

Nr 50.

Af grefve **Spens**, om *åvägbringande af utredning och förslag i fråga om ägande- och dispositionsrätten till såväl allmän väg som förutvarande sådan väg.*

I senare tider har en sträfvan gjort sig gällande att få en säker kännedom om alla rättsförhållanden rörande fast egendom och framförallt angående äganderätten till densamma. Angående ägande- och dispositionsrätten till allmän väg råder dock för närvarande mycken osäkerhet, hvilket föranleder många olägenheter.

I fråga om äganderätten till allmän väg har justitierådet, f. d. professorn i rättshistoria och civilrätt vid Uppsala universitetet K. J. V. Sjögren vid afgörandet af ett mål i högsta domstolen den 21 januari 1910 lämnat följande redogörelse (se Holms juridiska arkiv, Afd. I, år 1910, sid. 9):

»Enligt äldre svensk rätt skulle den mark, som behöfdes till allmän väg, i regel tagas af oskifto, d. v. s. af bys oskiftade ägor (7 kap. byggningabalken i landslagen) eller af socken-, härads- eller landsallmanning. (Jfr. 29 kap. samma balk). Vägens anläggning medförde vid sådant förhållande icke någon förändring i äganderätten till den mark, som togs i anspråk. Vid utarbetande af 1734 års lag utgick man likaledes från den förutsättning, att mark till allmän väg såvidt möjligt borde tagas af oskifto. I 1692 års förslag till byggningabalk 30 kap. 1 § heter det: 'Hvar landshöfding skall i sitt län låta landtmätare lägga landsväg, där så tarivas, hvar till sin ort så rätt och jämn som ske kan, och där till af oskifto taga hvad ägor, som möta och föreligga kunna. Ligger i vägen höga backar, berg eller vatten, som antingen intet eller med för stort besvär brytas, fyllas och med bro byggas kan, tages då till vägen på sidan hvad jord och ägor, som näst ligger, och där emot hafve ingen makt att neka; och njute den, som något märkligt mister af sina ägor, särdeles uti åker

och äng, vedergällning af nästa ägor, eller ock af häradsboer samtliga sin del och fyllnad'. Här stadgas sålunda uttryckligen, att mark till väg skall tagas af oskifto. Undantagsvis kunde det dock blifva nödvändigt, att skiftad mark (särdeles åker eller äng) togs i anspråk. Det är hufvudsakligen för detta fall man tänkt sig, att för marken skulle lämnas ersättning, hvilken borde utgå af nästa ägor eller af samtliga häradsboer. I de närmast följande förslagen (1694, 1713, 1723) återfinnas samma bestämmelser. Först i 1728 års förslag finner man stadgadt, att ersättning för åker eller äng, men ej för andra ägor, skulle utgå af kronan, ett stadgande, som sedan ingick i lagen.

Vid granskningen af 1692 års förslag hade anmärkts, att vederlaget borde utgå under form af nedsättning af hemmanets ränta (förarbetena I s. 468, VII s. 299), men huruvida denna form af ersättning åsyftats vid införandet i 1728 års förslag af bestämmelsen om kronans ersättningskyldighet, är obekant. I allt fall torde en ersättning in natura, som stadgandet närmast synes innebära, endast sällan kunnat åvägabringas. Själftva förutsättningen, att åker eller äng måste afstås, har för öfrigt i äldre tid säkerligen endast i undantagsfall förelegat; oskiftad mark var i regel att tillgå.

Det i samtliga förslag före 1728 förekommande stadgandet, att mark till allmän landsväg skall tagas af oskifto, upptogs visserligen icke i 25 kap. byggningsbalken af 1734 års lag, men detta är tydligen beroende endast af den sammandragna form, som lagverket slutligen erhöll. Måhända ansågs grundsatsen tillräckligt tydligt uttalad i 4 kap. 1 § byggningsbalken, som torde böra tolkas i öfverensstämmelse med motsvarande stadgande i 7 kap. af landslagens byggningsbalk. Jfr ock resolutionen på prästerskapets besvär den 9 dec. 1766. Det finnes ingen anledning att antaga, att genom själftva väganläggningen äganderätten till marken ansetts i allmänhet undergå någon ändring. I detta afseende står säkerligen 1734 års lag på samma ståndpunkt som landslagen. Frågan om äganderätten till de allmänna vägarna är alltså att besvara i enlighet härmed. Svaret blir hvarken mer eller mindre obestämdt än besvarandet af samma fråga rörande olika slag af allmänningar och andra oskiftade ägor, hvaraf mark till vägarna i regel tagits. Att, där undantagsvis skiftad mark ('åker eller äng') måste tagas till väg, den sålunda i anspråk tagna marken i rättsligt hänseende delade vägens karaktär i öfrigt, torde icke böra betviflas. I detta fall, men också endast i detta, är man berättigad att antaga en ändring i äganderätten. Särskilda omständigheter hafva emellertid föranledt, att full klarhet icke varit rådande i fråga om ett dylikt markförvärfvs rättsliga natur.

