

Nr 29.

Ankom till riksdagens kansli den 6 maj 1926 kl. 2 e. m

Utlåtande i anledning av väckta motioner om skyldighet för järnväg att inhägna sitt område.

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft till lagutskott hänvisade motionerna nr 156 i första kammaren av herr *Jonas Andersson m. fl.* och nr 287 i andra kammaren av herr *Olsson* i Hov *m. fl.*

I motionerna, vilka äro lika lydande, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t ville vid utarbetande av ny stängselförordning i densamma intaga bestämmelser om att järnväg skall vara skyldig inhägna sitt område.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för motionärernas hemställan, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till motionerna.

Över motionerna har utskottet dels i den ordning, § 46 riksdagsordningen föreskriver, begärt yttrande av järnvägsstyrelsen, dels ock lämnat Svenska järnvägsföreningen tillfälle att yttra sig. De yttranden, som med anledning härav inkommit från nämnda myndighet och förening, finnas fogade såsom bilagor till detta utlåtande; och hänvisar utskottet till desammas innehåll.

Frågan angående skyldighet för ägare till järnväg att inhägna järnvägens område har närmare behandlats i ett av särskilda sakkunniga, den s. k. trafiksäkerhetskommittén, den 26 september 1907 avgivet betänkande med förslag till bestämmelser för tillgodoseende av trafiksäkerheten å enskilda järnvägar (sid. 270—285 i betänkandet). I sagda betänkande förekommer rörande nämnda spörsmål bl. a. följande:

Historik.

I koncessionsresolutioner före år 1881 har någon bestämmelse angående stängsel icke förekommit. I koncessionsresolutioner från 1880- och början av 1890-talen stadgades i allmänhet, att de stängsel, som enligt planen skulle anbringas vid ägo gränser, skulle ordnas på sätt gällande lag och författningar om hägnad föreskreve. I en resolution från år 1884 stadgades endast att betryggande stängsel skulle finnas utefter hela järnvägen, och i en annan från samma år, utom den allmänna bestämmelsen för ägo-

gränser, att på ömse sidor om banan skulle anbringas sådant stängsel, att boskaps- och hästskapet därav hindrades inkomma på banan. I en koncessionsresolution, däri den allmänna bestämmelsen för ägo- och gränser fanns upptagen, befriades emellertid koncessionsinnehavaren från skyldighet att på ömse sidor om banan anbringa stängsel, dock endast för så vitt av bristen på stängsel ingen olägenhet uppstod för trafiken å banan och å densamma korsande vägar. I nyare koncessionsresolutioner plägar intet nämnas angående stängsel, såvitt sådant finnes upptaget i kostnadsförslaget, i vilket fall uppsättande av stängsel varder i och med planens fastställande koncessionsinnehavaren ålagt. Är däremot stängsel ej upptaget i kostnadsförslaget, plägar i sammanhang med koncessionens beviljande uttryckligen föreskrivas, om järnvägen skall inhägnas.

I tjänstgöringsreglementet för de enskilda järnvägarna, kap. IV § 3, är stadgat, att hägnad av lämplig beskaffenhet skall vara anbragt och i fullgott skick underhållen överallt, där sådant till betryggande av bantågens säkerhet är behövt.

I 1892 års riksdagsskrivelse angående Luleå—Gellivarebanans försättande i fullständigt skick uttalades den åsikten, att en gods bana, som genomlöpte avlägsna, folktomma bygder och endast trafikerades med långsamt gående tåg, icke för trafikens säkerhet erfordrade stängsel; och anfördes dessutom i samma skrivelse, att erfarenheten vid enskilda järnvägar ådagalagt, att stängsel kunde undvaras utan fara för järnvägstrafiken. Denna järnvägslinje är icke heller för närvarande försedd med stängsel annorstädes än å sträckor, som genomlöpa större byar.

De år 1892 samlade statsrevisorerna hade i avgiven berättelse anført, bland annat, att, i likhet med vad vid statens övriga järnvägar ägde rum, järnvägen i Norrland vore utefter hela linjen omgiven av stängsel. Med hänsyn till ej allenast den genom stängslets uppförande förhöjda anläggningkostnaden utan även kostnaderna för dess underhåll, uttalade revisorerna den mening, att stängsel kring järnvägen borde i Norrland på de vidsträckta, obebodda skogsmarker, som där genomskures, kunna i regel undvaras; och särskilt syntes sådan hägnad obehövt, där järnvägen löpte genom kronan tillhöriga marker, å vilka kreatursbete icke ägde rum. Järnvägsstyrelsen, i avgivet utlåtande, ansåg ej tillrådligt att minska eller borttaga stängslet utefter de norrländska banorna, då all den mark, stambanan genomginge, genomströvades av betande boskapskapet, varför det även visat sig nödigt att å skogsmark vid banans byggande snarast möjligt uppföra stängsel till undvikande av olyckshändelser. Statsutskottet yttrade i denna fråga, att allt från början av statsjärnvägarnas anläggande hade den uppfattning varit rådande, att järnvägarna borde skyddas medelst stängsel, men att under senare tider förändrade åsikter om sådant stängsels nödvändighet emellertid gjort sig gällande. Sedan utskottet återoppat 1892 års riksdag, här ovan omnämnda uttalande rörande Luleå—Gellivarebanans försättande i fullständigt skick, ävensom att erfarenheten vid enskilda järnvägar i flera fall torde hava ådagalagt, att stängsel utan fara för järnvägstrafiken kunde undvaras, yttrade utskottet vidare, att om, å ena sidan, i saknad av stängsel järnvägarna vore utsatta för skada å banvallen, förorsakade av kreatur, torde å andra sidan böra tagas i betraktande, att de utgifter, som för sådan skadas botande kunde erfordras, icke torde vara jämförliga med kostnaden för stängsels uppförande och underhåll. Härjämte vore att märka, att i samma mån som talrika övergångar i järnvägens

plan förefunnes, stängslets skydd minskades genom osäkerheten, att de till övergångarna ledande grindarna hölles vederbörligen stängda; och torde det kunna ifrågasättas, huruvida ej större fara för järnvägstrafiken föranleddes av kreatur, som befunne sig på instängd bana än på ohägnad, enär iakttagits, att vid annalkande tåg kreaturen i förra fallet löpte utefter banan, tills de uppnåddes av tåget, men i senare fallet hade större benägenhet att begiva sig bort från banvallen. Ehuru väl på många orter redan nu anbragt stängsel måhända skulle kunna utan olägenhet undvaras, hade utskottet icke velat för det dåvarande ifrågasätta, att sådant stängsel ej vidare skulle underhållas; men beträffande det fortsatta järnvägsbyggandet i övre Norrland hade utskottet ansett riksdagen böra underställa Kungl. Maj:ts prövning, huruvida icke, till besparing i kostnaderna för järnvägens byggande och underhåll, densamma kunde i regel lämnas ohägnad; och avgav utskottet hemställan i sådant syfte. Riksdagen, där meningarna voro ganska delade, biföll utskottets hemställan. Stambanan genom övre Norrland är emellertid till hela sin längd försedd med stängsel; dock är detta stängsel av svagare beskaffenhet å de sträckor, där järnvägen genomlöper kronoparker. Statens järnvägar äro även i övrigt fullständigt inhägnade med undantag, utöver vad förut nämnts, av linjen Gellivare—Riksgränsen.

