörig ordning.

Med anledning af hvad som af tillgängliga handlingar framgått, har det synts utskottet vara i hög grad önskligt, att de föreskrifter, som i ifrågavarande fall kunde komma att stadgas, erhöles civillags natur, ty medelst en kungl. förordning i den utsträckning, som motionen omfattar, läres väl icke det afsedda ändamålet fullt kunna vinnas, alldenstund det får antagas såsom säkert, att en stor del af de mellan jordägare och järnvägsförvaltningar uppkommande tvistigheter af i motionen antydd beskaffenhet visst icke lära kunna afgöras genom Kungl. Maj:ts administrativa domslut, utan komma de nog i de flesta fall att blifva föremål för rättslig handläggning.

Det har därför synts utskottet vara af vikt för frågans lyckliga lösning, om Riksdagen i så måtto ville behjerta motionen, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställde om utarbetande och framläggande af lagförslag i det afsedda syftet.

Rörande principen för dylik lagstiftning, synes det utskottet, som om denna i hufvudsak bör gå i den af motionärerna antydda riktning, om än härvidlag lämplig hänsyn bör tagas till hvad kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 14 december 1900 anfört i fråga om den såsom ersättning utgående kostnadens förhållande till den kostnad, som kunnat åsamkas jordägare, om järnvägen icke varit anlagd.

Visserligen innehålla koncessionsresolutioner för järnvägsanläggningar bland annat följande villkor:

»att nu gifna fastställelse af plan för järnvägsanläggningen icke utgör hinder för pröfning i laga ordning af framdeles möjligen uppkommande frågor angående omläggning af vägar, som järnbanan öfvergår, eller om vattenuppdämning å ägor och hinder i flottled eller farled till följd af järnvägsanläggningen»,

men otvifvelaktigt erfordras tydligare angifna villkorsbestämmelser, om de i motionen anmärkta olägenheterna vid järnvägsanläggningar skola på ett verksamt sätt kunna förekommas.

Cheferna i tvenne väg- och vattenbyggnadsdistrikt hafva, såsom af kungl. styrelsens här ofvan intagna underdåniga skrifvelse framgår, äfven påpekat behofvet af vissa skärpta koncessionsbestämmelser i ändamål *dels* att ernå en sakkunnig teknisk utredning af förhållanden i afseende å vattenafledning, *dels* att bereda jordägare tillfälle att medelst dylik utredning grunda sina anspråk på ersättning af järnvägens ägare.

Särskildt beaktansvärdt i sistnämnda hänseende synes chefens i mellersta distriktet inlägg i frågan vara, alldenstund häri påpekas, att jordägare, därest han ej åtnöjes med den af statens kontrollant vid järnvägsbyggnaden verkställda utredningen, skulle hafva utsikt att expropriationsvis få sina anspråk godkända och värderade i sammanhang med andra af järnvägsanläggningen förorsakade olägenheter. Med hänsyn därtill, att det ofta inträffat, att jordägare före expropriationen icke fått tillfälle att bedöma, i hvad mån en järnvägstrumma, bro eller dikesanläggning kan vålla hinder i vattenafledning, torde den af nämnda distriktschefer föreslagna tekniska utredningen före arbetets utförande vara särdeles förmånlig för jordägarne, såväl för dem, som direkt beröras af järnvägen, som också för dem, hvilkas mark ligger utom de ägor, som af järnvägen kunna tagas i anspråk.

Vid den utredning i ärendet, som Kungl. Maj:t — antingen till följd af en Riksdagens skrifvelse eller ock genom eget initiativ — kan komma att föranstalta, torde därför enligt utskottets åsikt gärna böra tagas hänsyn till hvad i här ofvan nämnda afseende bör åtgöras för att bereda vederbörande jordägare tillfälle att taga del af eller få kännedom om de anordningar för vattenafledningar, som afses att komma till utförande vid järnvägsanläggningen.

Hvad här nämnts rörande vissa skärpta föreskrifter för enskilda järnvägar torde i tillämpliga delar jämväl böra lända till efterrättelse vid statens järnvägsbyggnader, och lära nog inga svårigheter härvidlag förefinnas för beredande af den önskade trygghet för jordägare, att deras laga anspråk eller i öfrigt berättigade fordringar icke skola under byggnadstiden förbises eller lämnas obeaktade.

