

Nr 287.

Av herr **Olsson** i Hov **m. fl.**, om stadgande av skyldighet för järnväg att inhägnat sitt område.

I Kungl. Maj:ts nådiga förordning om ägors fredande mot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet den 21 dec. 1857 finnes efter denna tidens behov och förhållanden föreskrivet, dels vem vårdnaden av djuren åligger och dels i vilken omfattning och under vilka förutsättningar stängselskyldighet förefinnes till denna vårdnads underlättande. Genom under tidernas lopp ändrade ägo- och betesförhållanden, ökat värde i stängselvirket m. m. har framvuxit ett behov av ändrade bestämmelser, som tagit sig uttryck i ett flertal motioner till riksdagen och dess beslut åren 1914 och 1925 om skrivelser till Kungl. Maj:t rörande omarbetning och förslag dels av hela och dels av detaljer i förordningen i fråga. Uti dessa motioner och riksdagsskrivelser hava dock icke berörts frågan om huruvida och vilken stängselskyldighet åläge mellan järnvägs- och annan markägares område, förmodligen av den orsaken att, sedan järnvägsbyggandet inom landet påbörjades och till nuvarande tid, i huvudsak varit praxis, att samtliga järnvägar, såväl statens som enskilda, själva inhägnat sina områden.

Genom meddelanden från statens järnvägars distriktsförvaltningar i skilda orter inom landet att, efter nu befintlig stängsels nedfallande, nya stängsel icke komma att uppföras på järnvägens bekostnad, har denna fråga aktualiserats, då genom fullföljande av denna meddelade avsikt en avsevärd och i många fall stor tunga i stängsel eller vårdkostnad om djuren påläggas markägarna efter järnvägslinjerna.

Om ock denna distriktsförvaltningens åtgärd kan försvaras med dels att någon stängselskyldighet för järnvägarne icke förefinnes direkt utsagd i gällande lag och dels att förbehåll om stängsel icke gjorts av markägarna vid expropriation av mark för järnvägens behov, är dock ett sådant utnyttjande av förefintliga förhållanden, till ekonomisk skada och besvär för enskilda, knappast värdigt ett statens verk.

Att förbehåll icke gjorts om stängsels anbringande och vidmakthållande vid expropriation av mark för järnvägen, torde oftast hava berott därpå,

att stängsel redan varit uppfört när expropriationen försiggått eller att, där så icke varit förhållandet, löfte givits av järnvägens ombud att stängsel, såsom hittills varit praxis, skulle komma att uppföras. Man kan sålunda våga säga, att markägarna i god tro godtagit de befintliga förhållandena eller givna löftena såsom säkerhet för stängslets framtida vidmakthållande. Skulle så ej varit fallet, hade säkerligen yrkats och av expropriationsförrättningen fastslagits stängselskyldighet för järnvägen eller utdömts ersättning för det intrång en befrielse från stängselskyldigheten skulle åsamkat markägarna.

Att järnvägen går fram över en fastighetsägares markområde, medför för denne icke större nytta av järnvägen än som tillkommer dem, vilka bo i närheten av densamma utan att dessas markområde beröres därav. Motsatsen är i stället förhållandet, genom de omvägar till järnvägsövergångar, som måste göras för skötseln av på ömse sidor om järnvägen belägna markområden, i den vaksamhet, som städse måste iakttagas vid passerandet av järnvägen, särskilt vid körslor och med djur, och genom den eldfara för närliggande byggnader, järnvägsdriften innebär. Skulle kostnaden för inhägnad av järnvägsområdet genom järnvägsförvaltningens meddelade avsikter även, praktiskt taget, få överföras på markägaren, bleve detta en verklig orättvisa. För järnvägen torde även ett inhägnat område innebära större trygghet för driften och trafiksäkerheten. Ehuru vid byggandet av statens järnvägar genom vissa ödemarksområden stängsel ej anbringats, vilket torde vara både försvarligt och förklarligt, får och kan detta icke anses prejudicerande för avsedda åtgärder i bebyggda trakter, snarare torde bestämmelser, som lära finnas i koncessionerna för vissa enskilda järnvägar, om stängselskyldighet för järnvägen böra tjäna såsom föredöme. Då nu gällande stängselförordning av år 1857, antagen på den tid järnvägar praktiskt taget saknades i vårt land, ej innehåller några som helst bestämmelser i fråga om hägnad mellan järnvägs- och annan markägares område, synes det oss lämpligt att i det förslag till ny stängselförordning, som på grund av riksdagens skrivelser av år 1914 och 1925 lär vara under utarbetande, bestämmelser i berörda avseenden även införas. Då vi, i överensstämmelse med vad ovan anförts, anse det förenligt med billighet och rättvisa att järnvägarne genom lag åläggas att, såsom hittills i allmänhet skett, inhägna sina områden, där icke, vid expropriation av mark för järnvägens behov, tydligt lämnats särskild ersättning för det intrång och den kostnad, markägarna åsamkats genom från järnvägens sida uraktlåten hägnad, vilket i huvudsak endast innebär ett lagfästade av hittills tillämpad praxis, få vi hemställa, det riksdagen måtte besluta,

att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte vid utarbetandet av ny stängselförordning i densam-

ma intaga bestämmelser om att järnväg skall vara skyldig inhägna sitt område.

Stockholm den 22 januari 1926.

Lars Olsson.

Gustaf Andersson
i Rasjön.

And. Lindgren.

Joh. Johansson
i Kälkebo.

Hjalmar Svensson,
Grönvik.

C. J. Öberg.

C. G. Olsson,
Golvvasta.

Gustaf Olsson
i Ramsta.

Ernst Lindley.

A. W. Lundén.

Johan Jönsson.

Emil Bengtsson.

Edvard Olsson.

P. Persson,
Trången.

E. G. Eriksson,
Västbro.

Gerh. Strindlund.

K. A. Ryberg.

Viktor Herou.

Johan Olofsson.

Oscar Osberg.