Vid 1904 års riksdag väcktes inom andra kammaren motion, däri hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda behovet av sådant stängsel utefter järnvägarna, att jämväl smärre hemdjur, såsom får, ej kunde komma in på järnvägens område. Motionären åberopade särskilt den utsträckta ersättningsplikt, som i proposition till samma års riksdag föreslagits för den skada, järnvägsdriften kunde komma att förorsaka lapparnas renar.

Det tillfälliga utskott, som hade att behandla omförmälda motion, yttrade huvudsakligen följande. Några lagbestämmelser rörande skyldigheten att hålla stängsel utmed järnvägslinjer funnes icke; de administrativa föreskrifter, vilka i detta hänseende kunde vara för statens järnvägar eller i gällande koncessioner för enskilda järnvägar meddelade, hade tillkommit dels för järnvägens och trafikens skydd dels till förebyggande av allmän fara av järnvägsdriften. Genom sin förevarande framställning ville motionären i fråga om denna stängselskyldighet anlägga en ny synpunkt, hemdjurens fredande. Från djurägares och djurskyddsvänners ståndpunkt skulle väl en dylik lagstiftning finnas önskvärd, men oavsett att den praktiska tillämpningen av en sådan lag givetvis måste möta stora svårigheter, om så fullständig hägnad skulle fordras, att både större och mindre hemdjur bleve skyddade, skulle ett lagstiftande på detta nya område och efter den princip, som motionären framkastat, otvivelaktigt leda till vittgående konsekvenser, vilka svårigen kunde fullt överskådas. Frågan om skada å lapparnas renar avsåge en utvidgad ersättningskyldighet, men berörde icke stängselskyldigheten. För vinnande av motionärens egentliga syfte, vilket väl torde få anses vara djurägares trygghet mot oförvållade förluster, hade det varit lyckligare, om motionen fått utmynna i hemställan om förtydligande av nu gällande lagbestämmelser angående ersättningskyldigheten i stället för krav på ny lagstiftning rörande stängselskyldigheten. Utskottet hemställde, att motionen icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda, vilket jämväl blev kammarens beslut.

Vid påföljande års riksdag väcktes av samme motionär en ny motion i ämnet. Med hänvisning till lagen om skydd för yrkesfara, i vilken den

principen syntes fastslagen, att icke blott ersättning för skada skulle utgå utan jämväl skyddsanordningar till förebyggande av skada skulle vidtagas, tydligen lika mycket i syfte att förebygga själva skadan som dess följd, skadeersättningen, ävensom med erinran att genom beslutet om utsträckt ersättningsskyldighet för skada genom järnvägsdrift å lapparnas renar principen om skadeersättning för av järnvägsdrift skadade eller dödade betande djur blivit fastslagen, framhöll motionären, att, om än frågan om effektivt skyddande stängsel ansågs något svårlöst, frågan om skadeersättning i alla fall borde bliva lika klargjord för de betesrättsägande jordbrukarne som den blivit för den nomadiserande lappbefolkningen.

Lagutskottet kunde icke förorda, att den utsträckta ersättningsskyldighet, som ålagts en järnvägsinnehavare gent emot lapparna för skada genom järnvägs drift å deras renar, skulle komma att gälla jämväl den övriga delen av landets betesrättsägande befolkning; förutsättningarna voro icke desamma; bland annat saknade järnvägen inom de åt lapparna upplåtna områden på stora sträckor allt stängsel. Utskottet yttrade vidare:

»Någon i lag uttryckligen bestämd skyldighet för järnvägsinnehavarne att hålla järnvägen inhägnad finnes för närvarande icke, men äro i regel administrativa föreskrifter i detta hänseende meddelade såväl i fråga om statens järnvägar som i gällande koncessioner för de enskilda järnvägarna; och då järnvägs innehavare av staten fått sig sådan hägnadsskyldighet ålagd eller eljest särskilt åtagit sig dylik skyldighet, vilket vid förvärvande av den för järnvägens behov nödiga marken icke sällan lär förekomma, torde ifrågavarande hägnadsskyldighet, så framt icke annat blivit uttryckligen bestämt, få anses innebära, att hägnaden omkring järnvägen skall vara av laggill beskaffenhet eller sådan, att den hindrar annans större hemdjur, som ej är okynnigt eller vilt, att inkomma på järnvägen. Flera rättsfall finnas också, som visa, att när kreatur, såsom oxar och kor, inkommit på järnvägs område och där överkörts, järnvägens innehavare av Kungl. Maj:t dömts att ersätta skadan, då ålagd eller åtagen skyldighet att hålla järnvägen inhägnad förefunnits och det befintliga stängslet ej varit i det skick, att det kunnat freda mot kreaturens inträngande på järnvägen.

Då från statens sida en viss hägnadsskyldighet ålägges järnvägsinnehavare, får väl denna skyldighet antagas hava järnvägstrafikens egen säkerhet till sitt närmaste mål, men det torde möjligen kunna ifrågasättas, om icke staten vid fastställandet av berörda skyldighet borde mera, än som nu sker, taga hänsyn till nyttan och behovet av stängsel utmed järnväg även för dem, som bo i järnvägens närhet, särskilt med hänsyn till förekommande av skada å betande hemdjur, som kunna inkomma på järnvägens område. Till någon ingående prövning av denna fråga synes emellertid nu förevarande motion icke böra föranleda. Några skäl åter, som tala för att under nuvarande förhållanden, då, såsom nämnts, någon i lag bestämd hägnadsskyldighet för järnvägs innehavare ej förefinnes, utsträcka den järnvägs innehavare i ovanberörda hänseende åliggande ersättningsskyldigheten, hava ej av motionären anförts och synas ej heller utskottet föreligga.»

Utskottet hemställde alltså, att ifrågavarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda, vilken hemställan av riksdagen bifölls.

Även vid 1906 och 1907 års riksdagar framställdes liknande motioner, men blevo av riksdagen avslagna. Vederbörande utskott vid 1906 års riks-

dag yttrade, bland annat, att det utan tvivel vore önskligt, att självstängande grindar och andra fullt ändamålsenliga stängselanordningar kunde åstadkommas över allt, där behovet sådant krävde; och utskottet vid 1907 års riksdag, som framhöll att motionären i sin då framlagda motion huvudsakligen fäst sig vid önskvärdheten att utefter järnvägslinjer, som genomlöpte betesmarker, fullt verksamma stängsel anbringades, varigenom även mindre kreatur hindrades inkomma å järnväg, erinrade, att den järnvägsägare nu åliggande stängselskyldighet egentligen endast avsåge skydd för järnvägarna och trafiksäkerheten å desamma, samt att anbringandet vid alla rikets järnvägar av stängsel, vilka, utöver vad som för berörda ändamål erfordrades, skulle motsvara de av motionären uppställda fordringar, utan tvivel komme att medföra högst betydande kostnader; och uttalade utskottet såsom högst sannolikt, att de olägenheter och förluster, som motionären avsåge att få undanröjda, icke stode i rimligt förhållande till kostnaden för anbringande och underhåll av de stängsel, som i motionen åsyftades.