På grund af hvad utskottet sålunda anført, får utskottet hemställa, att Andra Kammaran för sin del ville besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhåller, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning, i hvad mån järnvägsägare må vara skyldig vidtaga sådana anordningar, att afdikning af mark till lagligt djup icke hindras eller försvåras, samt till Riksdagen inkomma med förslag, hvartill denna utredning kan föranleda.»

Denna hemställan bifölls af Andra Kammaran.

Då Första Kammarans utskott nu går att afgifva eget yttrande, erinrar utskottet, att såväl landtbruksingenjörerna vid ofvannämnda möte som motionärerna och Andra Kammarans utskott anslutit sig till, hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i förut omförmälda underdåniga utåtande anført. Däraf återgifves här följande.

»Staten, som har det största intresset af landets afdikning och odling, torde icke kunna eller böra tillåta, att något hinder från andra näringars byggnader uppställes mot jordbruksnäringens utveckling, som utgör en af de viktigaste källorna till dess egen förkofran och makt, och den synes därför ingalunda kunna åtnöjas med, att denna framtida utveckling göres beroende af långt i förväg uppgjorda planer eller af de tillfälliga jordägarnes åsikter eller försummelse rörande behöfliga afdikningar vid tiden för järnvägens byggande. Statens och jordägarnes intressen fordra, att afdikningarne kunna utan hinder af järnvägarnes byggnader och bankar utföras icke blott enligt den uppfattning, som härom råder vid tiden för järnvägens byggande, utan äfven framdeles, då landets afdikning sannolikt kan genomföras i större omfattning och på fullständigare sätt, än dittills kunnat ske.»

Första Kammarans utskott instämmer äfven i detta uttalande, såvidt styrelsen därigenom gjort gällande den åsikt, att jordbrukets utveckling medelst afdikningar och andra vattenafledningar är af framträdande vikt för det allmänna samt därför bör genom lagstiftningen främjas och underlättas äfven i fråga om sådana företags förhållande till befintliga eller framdeles förekommande järnvägsanläggningar. Men utskottet kan däremot icke obetingadt gilla de slutsatser, som härleddes från styrelsens uttalande och fått sitt uttryck uti motionärernas yrkande.

Styrelsen yttrar, att, enär järnvägsägare vore enligt gällande expropriationslag skyldig gälda ersättning icke blott för den till anlägg-

ningen afträdda jorden, utan äfven för den skada, som genom anläggningen tillfogas jordägaren eller annan, järnvägsägaren skulle vara förpliktad »att gälda alla skador af hvad slag som helst, som af järnvägens tillvaro och drift vållas», och att järnvägsägaren »på samma grunder icke heller borde fritagas från ersättande af sådana skador, som icke äro kända och därför icke kunna uppskattas vid expropriationstillfället, såsom fallet är med hindret för upptagande och begagnande af nödiga vattenaflopp m. m. genom järnvägarnas broar och bankar, hvilka hinder eller skador först kunna inträda, när jordägarne i flodområdet besluta sig för utförande af behöfliga afdikningar, sjösänkningar, strömregleringar m. m.»

Härvid vill utskottet fästa uppmärksamhet därå, att expropriationslagen icke handlar om ersättning för annan skada, än sådan som omedelbart förorsakas genom rubbning af bestående förhållanden. Vid expropriationsförrättning kan därför, såsom ock styrelsen erkänt, icke komma under pröfning anspråk på ersättning för skada, som under närmare eller fjärrare framtid kan tänkas uppkomma till följd af järnvägens tillvaro och drift, utan måste frågor härom bedömas efter allmänna rättsgrundsatser eller särskild i ämnet stiftad lag.

Bygges nu en järnväg med sådana tekniska anordningar, att förut bestående förhållanden därigenom rubbas, är järnvägsägaren enligt allmän rättsgrundsats skyldig att afhjälpa olägenheten eller gifva ersättning; och för att förekomma missuppfattning i fråga härom intages uti koncessionsresolutionerna villkoret »att nu gifna fastställelse af plan för järnvägsanläggningen icke utgör hinder för pröfning i laga ordning af framdeles möjligen uppkommande frågor angående omläggning af vägar, som järnbanan öfvergår, eller om vattenuppdämning å ägor och hinder i flottled eller farled till följd af järnvägsanläggningen».