Allt sedan medeltiden synes — särskildt hvad allmänna landsvägar angår — häradet i regel hafva utgjort väghållningsdistrikt, men väghållningsbesväret har endast i ringa mån hvilat på häradet såsom sådant, utan hufvudsakligen på de särskilda fastigheterna. Denna ståndpunkt intager ock 1734 års lag. Lagen föreskrifver i 25 kap. 8 § byggningabalken, att alla de, som å landet hemman äga eller bruka, skola vägar röja samt att enhvar skall sitt skifte få efter den del han i by äger. Häradet har väl i regel fortfarande varit väghållningsdistrikt, men till följd af det sätt hvarpå väghållningsbesvärets utgörande varit bestämdt, har häradet icke framträdt såsom bärare af rättigheter och skyldigheter i nu förevarande afseende. Härigenom har, där markförvärf kommit i fråga för anläggning af väg, förvärfvets likställighet med andra laga fång fördunklats, och lagfart, där eljest sådan på grund af härom för hvarje tid gällande föreskriter bort ske, kunnat anses öfverflödig. Det har icke varit tydligt, för hvem lagfart skulle sökas; de väghållningsskyldige inom ett visst distrikt hafva icke enligt den allmänna uppfattningen utgjort en sådan sammanslutning, att markförvärfvet ansetts såsom ett *deras* förvärf. Då ersättning för mistad åker eller äng enligt lagens stadgande skulle lämnas af *kronan*, bidrog äfven detta därtill, att markens tagande i anspråk icke syntes förutsätta ett förvärf från de *väghållningsskyldiges* sida.

Härutinnan har en väsentlig ändring skett genom lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891. Det kan icke råda något tvifvel därom, att den 'gemensamhet för sig', hvarom talas i 5 § af nämnda lag, utgör ett s. k. särskildt bildadt rättssubjekt. Vid sådant förhållande och då stadgandet om skyldighet för kronan att utgifva ersättning upphäfts, måste de väghållningsskyldige med hänsyn till villkoren för förvärfvande af mark till väg vara underkastade hvad i allmän lag och gällande expropriationsförfattning föreskrifves om förvärf af fast egendom. Att i 1891 års lag bestämmelser härutinnan icke lämnats, kan förklaras däraf, att lagen, som öfver hufvud ytterst knapphändigt behandlar frågan om anläggning af ny väg, utgått därifrån, att en reglering af sättet för markförvärf för sådant ändamål fölle utanför lagens uppgift. Hvad sålunda gäller om markförvärf för allmän vägs anläggning måste enligt sakens natur äfven äga tillämpning å förändring af enskild väg till allmän. Tydligt är att gällande expropriationsförfattning icke förutsätter annat än förvärf af äganderätt till den mark, som för allmän väg exproprieras. För frivillig öfverenskommelse torde, då särskilda bestämmelser härom saknas, icke heller finnas annan form än öfverlåtelse af äganderätt.»

Af denna redogörelse framgår, att, enligt justitierådet Sjögrens åsikt,

marken till de äldre allmänna vägarna äges af de olika skifteslagen vid vägarna — äfven i det fall att undantagsvis skiftad mark tagits i anspråk mot ersättning. Den på sistnämnda sätt förvärfvade marken bör nämligen i rättsligt hänseende dela vägens karaktär i öfrigt, säger justitierådet Sjögren. Dock medgifver han, att full klarhet icke varit rådande i fråga om ett markförvärfvs rättsliga natur. Markförvärfvets likställighet med andra laga fång har fördunklats, och lagfart har kunnat anses öfverflödigt. Det har icke varit tydligt, för hvem lagfart skulle sökas. Först genom väglagen den 23 oktober 1891 har, enligt justitierådet Sjögrens mening, ett särskildt bildadt rättssubjekt, nämligen väghållningsdistriktet, uppkommit, för hvilket lagfart kunde begäras. Efter väglagens utfärdande måste, anser justitierådet Sjögren, de väghållningsskyldige med hänsyn till villkoren för förvärfvande af mark till allmän väg vara underkastade, hvad i allmän lag och gällande expropriationsförfattning föreskrifves om förvärf af fast egendom.