Kommittén vill i detta sammanhang redogöra för några rättsfall, som för bedömandet av förevarande spörsmål kunna hava betydelse.

Den 30 september 1876 inträffade på Nässjö—Oskarshamns järnväg, att ett bantåg körde över en ox, som inkommit på banan. Främre delen av lokomotivet samt en vagn urspårade, men ingen människa skadades. Ansvar yrkades å hemmansägaren Carl Johan Johansson, vilken ägde oxen, för det han, som varit medveten om att oxen flera gånger nedbrutit järnvägens stängsel och ingått på banan men trots tillsägelse underlåtit att taga behörig vård om oxen, genom grov vårdslöshet varit vållande till olyckshändelsen. Johansson å sin sida yrkade åläggande för järnvägsbolaget att ersätta honom kreaturets värde. Kungl. Maj:t meddelade utslag i målet den 21 april 1879, vilket intogs i Högsta domstolens minnesbok och var av följande lydelse: »Enär i förevarande ämne, där tillämpning icke kunde göras av de i förordningen den 21 december 1857 om ägors fredande mot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet stadgade grunder, för övrigt icke heller i lag förefunnes sådant påbud, varigenom, sedan Nässjö—Oskarshamns järnväg blivit anlagd inom Johanssons område, å ena sidan järnvägens ägare kunde hava att, till undvikande av betande kreaturs inträngande å järnvägen, fordra Johanssons betungande med antingen skyldighet att i gränserna till vägen upprätta och underhålla för sådant ändamål tjänlig och tillräcklig stängsel eller ock med förlust av förmånen och rättigheten att å sina ägor hava kreatur till betande utsläppta eller med det kostsamma tvånget att för tillsynen över de betande kreaturen hava tillräckligt antal personer anställda; och ej heller, å andra sidan, Johansson kunde med stöd av lag äga att av den med laglig rätt anlagda järnvägens ägare kräva ersättning för den skada, betande kreatur kunde komma att av järnvägsfarten lida, därest de på järnvägens område obehörigen inträngde; utan i denna saknad av särskild lagbestämning måste på bemälda jordägares och järnvägsägares egna omtanke, då avtal om gemensam anstalt dem emellan icke skett, fritt ankomma att var för sig, till undvikande av egen skada, lovliga och nödiga åtgärder till boskapens avhållande från järnvägsområdet vidtaga; alltså och då, vid tillämpning av denna grund, ansvarighet icke kunde åläggas Johansson därför att vid ifrågavarande tillfälle den honom tillhöriga, till betande utsläppta oxen av egen naturlig drift flöjat över eller igenom den, såsom nu genom själva

händelsen sig visat, för sitt ändamål otillräckliga järnväghägnaden; ogillades såväl den mot Johansson som den mot bolaget förda talan.»

En ledamot delade pluralitetens uppfattning att Johansson icke varit skyldig upprätta stängsel mot järnvägen och följaktligen ej heller haft den på stängselkyldigheten beroende förpliktelsen att hålla vård om sina hemdjur för att hindra deras inträde å järnvägen utan att på järnvägens ägare själv berott att genom tillräckligt stängsel eller andra lämpliga åtgärder avhålla kreaturen från järnvägen till förekommande av hinder eller fara för järnvägsfarten; och ansåg denne ledamot vid sådant förhållande Johansson desto mindre kunna anses vållande till ifrågasvarande olyckshändelse som, även om det vore styrkt, att kreaturet i fråga förut av okynne övergått stängsel, den av järnvägsbolaget uppsatta hägnaden, på grund av vad angående dess beskaffenhet förekommit, icke kunde antagas hava varit i sådant fullgilt skick, som i allmänhet för boskapskreaturs utestängande erfordrades; varför denne ledamot ogillade den mot Johansson förda talan samt förpliktade bolaget att ersätta Johansson det dödade kreaturens värde.

Tre ledamöter ansågo Johansson hava varit vållande till olyckshändelsen, då han, oaktat han avvetat, att kreaturet i fråga varit okynnigt, underlåtit taga behörig vård om detsamma.

Den 18 augusti 1878 överkördes och dödades en ox på Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg; och fordrade oxens ägare skadestånd av järnvägsbolaget. Bolaget medgav, att bolaget vore pliktig att hålla stängsel omkring järnvägen enligt en av Kungl. Maj:t fastställd ritning, och det styrktes i målet, att stängslet varit bristfälligt å det ställe, där oxen inkommit å banan. Svea hovrätt ansåg bolaget varit vållande till skadan och biföll käromålet. Nedre justitierevisionen yttrade, att enär bolaget icke torde kunna anses hava laglig skyldighet att omkring järnvägen hålla stängsel till förhindrande därav, att annans hemdjur inkomme på järnvägens område och av järnvägsfarten skadades, hemställdes, att käromålet måtte ogillas. Högsta domstolens flesta ledamöter fastställde hovrättens dom, en ledamot biföll nedre revisionens hemställan, och en ledamot biföll det slut, nedre revisionen tillstyrkt, på det skäl att bolaget ej visats hava, efter erhållen underrättelse om den å stängslet befunna bristen, underlåtit att bättre detsamma och den timade skadan följaktligen kunde anses, jämlikt grunden för stadgandena i 1 och 22 §§ i förordningen om ägors fredande mot skada av annans hemdjur samt om stängselkyldighet den 21 december 1857, hava uppkommit genom kärandens försummelse i honom åliggande vård om sina hemdjur. Kungl. Maj:ts dom gavs den 10 maj 1881.

Den 23 augusti 1883 blevo å Karlskrona—Växjö järnväg två oxar, tillhöriga W. Lindahl, överkörda och dödade, för vilka Lindahl fordrade ersättning av järnvägsbolaget. Enligt den för järnvägen fastställda plan var bolaget skyldigt hålla stängsel omkring järnvägens område. Lindahl påstod, att vid de godvilliga uppgörelser angående pris och villkor för avträdande av jord till järnvägen, som träffats mellan bolaget och vederbörande jordägare, blivit förutsatt och utlovat, att bolaget skulle hålla ordentligt och fredgillt stängsel för banan. Detta bestreds av bolaget, som påpekade, att jordägaren fått särskild ersättning för olägenheter och intrång, som järnvägens dragande över hans ägor förorsakade honom, och till dessa olägenheter måste hänföras jämväl den kostnad, som för honom uppkomme därigenom, att han hade skyldighet så vårda sina kreatur, att

de ej inkomme å järnvägen. Det ådagalades i målet, att stängslet på ifrågasvarande ställe varit bristfälligt. Rådstuvurätten i Karlskrona ålade bolaget ersättningsskyldighet. Hovrätten över Skåne och Blekinge yttrade, att enär bolaget icke enligt lag åläge att hålla fredgillt stängsel utmed järnvägen till förekommande av annans hemdjurs inträngande därå, samt Lindahl icke styrkt, att bolaget på grund av avtal hade skyldighet att mot de Lindahls ågor, från vilka ifrågasvarande kreatur inkommit å järnvägen, hava densamma fredgillt inhägnad, ogillades Lindahls talan. Nedre justitierevisionen hemställde om fastställelse å hovrättens dom. Högsta domstolens flesta ledamöter fastställde rådstuvurättens utslag; ett justitieråd var skiljaktigt och biföll nedre revisionens hemställan. Kungl. Maj:ts dom gavs den 19 april 1886.

