

## Nr 20.

Ankom till riksdagens kansli den 28 februari 1918 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckt motion med förslag till tillägg till lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet.*  
(2:a avd.)

I en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisad motion, nr 98, i andra kammaren av herr *Molin* har hemställts, att riksdagen för sin del måtte besluta följande tillägg till lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet:

### »§ 35.

Vad i denna lag om väghållningsskyldighetens fördelning stadgas må ej innefatta hinder för kommun att lämna bidrag till byggande och underhåll av enskild väg eller bro.»

Till stöd härför har motionären anfört bland annat följande:

»Ser man nu, huru förhållandena gestalta sig 11 år efter sedan lagen om enskilda vägar på landet tillkom, befinnes, att lagutskottet vid 1907 års riksdag hade rätt i sin uppfattning om billigheten, rättvisan och konsekvensen av, att kommunerna borde äga rätt att anslå medel till enskilda vägar, — — —. Att den saken ej långt tidigare kunnat praktiskt påvisas, beror i främsta rummet på, att vederbörande väginressenter av fruktan för de stora kostnader, som voro förenade med laga förrättningar enligt lagen om enskilda vägar på landet, i det längsta dröjt med att påkalla förrättningar av dessa slag. Sedan emellertid åtskilliga landsting trätt emellan såväl beträffande kostnaderna för indelningen som även kostnaderna för vägarernas iståndsättande (i detta hänseende må särskilt Norrbottens och Västerbottens läns landsting om-

nämnas), har det blivit fart på vägdelningarna och den bristen i lagstiftningen känbar, att kommun ej skall äga rätt att anslå medel för vägnas iståndsättande.

Bristen på vägar, särskilt i Norrland, är stor. Ofantliga områden sakna vägar alldeles, och övervägande antalet byar hava att trafikera usla byvägar för att komma i förbindelse med de fåtaliga allmänna vägarna. I följd därav, och då det allmänna väganslaget icke ens torde täcka tiondedelen av behovet, måste befolkningen, hellre än att vänta kvartsekellång tid på landsvägar med statsanslag, tillgripa utvägen att indela by- och utfartsvägarna till iståndsättning och framtida underhåll enligt lagen om enskilda vägar på landet. Därigenom har denna lag, yad särskilt Norrland beträffar, kommit att få en tillämpning, som de flesta av lagstiftarna vid 1907 års riksdag knappast kunde ana. Sålunda har inträffat, att vägar av flera mils längd, sammanbindande flera socknar och till stadigvarande utfartsväg för massor utav fastigheter och byar, indelts enligt lagen om enskilda vägar på landet, ehuru vägarna äga alla tänkbara kvalifikationer för att bli förklarade och byggda såsom allmänna vägar, såvida allmänna medel för ändamålet inom rimlig tid stått till buds. Det måste i sådana fall, då kommunerna ha sina livsintressen förbundna vid att drägliga kommunikationer öppnas, anses som över hövan avvita, att lagstiftningen skall vara sådan, att den rent av *förbjuder* dem att hjälpa till, då så behövs; med andra ord, att lagstiftningen skall, om ej direkt så dock indirekt, *förbjuda* kommun att understödja sina egna livsintressen.

Då jag anser, att frågan om kommuns rätt att anslå medel för ifrågavarande ändamål är tillräckligt utredd genom lagutskottets enhälliga utlåtande nr 46 vid 1907 års riksdag och andra kammarens vid samma riksdag i anledning därav *enhälligt* fattade beslut, dristar jag mig på grund av det anförda och med hänvisning till *sakskälen* uti första kammardebatten i frågan hemställa, — — —»

*Utskottet.*

Såsom motionären framhållit var ifrågavarande bestämmelses införande år 1907 föremål för riksdagens prövning. Anledningen härtill var en inom andra kammaren av herr Olsson i See väckt motion, däri hemställdes bland annat, dels att byggande och underhållande av broar med över två meters längd, som ligga efter väg, som leder från by till allmän väg, skulle efter vägtal indelas på alla, som inom kommunen äro skattskyldiga till naturaunderhåll av allmän väg, eller på annat lämpligt sätt av kommunen gemensamt underhållas, dels ock att ersättning till 10 procent av underhållskostnaden för både sommar- och vinter-

underhållet skulle erhållas av kommunalmedel för underhåll av väg, som leder från by till allmän väg, samt högst en fjärdedel av kostnaden för nybyggnad, förbättring och omläggning av dylik väg.