Likaledes synes vara lämpligt och rättvist, att järnvägsägare utgifver ersättning, om anläggningen icke kan verkställas eller icke blifver utförd annorlunda, än att ett redan beslutadt och i laga ordning påbörjadt afdiknings- eller vattenafledningsföretag hindras eller försvåras; och frågan om bestämmande af denna ersättnings belopp torde åtminstone i de flesta fall kunna förekomma till pröfning vid expropriationsförrättningen.

Men om jordägare längre eller kortare tid, efter det en järnväg med behörigt tillstånd och i öfrigt lagligen tillkommit, vill verkställa ett afdiknings- eller vattenafledningsföretag och såmedelst rubba af naturen danade eller eljest före järnvägsanläggningens utförande be-

stående förhållanden, måste sådan jordägare, enligt utskottets uppfattning, komma i samma ställning gentemot järnvägsägaren, som denne sistnämnde vid anläggningens utförande intagit gentemot dem, som då fingo afträda jord eller lida intrång. Jordägaren kan således i detta fall icke framställa annat berättigadt anspråk, än att järnvägsägaren skall antingen underkasta sig de för företagens utförande nödiga ändringar å järnvägsanläggningen mot ersättning för däraf förorsakad skada eller vara skyldig själf mot ersättning verkställa samma ändringar. Denna utskottets nu uttalade åsikt öfverensstämmer ock med 6 och 15 §§ af lagen den 20 juni 1879 om dikning och annan afledning af vatten, hvori stadgas, att, om för sådant företag tarvas, att väg, bro, trumma eller dylikt bygges eller ändras, den, som dikar eller verkställer vattenafledning, skall därom draga försorg, där ej den, hvars rätt är i fråga, hellre ersättning tager.

Härigenom har således redan uttalats en grundsats, som bör vinna tillämpning jämväl i fråga om järnvägar samt deras broar och trummor. Med hänsyn till de många olikartade förhållanden, som kunna göra sig gällande beträffande järnvägar samt ändringar å desamma, sedan de blifvit färdigbyggda och för allmän trafik upplättna, torde dock särskilda mera utförliga bestämmelser vara af nöden för nöjaktigt afvägande af jordägares och järnvägsägares rättigheter och skyldigheter uti ifrågavarande afseende.

Säkerligen kunna emellertid vid anläggning af ny järnväg i de flesta fall, utan mera afsevärd kostnad, vidtagas sådana anordningar särskildt i afseende å broar och trummor, att framdeles möjligen ifrågakommande afdiknings- och vattenafledningsföretag icke behöfva genom anläggningen väsentligen försvåras. Då förhållandet finnes vara sådant, bör lämpligen och skäligen kunna såsom villkor för tillstånd till anläggningens utförande föreskrifvas, att de erforderliga anordningarna skola enligt fastställd plan utföras. För bedömande, huruvida det antydda förhållandet är för handen, kan måhända i vissa fall blifva nödigt att låta genom distriktschef eller annan lämplig ingenjör verkställa särskild undersökning. Men äfven om kostnaden härför skulle bestridas af statsverket, torde, med hänsyn till sådan kostnads jämförelsevis ringa belopp, denna omständighet icke kunna tillmätas någon afgörande betydelse gentemot de fördelar för det allmänna, som genom undersökningen stå att vinna.

Utskottet, som på grund af hvad sålunda anförts icke kan biträda det af Andra Kammarren fattade beslut oförändradt, hemställer alltså,

att Första Kammaren måtte i anledning af förevarande motion för sin del besluta, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhåller, det täcktes Kungl. Maj:t *dels* taga i öfvervägande, huruvida vid beviljande af tillstånd till och fastställande af plan för järnvägsanläggning må kunna, utan järnvägsägarens oskäligen betungande, stadgas sådana villkor, att framdeles ifrågakommande afdiknings- och vattenafledningsföretag, såvidt möjligt, icke hindras eller väsentligen försvåras, *dels ock* låta utreda, i hvad mån särskild lagstiftning må vara erforderlig för att rätt afväga och bestämma jordägares och järnvägsägares rättigheter och skyldigheter med hänsyn till afdiknings- och vattenafledningsföretag, som ifrågakomma, efter det järnvägsanläggningen blifvit utförd, samt till Riksdagen afgifva det förslag, hvartill denna utredning kan föranleda.

Stockholm den 8 april 1904.

På utskottets vägnar:

C. A. SJÖCRONA.