Den 25 juni 1884 blevo å Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg två kor överkörda. Stängsel var i allmänhet uppsatt utmed järnvägen, men vid ifrågasvarande ställe saknades stängsel. Någon föreskrift angående stängsel synes icke blivit vid koncessionens beviljande meddelad. Framställt anspråk på ersättning för kokreaturen ogillades i alla instanser på de skäl, att ovannämnda förordning den 21 december 1857 icke var å förevarande fall tillämplig och att det icke visats, att järnvägsbolaget på grund av särskilt avtal eller eljest haft skyldighet att hålla stängsel mot ifrågasvarande ågor i ändamål att hindra, det ägarens hemdjur inkomme å järnvägen. Kungl. Maj:ts dom gavs den 30 december 1886.

Den 26 augusti 1896 blevo å den staten tillhöriga järnvägen mellan Motala och Mjölby två hemmansägaren G. Carlsson tillhöriga kvigor överkörda och dödade. Carlsson yrkade ersättning av järnvägsstyrelsen, bland annat, på den grund att stängslet utmed banan, genom vilket kreaturen inkommit, varit i hög grad bristfälligt samt det enskilda bolag, som byggt järnvägen i fråga, åtagit sig hägnadsskyldighet, vilken sedermera med järnvägens överlåtande å staten övergått å järnvägsstyrelsen. Järnvägsstyrelsen bestred, att nämnda bolag förbundet sig att hålla stängsel utmed banan; styrelsen hade visserligen hållit hägnad å ifrågasvarande ställe, men detta hade skett uteslutande för att skydda järnvägen mot åverkan och kunde icke grunda någon förpliktelse för styrelsen i förevarande hänseende. Carlssons talan blev i alla instanser, av Kungl. Maj:t genom dom den 23 maj 1900, ogillad, bland annat på den grund att Carlsson icke mot järnvägsstyrelsens bestridande styrkt något förhållande, på grund varav styrelsen skulle vara pliktig att hålla järnvägen inhägnad mot Carlssons ågor. Ett justitieråd biföll Carlssons talan, men detta av den anledning, att han ansåg olyckshändelsen vållad därav, att vederbörande banvakt försummat inspektion av bansträckan i fråga.

Beträffande syftet med föreskriften om järnvägs inhägnande uttalar kommittén såsom sin mening, att föreskriften vore given och borde givas uteslutande för att trygga trafiksäkerheten å banan. Kommittén framhåller vidare, att det i justitierådet Herslows kommentar till lagen om ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift anförts, att bestämmelsen i koncessionsresolutioner, att järnväg skall vara inhägnad, torde anses böra innebära, att hägnaden skall vara av sådan beskaffenhet, att den hindrar annans större hemdjur, som icke är okynnigt och vilt, att inkomma å banan. Denna uppfattning delade även kommittén. Om emellertid

bestämmelsen ifråga skulle anses given jämväl i de jordägande grannarnas intresse, syntes det kommittén icke finnas någon anledning att begränsa bestämmelsens innebörd till att avse skydd allenast för större hemdjur. Ansåges det nämligen åligga en järnvägsinnehavare att vidtaga åtgärder till förebyggande av den fara för i järnvägens närhet betande kreatur, som låge i själva driften å järnvägen, torde denna skyldighet näppligen böra göras beroende av kreaturens storlek. Att emellertid fordra, att hägnaden omkring järnvägen skall vara så beskaffad, att den utestänger även mindre hemdjur, såsom får och getter, därtill torde någon allmännare benägenhet icke förefinnas.

I det vid betänkandet fogade förslaget till förordning angående byggnad och underhåll av enskild järnväg för allmän trafik hade under 40 § föreslagits en bestämmelse av följande lydelse:

Utöver de stängselanordningar vid vägövergång, som i lag och denna förordning äro föreskrivna, skall järnväg vara försedd med stängsel av lämplig beskaffenhet för trafiksäkerhetens tryggande; dock må undantag kunna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgivnas för viss sträcka, där stängsel prövas utan fara för trafiksäkerheten kunna undvaras.

Såsom stängsel må dike med upplagd dikesvall betraktas.

Å väg, som löper omedelbart utmed järnväg och ligger lika högt som eller högre än järnvägen, skall betryggande stängsel mot järnvägen anordnas.

I fråga om den omfattning, i vilken de enskilda järnvägarna äro försedda med stängsel, har i kommittébetänkandet meddelats, att av 141 enskilda järnvägar, vilka varit föremål för undersökning, 87 hade hela banan inhägnad, 4 hela banan ohägnad, 13 vissa större sträckor ohägnade, 24 vissa smärre sträckor ohägnade och 13 sträckor utmed vattendrag eller annan bana ohägnade.

Vid statens järnvägar har järnvägsområdet sedan järnvägarnas tillkomst i regel varit inhägnat. Undantag härifrån har i huvudsak endast förekommit å rena ödemarksbanor, exempelvis Riksgränsbanan och vissa delar av Gällivarebanan. Vid slutet av år 1915 funnos, såsom framgår av järnvägsstyrelsens till utskottet avgivna yttrande i ärendet, utmed statens järnvägar 9,186,184 meter stängsel, under det att hägnad saknades å sträckor till en sammanlagd längd av 917,797 meter, motsvarande 9.2 % av dubbla banlängden. Vid slutet av år 1925 utgjorde stängsellängden 10,804,566 meter och de sträckor, där hägnad saknades, utgjorde tillsammans 1,136,639 meter, motsvarande 9.5 % av dubbla banlängden. Av de år 1925 oinhägnade sträckorna förekommo icke mindre än 973,744 meter å de norrländska distrikten.

Med anledning av det i ovan intagna redogörelse omnämnda spörsmålet om att utsträcka den ersättningsskyldighet, som ålagts en järnvägsinnehavare gent emot den nomadiserande lappbefolkningen för skada å deras renar genom järnvägs drift att gälla jämväl de betesrättsägande jordbru-

karna, vill utskottet lämna en kortfattad redogörelse för tillkomsten av lagbestämmelsen om ifrågavarande utsträckta ersättningskyldighet gentemot den nomadiserande lappbefolkningen.

I skrivelse den 22 maj 1901 anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta utreda, under vilka villkor rätt till ersättning kunde tillerkännas lapp för renar, som blivit av järnvägståg överkörda och dödade, ävensom till riksdagen inkomma med det förslag i ämnet, vartill utredningen kunde föranleda.