Lagutskottet, som förehade motionen till förberedande behandling i sammanhang med Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om enskilda vägar på landet, föreslog i avgivet utlåtande intagande i lagen av en 35 § av den lydelse motionären angivit.

Motiveringen till lagutskottets berörda utlåtande var av följande lydelse:

»Vid granskning av det lagförslag, som genom förevarande proposition underställts riksdagens prövning, har utskottet i väsentliga delar icke funnit anledning till anmärkning mot detsamma, utan har utskottet godkänt de grunder, varpå förslaget huvudsakligen vilar.

Med hänsyn härtill har utskottet givetvis icke kunnat biträda det av herr Olsson framställda förslag, i vad det avser läggande av skyldighet att bygga och underhålla väg på kommunen eller samtliga väghållningsskyldiga inom densamma. En sådan anordning skulle väsentligen rubba den av utskottet godkända princip, varpå förslaget, i enlighet med riksdagens år 1894 därom uttalade uppfattning, i detta avseende vilar, nämligen att berörda skyldighet bör åligga endast dem, som av vägen i fråga betjäna sig. Då emellertid särskilda förhållanden kunna göra det önskligt, särskilt i Norrland, att kommun må kunna lämna *bidrag* till byggande och underhåll av utfartsvägar från någon del av socknen ut till allmän väg eller av å sådan väg befintlig bro, vars byggande och underhåll eljest bleve för intressenterna alltför betungande, har utskottet ansett ett stadgande härom böra i lagen intagas; och har fördenskull tillsatts en ytterligare paragraf under nr 35.»

Utskottet delar den av 1907 års lagutskott sålunda uttalade uppfattningen om önskvärdheten av, att kommun beredes möjlighet lämna bidrag till byggande och underhåll av enskild väg och bro. Det torde nämligen, särskilt i Norrland, på grund av fåtalet allmänna vägar samt de enskilda vägarnas längd och dåliga beskaffenhet ofta finnas skälig anledning för kommun att lämna bidrag till enskilda vägar. Till undvikande av att kommun belastas med utgifter i förevarande avseende, som icke stå i rimlig proportion till kommunens skäliga intresse, synes bidrag böra lämnas endast för sådan enskild väg, som är eller vars byggande kan bliva till betydande gagn för en avsevärd del av kommunens medlemmar. Ifrågavarande spörsmål torde emellertid tarva utredning.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte, i anledning av förevarande motion, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa utredning, i vad mån behov av ändrade bestämmelser föreligger för att bereda kommun möjlighet att lämna bidrag till byggande och underhåll av enskild väg och bro, samt, därest utredning därtill giver anledning, för riksdagen framlägga förslag till lagstiftning i ämnet.

Stockholm den 28 februari 1918.

På jordbruksutskottets vägnar:

RAOUL HAMILTON.

---

### Reservation:

av herrar *Ericsson, Aaby, Paulson, Holmquist*, greve *Wachtmeister*, friherre *Silfverschiöld* och *Olsson*, som yrkat avslag å motionen:

---

*Närvarande:* Hrr greve Hamilton, Ericsson, Aaby, Paulson, Holmquist, Lindblad, Hellström, greve Wachtmeister, Persson, Nilsson i Tånga, Öberg, Sjöblom, Johansson, friherre Silfverschiöld, Hage, Molin och Olsson.

---

## Nr 21.

Ankom till riksdagens kansli den 28 februari 1918 kl. 3 e. m.

*Utlåtande 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.*

(2:a avd.)

Uti en inom andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets förberedande behandling hänvisad motion, nr 100, har herr *Molin* hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det 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 härför har motionären anført 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 inhämta, 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 och kungl. förordningen av samma datum om jordägares rätt över vattnet 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 försämras — — —, 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 behöfvlig.

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 trafikera samma älv *längs efter* läser 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 väghållningsskyldige 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 även 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 har riksdagen härutinnan anfört 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 uppehållandet 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 allmänningsskogar, 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

*Utskottet.*

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 kustbefolkningen 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, lär dock saknaden av bestämd föreskrift i berörda