Af denna justitierådet Sjögrens framställning, som ju hufvudsakligen afser de äldre allmänna vägarna, skulle det kunna synas, som om frågan angående ägande- och dispositionsrätten till de allmänna vägarna icke vore så invecklad som den i verkligheten är. Frånsedt den omständigheten, att, åtminstone i flera delar af landet, allmänt råder den föreställningen, att kronan eller väghållningsdistriktet har äganderätt till de allmänna vägarne, så har, till följd af senare tiders ändrade samfärdselsbehof och framför allt de talrika järnvägsanläggningarna, de allmänna vägarna under de sista femtio åren undergått mycket stora förändringar under förhållanden, som nog äfven inverkat på vägarnas rättsliga ställning.

På orter, dit man förut ej haft anledning att allmänt färdas, hafva numera uppstått järnvägsstationer och större samhällen. Följden har blifvit, att en mängd nya allmänna vägar blifvit anlagda, under det att andra vägar, af hvilka en del måhända tillkommit rätt nyligen, till följd af samfärdsels nya riktning upphört att underhållas såsom allmänna och utslutits ur vägdelsingarna.

Då numera, åtminstone i mellersta och södra delarna af landet, marken i allmänhet undergått skifte samt vägarna nu för tiden anläggas så raka och backfria som möjligt, har marken till de sålunda anlagda nya allmänna vägarna i regel tagits uteslutande af skiftad mark. Antingen har ersättning lämnats för marken, eller ock har den afståtts utan ersättning. Endast i undantagsfall hafva ordentliga köpeaftal om marken upprättats. Lagfart å sådan mark har ytterst sällan och endast på sista tiden förekommit. Då marken lämnats utan ersättning, har väl i allmänhet en upplåtelsehandling upprättats, men densamma torde vanligen innehålla

endast en »upplåtelse» eller ett »tillsläppande» af marken till allmänt begagnande och ej en öfverlåtelse med äganderätt. Upplåtaren lär i sådant fall fortfarande vara att anse såsom ägare af marken till vägen. Äfven om marken upplåtits mot ersättning, utan att köpeaftal kommit till stånd, torde förhållandet vara detsamma och äganderätten sålunda bibehållas af upplåtaren. Har köpeaftal skett, kunde i allt fall marken ej lagfaras förr än från och med år 1895, då nya väglagen trädde i kraft och väghållningsdistriktet blef ett rättssubjekt, som kunde söka och erhålla lagfart. Att märka är, att enligt 55 § väglagen vägstyrelsen ej kan vidtaga sådan åtgärd utan vägstämmobeslut. Lagfart torde ock, såsom förut angifvits, nästan aldrig förekomma å vägmark. Utan lagfart blifver emellertid enligt nu gällande lagstiftning äganderätten och jämväl dispositionsrätten till allmän väg ofta illusorisk. Ett slående exempel härpå lämnar Kungl. Maj:ts ofvannämnda i högsta domstolen den 21 januari 1910 gifna dom, hvarvid justitierådet Sjögren gjorde ofvan intagna uttalande om de allmänna vägarnas rättsliga ställning. Denna dom är mycket märklig och har i sin mån bidragit att göra frågan om ägande- och dispositionsrätten till allmänna vägar aktuell. Jag skall därför i största korthet här referera samma dom.

Sedan Konungens befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län år 1895 förordnat, att en å ett hemman befintlig enskild väg skulle såsom allmän väg ingå i vägdelning inom Västra Hisings härads väghållningsdistrikt, hade de väghållningsskyldige i distriktet beslutat inlösa nämnda väg, för hvilken utsedde gode män bestämde ersättningen till 10,700 kronor. Emellertid blef hemmanet, från hvilket vägen inlösts, försäldt år 1901 å exekutiv auktion, och nye ägaren erhöi den 16 februari 1903 lagfart å fastigheten. Samma dag blef af de väghållningsskyldige först den 19 januari 1903 sökt lagfart å den inlösta vägsträckan förklarad hvilande, enär vägområdet icke blifvit i behörig ordning såsom afsöndring fastställt. År 1904 instämde den nye ägaren af hemmanet de väghållningsskyldige till häradsrätten i orten med yrkande: att som den till grund för de väghållningsskyldiges ansökning om lagfart åberopade handling icke vore en i laga ordning upprättad fångeshandling samt vägområdet icke vid den exekutiva försäljningen undantagits, och köparen af hemmanet ej heller ägt kännedom därom, att området varit fränsäldt hemmanet, den för de väghållningsskyldige gjorda lagfartsansökningen måtte ogillas och dem åläggas att till hemmanets nya ägare genast afträda vägen. Vid häradsrätten visade de väghållningsskyldige med vittnen, att den nye ägaren af hemmanet före inköpet däraf haft vetskap om att vägen förut blifvit försäld till de väghållningsskyldige. Denna instämnda talan