I skrivelsen erinrade riksdagen, att enligt 1 § i lagen om de svenska lapparnas rätt till renbete i Sverige den 1 juli 1898 lapparna vore berättigade att uppehålla sig med sina renar under varje tid av året inom vissa närmare angivna delar av Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län och under vissa årstider jämväl inom andra angivna trakter av samma län, samt att lapparna å sålunda angivna orter och tider ägde att, under iakttagande av de i nämnda lag meddelade bestämmelser, begagna sig av land och vatten till underhåll för sig och renarna. Riksdagen ansåge det vara med billighet och rättvisa överensstämmande, att rätt till ersättning tillerkändes lapp för det fall att honom tillhörig ren blivit av järnvägståg överkörd och dödad å tid, då ägaren haft laga rätt att med renarna uppehålla sig å den ort, där skadan timat, dock att ersättning icke borde ifrågakomma, därest den överkörda renens ägare själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet föranlett skadan. Huruvida ersättning borde utgå, även om skada av ifrågavarande beskaffenhet inträffat å inhägnad järnväg, samt vilken inverkan hägnadens beskaffenhet borde utöva på frågan om ersättningskyldigheten, syntes riksdagen mera tveksamt; dock hade riksdagen för sin del varit benägen anse, att, därest järnvägen varit försedd med lagligen beskaffad inhägnad, ersättningskyldighet icke borde åligga järnvägens ägare.

Över riksdagens berörda framställning avgåvos yttranden av länsstyrelserna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län ävensom järnvägsstyrelsen. Nämnda myndigheter anslöto sig i huvudsak till riksdagens uttalande uppfattning; dock visade sig meningsskiljaktighet råda beträffande frågan, om ersättningskyldigheten borde göras beroende av, att banan icke varit försedd med behörigt stängsel.

Länsstyrelsen i Jämtlands län ansåg otvivelaktigt, att ägare av järnväg, som vore inhägnad med vanligt järnvägsstängsel, borde vara fri från ersättningskyldighet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län infortrade yttrande från lappfogden i länet, vilken bl. a. meddelade, att det genom försök i länets fjällsocknar visat sig, att på bar mark renar kunnat utestängas med fem fot höga hägnader, men att däremot stängsel av denna höjd icke varit tillräckliga vintertiden, då drivor hopat sig kring stängslet; lappfogden yttrade därför den åsikt, att om rätten till ersättning skulle inskränkas till de fall, då skadan timat å icke inhägnad bana, en sådan bestämmelse skulle bliva av ingen nytta för

länets lappar. Med åberopande härav hemställde länsstyrelsen, att ersättning borde utgå, i fall banan varit oinhägnad eller befintligt stängsel varit så snöhöljt eller så bristfälligt att skadan därigenom förorsakats.

Länsstyrelsen i Norrbottens län åberopade likaledes ett yttrande från lappfogden i länet, däri lappfogden uttryckt tvivel, huruvida stängsel vore i stånd att från banan avhålla renarna, vilka visat sig, särskilt efter inträdd skarbildning, kunna med lätthet hoppa över hinder av ansenlig höjd. Under framhållande av den sålunda påpekade svårigheten att genom stängsel avhålla renarna från banan, tillstyrkte länsstyrelsen, att rätten till ersättning för genom järnvägsdrift dödade renar icke borde, åtminstone inom Jockmocks, Gällivare och Juckasjärvi socknar, göras beroende av huruvida järnvägen vore försedd med stängsel eller detta stängsels beskaffenhet.

Med stöd av den förebragta utredningen uttalade järnvägsstyrelsen den åsikt, att ersättningsskyldigheten icke borde göras beroende av befintligheten av hägnad eller beskaffenheten av möjligen befintlig sådan.

Vid ärendets behandling i statsrådet framhöll föredragande departementschefen, att det vore omöjligt för lapparna att under alla förhållanden hava renhjordarna så i sin hand som den bofaste sin boskap och ansåg den av riksdagen ifrågasatta lagstiftningen stå i god överensstämmelse med de grunder, på vilka stadgandena om lapparnas skyldighet att ägna vård om sina renar vore byggda. Då erfarenheten syntes visa, att hägnad av den beskaffenhet, som plägade användas kring järnvägar, icke vore tillräcklig att avhålla renarna från banan, borde enligt departementschefens mening någon betydelse ej fästas vid, om sådan hägnad funnits eller icke.

Genom proposition nr 23 till 1904 års riksdag framlades i anslutning härtill förslag bl. a. om införande i 6 § i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift av ett stadgande av den av riksdagen ifrågasatta innebörd och enligt vilket järnvägs innehavare skulle vara skyldig att i angivet fall gälda skadestånd, där ej den, vilken vård om renen ålegat, uppsåtligen eller genom vårdslöshet vid bevakningen varit till skadan vållande.

Kungl. Maj:ts förslag bifölls av riksdagen med jämkning i överensstämmelse med den i förberörda riksdagsskrivelse uttalade meningen, att endast grov vårdslöshet skulle betaga lappen rätt till ersättning.

*Utskottets
yttrande.*

Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår och även i motionerna förutsattes torde få anses fastslaget, att gällande förordning angående stängselskyldighet ej äger tillämplighet i avseende å järnväg. Lika litet som järnvägsinnehavaren kan göra föreskrifterna i nämnda förordning gällande mot betesrättsinnehavarna, lika litet äga å andra sidan de senare att åberopa förordningens föreskrifter mot järnvägsinnehavaren till skydd för sina hemdjur. Ej heller finnes annan lagbestämmelse om skyldighet att hålla stängsel utmed banlinje. Skyldighet härutinnan torde sålunda föreligga allenast

i de fall, då järnvägsinnehavaren genom överenskommelse iklätt sig sådant åtagande eller i vederbörlig ordning fått sig ålagt att hägna. De bestämmelser, som finnas i trafikreglementen om skyldighet att i vissa fall hålla banlinje inhägnad, lära hava tillkommit uteslutande för skyddande av järnvägstrafiken. Denna uppfattning torde alltjämt få anses vara gällande. Så sent som den 6 mars 1925 har Kungl. Maj:t genom resolution förklarat hinder icke möta för järnvägsstyrelsen att i vanlig ordning låta utrusta viss bandel med stängsel allenast i den omfattning, som styrelsen funne be-
tingad av hänsyn till trafiksäkerheten.

