

Nr 473.

Av herrar andre vice talmannen **Jeppsson** och **Nilsson** i Stenberg, *angående överförande till viss fastighet av viss till allmän väg avsatt mark.*

När allmän väg indrages eller omlägges, uppstår lätt osäkerhet beträffande rätten att förfoga över den marksträcka, som upphör att vara allmän väg. I anledning härav kan det hända att denna mark får ligga oanvänd och till ingen nytta. Men det kan också inträffa att ägaren till den vägmarken angränsande eller omslutande fastigheten, i tro att vägmarken utan vidare tillfaller honom, tager densamma i besittning. Särskilt torde detta vara vanligt, om han vid en omläggning av väg släppt till mark för den nya vägsträckan. Märkena efter den gamla vägen kunna så småningom utplånas, och ny ägare till fastigheten får måhända ej ens kännedom om att marken använts såsom väg. Med tiden uppföras så på denna mark byggnader och andra anläggningar. Om emellertid vägmarken rätteligen tillhör annan än fastighetsägaren och denne andre sedermera gör anspråk på vägmarken, kan fastighetsägaren nödgas att med stor förlust avträda densamma eller att betala orimliga belopp för att få behålla den.

Med anledning härav ifrågasattes av en motionär vid 1912 års riksdag en lagstiftning i den riktning, att jordägare invid förutvarande allmän väg skulle äga rätt att använda vägen och lägga den till sin fastighet, såframt häremot ej gjordes invändning av vederbörande inom viss tid efter kungörelse, som domaren skulle hava att utfärda på jordägarens ansökan. Riksdagen ansåg visserligen en överflyttning av ägande- eller dispositionsrätten i den sålunda angivna formen icke vara tillrådlig och ifrågasatte, huruvida tvistefrågor av nämnda slag kunde lösas annorledes än genom myndighets eller domstols avgörande i varje särskilt fall, men anhöll dock att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning angående rätten till mark, som utgjordes av nedlagd allmän väg, samt för riksdagen framlägga förslag, som föranleddes av denna utredning.

Frågan remitterades till vägkommissionen, som i sitt betänkande av år 1916 härutinnan anförde i huvudsak, att det knappast vore möjligt att på lagstiftningens väg allmängiltigt ordna hithörande frågor, i vad de avsåge redan befintliga förhållanden, och att tvist om äganderätten knappast kunde lösas annorledes än genom domstols avgörande i varje särskilt fall men att vad anginge de förändringar i vägnätet, vilka framdeles komme i fråga, saken ställde sig annorlunda. Härutinnan hänvisade kommissionen till lagstiftning om ägoutbyte och om vägrätt.

Denna nya lagstiftning har numera kommit till stånd. 1926 års jorddelningslag ger regler om ägoutbyte, vilka bättre än äldre lag tillgodose be-

hovet av detta institut, och genom bestämmelserna i 1930 års lag om vägrätt och i samband därmed i expropriationslagen gjord ändring är sört för att i många fall, då allmän väg indrages eller flyttas, rätten till den gamla vägmarken utan vidare frångår vägdistriktet. Men härmed har dock näppeligen det förberörda osäkerhetstillståndet bragts ur världen eller skydd mot uppkomsten av nya sådana fall i avsevärd mån åstadkommit. Vägdistriktet kan ha förvärvat ej blott vägrätt eller nyttjanderätt utan äganderätt. Det kan vara tredje man, exempelvis en by, som äger marken. Och, framför allt, oklarhet kan råda beträffande vem som är rätte ägaren. Det sistnämnda lärer särskilt lätt kunna inträffa, där vägen är så gammal att man ej vet hur den först uppkommit. Vill då den, som äger kringliggande jord, taga den nedlagda vägen i besittning och införliva den med sin fastighet, är han i en prekär belägenhet. Han kan svårligen med köpeanbud uppsöka alla tänkbara pretenderer på äganderätten. Tillhör han själv deras krets, är hans förmenta äganderätt dock problematisk, och risk föreligger att annan framdeles lyckas frånvinna honom området. Fastställetsetalan vid domstol kan han näppeligen föra, innan ännu någon annan på något sätt gjort gällande rätt till området. Hävd lärer han icke kunna vinna och ej ens den utväg, som anvisas i 10 § andra stycket i lagfartsförordningen, torde stå honom till buds. Detta stadgande och den praktiska tillämpning det fått, då det gäller att trygga äganderättsförhållandena beträffande områden, som i lagfartsförordningens mening kunna anses såsom fastigheter, synas emellertid möjligen kunna åberopas till stöd för en lösning av nu förevarande problem någorlunda efter den linje, som antydde i oförmälda motion vid 1912 års riksdag. I varje fall synes problemet värt att upptagas till ny undersökning. Måhända kunde ock någon åtgärd vidtagas till åstadkommande av att, då vägdistrikt nedlägger en vägsträcka, kringboende jordägare genom vägstyrelsen eller eljest varskos om risken av att utan vidare antaga att vägmarken går upp i kringliggande fastigheter.