ogillades af hofrätten, men Göta hofrätt förklarade de väghållningsskyldige icke vara berättigade att erhålla lagfart å vägen och ålade dem att genast afträda vägen till hemmanets nye ägare. Såsom skäl för sin dom anförde hofrätten, att hemmanet blifvit såldt å exekutiv auktion, att denna försäljning jämväl omfattat vägen, samt att vid sådant förhållande och jämlikt stadgandena i 82 § utsökningslagen hemmanets nye ägare, äfven om det af de väghållningsskyldige åberopade förvärfvet af vägen vore att anse såsom ett lagligen gällande fång, vore i förhållande till de väghållningsskyldige att anse såsom rätt ägare till vägen. I denna hofrätts dom gjorde högsta domstolen ej annan ändring, än att de väghållningsskyldige lämnades ett par månaders anstånd med afträdandet af vägområdet. Två ledamöter af högsta domstolen voro dock af skiljaktig mening och ville ogilla den nye ägarens af hemmanet talan på den grund att, sedan vägen blifvit i vägdelning intagen såsom allmän väg och öfverenskommelse träffats mellan vederbörande jordägare och väghållningsskyldige därom, att vägen skulle af de sistnämnda öfvertagas, vägen blifvit till allmänt begagnande upplåten, samt att vid sådant förhållande inköp af det hemman, hvaröfver vägen framginge, ej kunde medföra någon som helst rätt att förhindra vägens användande såsom allmän väg.

Denna högsta domstolens dom medför högst betänkliga konsekvenser. Sälunda kan ett väghållningsdistrikt, som icke fått afsöndring fastställd å alla från olika hemmanslotter upplåtna delar af en allmän väg samt icke därefter låtit lagfara alla dessa delar, icke vara säker på att icke, när helst något hemman, hvaröfver vägen går, säljes exekutivt, nödgas ånyo köpa den öfver hemmanet gående delen af vägen eller lämna betalning därför, i det fall att förut öfverenskommelse om fri upplåtelse af vägen träffats.

Samma risk kan nog uppstå äfven i andra fall än efter exekutiv försäljning, såsom då ny ägare af hemman, öfver hvilket vägen går, sökt lagfart före väghållningsdistriktet och därvid varit i god tro, att han haft äganderätt till vägen, eller då mark till vägen endast »upplåtits» eller »tillsläppts» för allmänt begagnande samt denna rättighet, som väl endast medfört nyttjanderätt till vägen, icke blifvit in-tecknad eller ock ägt bestånd öfver femtio år eller icke blifvit förbehållen vid öfverlåtelse af hemman, hvarifrån vägen upplåtits (se 1 kap. 1—3 §§ i lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom).

Alla de åtgärder för lagfarts erhållande å allmän väg, hvilka nu äro behöfliga för vinnande af trygg ägande- och dispositionsrätt till vägen, äro allt för omständliga och skulle väsentligt förhöja de ändock dryga kostnaderna för tillkomsten af en allmän väg. Sådana åtgärder hafva äfven,

såsom ofvan antydzts, endast i rena undantagsfall vidtagits. Det synes därför vara nödvändigt, att lagstiftningen tager frågan om hand och inför enklare åtgärder till tryggande af ägande- eller dispositionsrätten till allmän väg. Vaghållningsdistriktets dispositionsrätt till allmän väg bör dock naturligtvis alltid vara inskränkt så till vida, att de administrativa myndigheterna äga såsom hittills föreskrifva åtgärder angående sådan vägs underhåll m. m.