De nu föreliggande motionerna hava närmast föranletts av en den 29 april 1915 utfärdad allmän order från järnvägsstyrelsen rörande stängsel-skyldighet och av en cirkulärskrivelse den 31 januari 1925 till samtliga distriktsförvaltningar i samma ämne, vilken order och skrivelse föranlett, att stängsel borttagits på sträckor till en längd av tillsammans ungefär 100,000 meter. Av järnvägsstyrelsens till utskottet avgivna yttrande i ärendet framgår, att avsikten för närvarande är att nedlägga stängslet på ytterligare sträckor om tillsammans 1,500,000 meter. Styrelsens ifrågavarande åtgärd torde vara närmast föranledd av en önskan att minska de onekligen mycket betungande underhållskostnaderna för järnvägsstängsel; och har styrelsen härom uppgivit, att kostnaden för underhåll av statens järnvägars hägnad skulle vid ett fullgörande av styrelsens direktiv komma att minskas med omkring 100,000 kronor årligen. Utskottet, som visserligen beaktar de sparsamhetssynpunkter, vilka legat till grund för järnvägsstyrelsens förfarande uti ifrågavarande hänseende, vill emellertid framhålla, att, därest statens järnvägar skulle fullfölja sin avsikt i fråga om stängsels nedläggande, detta skulle föranleda väsentliga kostnader för de vid banlinjerna boende jordbrukarna, då dessa givetvis måste i betydande omfattning anordna särskild vakhållning för sina betande kreatur eller ock själva uppföra och underhålla stängsel. Vad som sålunda inbesparas av statsverket skulle i stället komma att till stor del återfalla på de enskilda jordbrukarna. Därest statens järnvägars ifrågavarande åtgärd skulle godtagas, kommer densamma säkerligen att, där rätt därtill förefinnes, vinna efterföljd jämväl av enskilda järnvägsinnehavare.

Utskottet anser därför, att statsmakterna icke kunna underlåta att till prövning upptaga den av motionärerna framförda frågan med beaktande av de här uttalade synpunkterna. Vid en blivande allsidig utredning, varom riksdagen synes böra göra hemställan hos Kungl. Maj:t, torde sålunda bl. a. böra upptagas till prövning dels huruvida införande av allmän hägnadsskyldighet för järnvägar av kostnadsskäl — med hänsyn därvid tagen även till de enskilda järnvägarna — är tillrådligt, dels huruvida ändring av de skadeståndsregler, som nu tillämpas på ifrågavarande område, bör företagas.

Utskottet anser sig böra framhålla önskvärdheten av att dylik utred-

ning snarast slutföres och att vid statens järnvägar i avvaktan på en tillfredsställande lösning av frågan om järnvägs hägnadsskyldighet ännu förefintliga järnvägsstängsel uppehållas på sätt hittills varit vanligt.

Med hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen, med föranledande av motionerna nr 156 i första kammaren och nr 287 i andra kammaren, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes *dels* skyndsamt verkställa utredning, huruvida nu gällande regler rörande järnvägs hägnadsskyldighet och plikt att gälda skadestånd för vid järnvägsdriften skadade kreatur böra jämkas i närboende jordägares intresse samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda, *dels* vidtaga åtgärder för att förefintliga järnvägsstängsel må tillsvidare upprätthållas på sätt hittills varit vanligt.

Stockholm den 6 maj 1926.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, von Koch, Sigfrid Hansson,* greve Spens, von Stockenström, Martin Svensson, Åkerberg och Luterkort;*
från andra kammaren: herrar *Magnusson i Kalmar, Öberg, Hage, Ödström, Johansson i Kälkebo, Holmström i Stockholm, Wallerius och Petersson i Hällbacken.*

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Bilaga A.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Jämlikt kommunikationsdepartementets ämbetsskrivelse den 12 dennes har Kungl. Maj:t anbefallt styrelsen att till Eder överlämna yttrande över två likalydande motioner om skyldighet för järnväg att inhägna sitt område, den ena, nr 156, väckt inom första kammaren, och den andra, nr 287, väckt inom andra kammaren.

Till åtlydnad härav får styrelsen anföra följande.

Vid statens järnvägar har järnvägsområdet sedan järnvägarnas tillkomst i regel varit inhägnat. Undantag härifrån har i huvudsak endast förekommit å rena ödemarksbanor, exempelvis Riksgränsbanan och vissa delar av Gällivarebanan. Vid slutet av år 1915 funnos utmed statens järnvägar 9,186,184 meter stängsel, under det att hägnad saknades å sträckor till en sammanlagd längd av 917,797 meter, motsvarande 9,2 % av dubbla banlängden. Vid slutet av år 1925 utgjorde stängsellängden 10,804,566 meter och de sträckor, där hägnad saknades, utgjorde tillsammans 1,136,639 meter, motsvarande 9,5 % av dubbla banlängden. Av de år 1925 oinhägnade sträckorna förekommo icke mindre än 973,744 meter å de norrländska distrikten.

Att kostnaderna för underhåll av dessa betydande längder stängsel skola vara avsevärda, är uppenbart. Exempelvis må nämnas, att de årliga kostnaderna för underhåll av stängsel utgjorde under åren 1910—1917 omkring 300,000 kronor, under åren 1918—1921 mellan 600,000 och 1,000,000 kronor samt under åren 1922—1925 mellan 400,000 och 500,000 kronor. I dessa belopp ingå emellertid icke kostnaderna för de arbeten med avseende å stängslet, som utförts av ordinarie banvakter. Dessa arbeten kunna under de sista åren beräknas hava dragit en kostnad av cirka 300,000 kronor om året. Med den banlängd statens järnvägar numera hava, beräknas kostnaderna för underhåll av stängsel under de närmaste åren komma att belöpa sig på 700,000 kronor om året, därest stängslet bibehålles i nuvarande omfattning.

Med hänsyn till storleken av de kostnader, som underhållet av stängslet sålunda drager, har det vid den allmänna strävan att ernå driftskostnadsbesparingar stått för styrelsen som en bjudande nödvändighet att söka minska även dessa kostnader.

De åtgärder härutinnan, som under tidernas lopp av styrelsen vidtagits, hava varit följande.

Det ursprungliga stängslet, bestående av 3 eller 4 slanor, har så småningom utbytt mot billigare stängsel, i regel bestående av 1 slana och 3 järntrådar eller av enbart 4 järntrådar. Vidare hava i stor utsträckning vid omsättning av stängsel använts ur banan upptagna sliprar såsom stängselstolpar.

Dessa åtgärder hava emellertid icke visat sig tillfyllest, och då styrelsen ansett sig icke annat än i särskilda undantagsfall hava någon stängselskyldighet i förhållande till ägarna till angränsande mark, har styrelsen gått i författning om borttagande helt och hållet av stängsel på sådana platser, där detta med hänsyn till trafiksäkerheten samt utan större olägenheter i övrigt

ansetts kunna ske. Sålunda har styrelsen genom allmän order den 29 april 1915 bestämt, att stängsel icke skall uppsättas å sådan skogs-, ödemark och öppen jord, där betande lösa kreatur icke förekomma eller eljest för trafikens skyddande inhägnad av statens järnvägars områden icke är erforderlig, såvida statens järnvägar icke i särskilda fall på grund av överenskommelser eller ålägganden äro förpliktade därtill.

Då denna order ansetts böra närmare utvecklas, har styrelsen till samtliga distriktsförvaltningar avlåtit cirkulärskrivelse den 31 januari 1925 av följande lydelse:

»I § 24 i banförordningen stadgas, att järnvägsområdet skall, där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken, vara inhägnat.

Även om hägnad i vissa fall icke anses vara erforderlig för järnvägstrafikens skyddande, måste sådan dock anordnas, där statens järnvägar genom överenskommelse åtagit sig sådan eller i vederbörlig ordning fått sig ålagt att hålla hägnad.