Även om emellertid frågan om äganderätten till den nedlagda vägen är klar, kunna dock, om äganderätten tillkommer en samfällighet, t. ex. en hel by, de medel, som måste anlitas för att ägarna av de angränsande fastigheterna skola kunna förvärva vägmarken och sålunda med erforderlig trygghet nedlägga kostnader på densamma, gestalta sig mycket omständliga och dyrbara. Detsamma gäller i det fall, att fråga är om en vid skifte för delägarnas gemensamma behov avsatt väg, vilken faktiskt ej längre begagnas för sitt ändamål eller kanske redan från början existerat såsom väg endast på papperet i skifteshandlingarna. Sistnämnda företeelse torde vara rätt vanlig. Dylika vägar hava ofta fallit i glömska och vägmarken lärer ej sällan hava av jordägarna och även vid upprättande av stycknings- och byggnadsplaner betraktats såsom ingående i de enskilda fastigheter, över vilka vägen går fram. Även här kan sålunda lätt hända, att vägen blivit bebyggd eller uppodlad. Förefinnes då intet verkligt intresse för byamännen att använda vägen såsom sådan, borde man söka åstadkomma överensstämmelse mellan det rättsliga och det faktiska förhållandet till förekommande av framtida för-

vecklingar. Skall man med nu tillgängliga metoder söka förverkliga detta önskemål, synes man i bästa fall ha att välja blott mellan följande tre förfaringssätt: 1) köp samt avstyckning för sammanläggning, 2) skifte å den samfällda vägmarken och 3) ägoutbyte. Ingen av dessa utvägar är dock särskilt lockande. Att uppnå den för ett köp erforderliga enigheten mellan alla byamännen torde ofta visa sig svårt, vartill kommer att, därest området redan är bebyggt eller odlat, köparen befinner sig i en situation, som kan utnyttjas av säljarna till att oskäligt uppdriva priset. Kan köparen få till stånd ett förfarande enligt lagen om förvaltning av bysamfälligheter, minskas visserligen olägenheterna i någon mån. Men även i så fall, liksom vid skifte och ägoutbyte, synes den apparat, som kräves, vara betydligt mer vidlyftig och kostsam än vad som borde vara nödvändigt med hänsyn till det tämligen obetydliga intresse, som för vägmarkens ägare står på spel. Kunde man finna en enklare metod för dylika fall, vore härmed säkerligen mycket vunnet. Utan att härutinnan framställa något direkt förslag vilja vi såsom en möjlig utväg antyda ett tillskapande av en lösningsrätt, som finge utövas i enkla former, exempelvis liknande dem, som komma till användning enligt den s. k. ensittarlagen.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande åtgärder till underlättande av att mark till nedlagda allmänna vägar eller vid skifte för delägarnas gemensamma behov avsätta vägar, som ej längre användas såsom sådana, må kunna förvärfvas av ägarna till kringliggande fastigheter och införlivas med dessa fastigheter.

Stockholm den 23 januari 1936.

Ola Jeppsson.

Alfr. Nilsson,
Steneberg.