

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 kungl. 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 vintertiden genom uppbrytning och öppenållande av isrännor i tillfrusna farleder. Härigenom hava för befolkningen nyttiga och behövlige 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 på dessa förhållanden har riksdagen förklarat sig finna en lagstiftning såväl till skyddande av rätten till vintervägar över isarna som ock för tillvaratagandet av fiskarebefolkningens 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 rätten 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 byggningabalken; 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 byggningabalken, 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, byggningabalkens 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 allmännegenskap 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 vinterväghållet. 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 förslagens 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 härtinnan stridiga intressenas betydelse och en prövning, huruvida och på vilka villkor istrafiken skall vara skyldig att tåla olägenheterna av isrännans uppbrytning och öppenstående, 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 sätt måste frågan nekande besvaras, eftersom vid den tid, då nu gällande förordningen om allmän farled och förordningen angående särskilda föreskrifter 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 isrännans 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 vinterfisket, 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.»

I såväl riksdagens skrivelse som vägkommissionens betänkande är 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, icke heller, enligt vad ovan nämnts, i sitt avgivna betänkande och förslag till vattenlag berört det nu förevarande ämnet, varför det samma sålunda synes böra göras till föremål för särskild utredning. Utskottet tillåter sig understryka nödvändigheten av att frågan vinner sin lösning snarast möjligt.

Utskottet får sålunda hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla 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 28 februari 1918.

På jordbruksutskottets vägnar:

RAOUL HAMILTON.

---

*Närvarande:* se utlåtande nr 20.

---