Några generella anvisningar om när i övrigt inhägnande av järnvägsområdet bör äga rum kunna knappast lämnas, då detta givetvis är beroende på rent lokala förhållanden, som måste prövas från fall till fall. Till någon ledning synas emellertid följande anvisningar böra kunna tjäna.

Inhägnande av järnvägsområdet anses i regel icke böra äga rum:

där järnvägen genomgår skogs- och ödemark, såvida icke betande lösa kreatur i större antal mera regelbundet förekomma i järnvägens grannskap, eller

där järnvägen genomgår sådan öppen jord, där markägarna själva icke hålla stängsel mellan sina ägor och sålunda få förutsättas genom vakthållning eller annorledes taga vård om sina kreatur.

Hägnad anses i regel icke heller böra anbringas

där vattendrag gränsar mot järnvägen eller där terrängen invid banan eljest är så beskaffad, att hägnad är obehövlig.»

Med anledning av förenämnda order och skrivelse, har stängsel hittills borttagits på sträckor till en längd av tillsammans ungefär 100,000 meter. Fullständig utredning om, i huru stor utsträckning stängsel skulle kunna nedtagas vid en noggrann tillämpning av reglerna i skrivelsen i fråga, har ännu icke hunnit slutföras å samtliga bandelar. Någon exakt uppgift härom kan därför icke lämnas, men torde man kunna utgå från, att på ytterligare sträckor om tillsammans cirka 1,500,000 meter stängsel skall kunna komma att borttagas.

Av det nu anförda framgår, att de sträckor, å vilka enligt styrelsens direktiv stängsel icke skulle uppsättas, utgöra ungefär 1/7 av hela nuvarande stängsellängden vid statens järnvägar. Kostnaden för underhåll av statens järnvägars hägnad skulle vid ett fullgörande av dessa direktiv komma att minska med cirka 100,000 kronor årligen. Detta uttrycker emellertid ej den ekonomiska innebörden av frågan.

En stängselskyldighet sådan motionärerna tänkt sig skulle nämligen med all sannolikhet draga med sig, förutom att nyssnämnda besparing omöjliggöres, även att statens järnvägar måste uppsätta stängsel på en hel del sträckor, där hägnad aldrig funnits eller — vid nya statsbanebyggnader — icke avsetts att uppsättas. Härigenom skulle kostnaderna för statens järnvägars hägnad i stället för att minska komma att ökas avsevärt, såväl i engångskostnader för anläggning som i fråga om det årliga underhållet.

Beträffande frågan, huruvida statens järnvägar må hava skyldighet att hålla sitt område inhägnat, får styrelsen framhålla följande.

Någon lagbestämmelse om skyldighet att hålla stängsel utmed statsbanelinjerna finnes icke.

I ett av styrelsen för statens järnvägstrafik den 26 januari 1877 utfärdat tjänstgöringsreglemente vid statens järnvägar var emellertid under kap. IV § 3 stadgat följande: »Hägnad av minst 4 fots höjd skall vara anbragt och i fullgott skick underhållen överallt, där sådant *till betryggande av bantågens säkerhet är behöfligt*». Detta tjänstgöringsreglemente är emellertid numera upphävt och det nämnda stadgandet ersatt av ett stadgande i § 24 av den av styrelsen den 18 januari 1923 utfärdade banförordningen av följande lydelse: »Järnvägsområdet skall, *där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken, vara inhägnat*». I båda fallen är, såsom av avfattningen framgår, stadgandet motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten å banan.

Styrelsen tillåter sig i detta sammanhang nämna, att, efter framställning av styrelsen, Kungl. Maj:t genom beslut den 6 mars 1925 förklarar hinder icke möta för styrelsen att i vanlig ordning låta utrusta bandelen Orsa—Sveg med stängsel allenast i den omfattning, som styrelsen funne betingad av hänsyn till trafiksäkerheten.

Någon bestämmelse om anordnande av stängsel till skydd för betande hemdjur utmed banan finnes icke.

I ett flertal rättegångar, i vilka yrkats ersättning för hemdjur, som till följd av bristfällighet å järnvägens stängsel inkommit på banan samt blivit överkörda av tåg, hava domstolarna ogillat käromålen under motivering, att käranden icke ådagalagt något förhållande, på grund varav styrelsen vore skyldig att hålla järnvägen inhägnad mot det område, från vilket djuret eller djuren inkommit å banan.

Beträffande vissa delar av järnvägslinjen har det förekommit, att styrelsen vid expropriation eller eljest i samband med förvärv av mark för järnvägens anläggning åtagit sig att utmed banan hålla stängsel av viss beskaffenhet, exempelvis av den täthet, att även smådjur, såsom får och getter, förhindras att inkomma på banan. I dylika fall har styrelsen givetvis stängselskyldighet samt blir ersättningsskyldig, därest hemdjur skulle till följd av bristfällighet å stängslet från angränsande mark komma in på banan samt råka ut för att bliva skadade.

Frågan, huruvida järnvägs ägare i allmänhet må vara stängselskyldig, finnes närmare behandlad i ett av särskilda kommitterade — den s. k. trafiksäkerhetskommittén — år 1907 avgivet betänkande och förslag till bestämmelser för tillgodoseende av trafiksäkerheten å enskilda järnvägar, och tillåter styrelsen sig hänvisa till vad betänkandet i detta hänseende innehåller (se sid. 270—285).

För sin del anser styrelsen anledning icke förefinnes att pålägga järnvägarna skyldighet att till skyddande av betande hemdjur hålla stängsel utmed banan. Den i § 1 i kungl. förordningen om ägors fredande mot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet den 21 december 1857 angivna grundprincipen, att den, som äger hemdjur, skall vara pliktig att medelst hägnad eller vallning eller på annat sätt om dem hålla sådan vård, att de icke olovligen inkomma på annans ägor, anses fortfarande böra vara gällande.

Såsom framgår av den utav styrelsen i början av denna skrivelse lämnade redogörelsen, skulle ett stadgande om skyldighet för järnväg att hålla banan

inhägnad komma att för statens järnvägar medföra högst betydande kostnader utöver dem, som statens järnvägar måste vidkännas för stängsel utmed de sträckor, som styrelsen anser böra vara inhägnade.

Framhållas må, att man i de stora kulturländerna i stor utsträckning låter järnvägarna vara oinhägnade samt håller stängsel endast, där så anses vara erforderligt med hänsyn till trafiksäkerheten.

Under åberopande av det nu anförda tillåter styrelsen sig såsom sin mening uttala, att förevarande motioner icke torde böra föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 26 februari 1926.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN.

Axel Granholm.

L. Marcus.

Bilaga B.

Till Riksdagens andra lagutskott.

Genom skrivelse den 12 innevarande februari har utskottet berett Svenska Järnvägsföreningen tillfälle att till utskottet inkomma med yttrande i anledning av två, skrivelsen bifogade motioner, nämligen nr 156 i första kammaren av herr Johan Andersson m. fl. och nr 287 i andra kammaren av herr Olsson i Hov m. fl. om skyldighet för järnväg att inhägna sitt område.

I anledning härav får Järnvägsföreningen härmed anförda följande.

Frågan om hållande av stängsel omkring järnvägs område är utförligt behandlad av den s. k. trafiksäkerhetskommittén i dess år 1907 avgivna betänkande (se sid. 270—285 i betänkandet).

Såsom i betänkandet angives har i koncessionsresolutionerna före år 1881 icke förekommit någon bestämmelse om stängsel. I koncessionsresolutioner från 1880 och början av 1890-talet har i allmänhet stadgats, att de stängsel, som enligt planen skulle anbringas i ägo gränser, skulle ordnas på sätt gällande lag och författningar om hägnad föreskreve. I en koncessionsresolution, i vilken den allmänna bestämmelsen för ägo gränser finnes upptagen, har koncessionsinnehavaren befriats från skyldighet att på ömse sidor om banan anbringa stängsel, dock endast för såvitt av bristen på stängsel ingen olägenhet uppstode för trafiken å banan och å densamma korsande vägar. I nyare koncessioner har intet plägat nämnas angående stängsel, såvitt sådant funnits upptaget i kostnadsförslaget, för vilket fall koncessionshavaren i och med planens fastställande anses få uppsättande av stängsel sig ålagt. Finnes stängsel icke upptaget i kostnadsförslaget, plägar i sammanhang med koncessionens beviljande uttryckligen föreskrivas om järnvägen skall inhägnas.

I fråga om den omfattning, i vilken de enskilda järnvägarna äro försedda med stängsel, meddelas i kommittébetänkandet, att av 141 enskilda järnvägar, som varit föremål för undersökning, 87 hade hela banan inhägnad, 4 hade hela banan ohägnad, 13 hade vissa större sträckor ohägnade och 13 hade sträckor utmed vattendrag eller annan bana ohägnade.

Beträffande grunden till och syftet med föreskriften om järnvägs inhägnande uttalar kommittén såsom sin mening, att föreskriften vore given och borde givas uteslutande i syfte att trygga trafiksäkerheten å banan, och anför kommittén vidare, att då det sagts, att bestämmelsen i koncessionsresolutioner, att järnväg skall vara inhägnad, torde anses böra innebära, att hägnaden skall vara av sådan beskaffenhet, att den hindrar annans större hemdjur, som icke är okynnigt och vilt, att inkomma å banan, även kommittén delade denna uppfattning, men om bestämmelsen ifråga skulle anses given jämväl i de jordägande grannarnas intresse, syntes det kommittén icke finnas någon anledning att begränsa bestämmelsens innebörd till att avse skydd allenast för större hemdjur. Ansågs det nämligen åligga en järnvägsinnehavare att vidtaga åtgärder till förebyggande av den fara för i järnvägens närhet betande kreatur, som låge i själva driften å järnvägen, torde denna skyldighet näppligen böra göras beroende av kreaturens storlek. Att emellertid fordra, att hägnaden omkring järnvägen skall vara så beskaffad, att den utestänger även mindre hemdjur, såsom får och getter, därtill torde, enligt vad som framginge av den redogörelse, som kommittén lämnat, någon allmänare benägenhet icke förefinnas.

I den redogörelse, som kommittén åsyftar, meddelas, bland annat, att det utskott, som haft att behandla en inom 1907 års riksdag väckt motion, i vilken framhållits önskvärdheten av, att utefter järnvägslinjer, som genomlöpte betesmarker, fullt verksamma stängsel anbringades, varigenom även mindre kreatur hindrades inkomma å järnvägen, i sitt utlåtande erinrat, att den järnvägsägare åliggande stängselskyldigheten egentligen endast avsåge skydd för järnvägarna och trafiksäkerheten å dem, samt att anbringandet vid rikets alla järnvägar av stängsel, vilka, utöver vad som för berörda ändamål erfordrades, skulle motsvara de av motionären uppställda fordringar, utan tvivel komme att medföra högst betydande kostnader; och meddelas vidare, att utskottet uttalat såsom högst sannolikt, att de olägenheter och förluster, som motionären avsåge att få undanröjda, icke stode i rimligt förhållande till kostnaden för anbringande och underhåll av de stängsel, som i motionen åsyftades.

Vad statens järnvägar angår har, enligt vad Föreningen erfarit, i ett flertal rättegångar rörande anspråk på ersättning för hemdjur, som inkommit på banan och blivit överkörda av tåg, fastslagits, att Kungl. Järnvägsstyrelsen icke har skyldighet att till skydd för angränsande markägares hemdjur hålla statsbanan inhägnad, försåvitt icke på grund av särskilt åtagande eller åläggande i samband med expropriation, dylik skyldighet skulle påvåla styrelsen.

Enligt Föreningens åsikt finnas icke några skäl, varför icke vad som sålunda gäller beträffande statens järnvägar bör gälla också beträffande de enskilda järnvägarna.

Föreningen finner det vara uppenbart, att bestämmelserna om stängsel vid enskilda järnvägar hava sin grund i hänsynen till trafiksäkerheten å resp. järnvägar och icke äro givna för att bereda skydd för betande kreatur å mark invid järnvägen.

Föreningen håller också före, att hänsynen till trafiksäkerheten på banan bör allt fortfarande och uteslutande vara avgörande för frågan, om järnväg skall vara inhägnad eller icke. Ett eventuellt stadgande om skyldighet för järnvägs ägare att hålla stängsel omkring järnvägen bör därför, enligt Föreningens åsikt, icke hava sin plats i en lag, som är avsedd att ersätta den nuvarande stängselförordningen.

Vad angår risken för betande kreatur anser Föreningen att, i analogi med vad som gäller enligt § 1 i den nuvarande stängselförordningen, vederbörande djurägare bör hava att taga sådan vård om sina djur, att de icke komma till skada.

Det må i detta sammanhang framhållas, hurusom i de stora kulturländerna utvecklingen allt mer och mer gått i den riktningen, att man låter järnvägarna vara oinhägnade.

Ett lagstadgande, sådant som det av motionärerna åsyftade, skulle komma att medföra högst betydande kostnader för järnvägarna. De ekonomiska förhållandena för järnvägarnas vidkommande äro emellertid sådana, att det icke rimligen bör kunna komma ifråga att belasta dem med dessa kostnader.

Enligt Föreningens åsikt bör man, långt ifrån att gå till en skärpning av järnvägarnas skyldighet att hålla stängsel, snarare gå till en inskränkning därutinnan på så sätt, att det medgives, att järnväg må lämnas oinhägnad, där stängsel anses icke vara oundgängligen behöfligt med hänsyn till trafiksäkerheten.

Då det gäller att taga ställning i förevarande fråga, synes hänsyn också böra tagas därtill, att järnvägarna äro till för den allmänna samfärdselns skull, och att de således äro allmännyttiga företag.

Erinras må i detta sammanhang om det intrång beträffande betesrättens begagnande, som förbudet att hava grind över allmän väg givetvis medför.

Under åberopande av det nu anförda anhåller Föreningen att bestämt få avstyrka fattande av beslut i enlighet med motionärernas hemställan.

Stockholm den 27 februari 1926.

SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN.

O. Bärnheim.