Det enklaste och mest praktiska synes mig vara, att lagstiftningen ordnade dispositionsrätten till allmän väg i ungefärlig öfverensstämmelse med hvad som före den 1 januari 1876, då kungl. förordningen angående inteckning i fast egendom trädde i kraft, gällde angående servitut till enskild väg. Före denna tid var nämligen upplåtelse af rätt till enskild väg mot eller utan ersättning ett servitut, som gällde utan inteckning och detta äfven mot den, som inköpt fastighet exekutivt utan förbehåll om servitutet. Att så varit förhållandet framgår af en mängd rättsfall, af hvilka må nämnas Kungl. Maj:ts domar den 30 mars 1896 (se Holms juridiska arkiv Afd. I år 1896 sid. 148) och den 29 september 1904 (se Holms juridiska arkiv Afd. I år 1904 sid. 295) samt utslag den 14 oktober 1909 (se Holms juridiska arkiv Afd. I år 1909 sid. 490). En sådan lagändring, som af mig nu ifrågasatts, torde lämpligen kunna ske dels genom ändringar i lagen om nyttjanderätt till fast egendom och förordningen om inteckning i fast egendom af innehåll att upplåtelse af rätt till allmän väg skulle vara gällande mot ny ägare äfven utan inteckning och utan sådana inskränkningar, som omförmålas i 1 kap. 1 och 3 §§ i lagen om nyttjanderätt till fast egendom, och dels genom tillägg till 105 § utskönningslagen om att sådan upplåtelse skulle gälla äfven mot den, som inköpt fastighet å exekutiv auktion. Dessa nya bestämmelser synas möjligen böra gifvas retroaktiv verkan, så att de komma att gälla alla förut befintliga allmänna vägar.

Anses den nu föreslagna servitutsrätten utan inteckning ej böra ånyo införas, torde ett särskildt lagfartsförfarande i ungefärlig öfverensstämmelse med hvad som gäller angående järnväg böra stadgas, dock att lagfarten förläggas till häradsrätt, samt i samband därmed ett enklare expropriationsförfarande böra införas.

Ett sådant lagfarts- och expropriationsförfarande medför den fördelen, bland andra, att om allmän väg behöfver omläggas, den för omläggningen nödiga nya marken kan förvärfvas genom ägoutbyte med den gamla vägsträckan. Härvid är att märka, att enligt nu gällande lag ägoutbyte i flera fall ej kan användas vid vägomläggning, men det förslag till ny skifteslag, som af en därtill utsedd kommitté afgifvits den 28 juli 1911, undanröjer denna olägenhet genom stadganden i lagförslagens 80 och 81 §§.

I samband med införande af ett lagfarts- och expropriationsförfarande vid anläggning af ny väg böra äfven bestämmelser meddelas om den exproprierade markens frigörande från in-teckningar, som häfta vid de fastigheter, från hvilka marken upplåtits.

Det är emellertid ej blott i fråga om tryggad besittningsrätt till allmänna vägar, som nya lagbestämmelser erfordras. Äfven med afseende å nedlagda allmänna vägar är det af nöden, att bestämmelser utfärdas om dispositionsrätten till desamma.

Såsom ofvan nämnts, råder en rätt utbredd föreställning, att kronan eller väghållningsdistriktet har äganderätt till de allmänna vägarna. Om en sådan väg till följd af förändrade kommunikationsförhållanden indrages från allmänt underhåll eller omlägges, har stor osäkerhet uppstått om rätten att förfoga öfver marken till den indragna vägen eller till den vägsträcka, som vid omläggningen upphör att vara allmän väg. Sådan mark kan väl ibland vara behöflig såsom enskild väg, men den behöfver då åtminstone icke hafva samma vägbredd som förut. Ofta behöfver marken emellertid ej alls bibehållas såsom väg. Att skifta vägen mellan alla delägare i skifteslaget, om nu detta är ägare till vägen, kan ej gärna komma i fråga. För en delägare möter det äfven ofta stora svårigheter och kostnader att tillösa sig vägen af alla öfriga skiftesdelägare. Det vanliga är därför, att vägen antingen får kvarligga oanvänd, om den anses tillhöra kronan eller väghållningsdistriktet — i fall väghållningsdistriktet tillfrågas angående dispositionen däraf, kan detta med fullt skäl säga, att det anser sig icke äga befogenhet att besluta om dispositionen af marken — eller ock utan vidare tages i besittning af jordägarna invid vägen. Ofta nog hafva sedermera på området för den ursprungliga vägen uppförts dyrbara byggnader eller vidtagits andra åtgärder med densamma, hvar till vederbörande jordägare, som måhända någon tid efter vägförändringen icke ens ägt kännedom om densamma, i allt fall ansett sig berättigad, särskildt om han af egen mark, ehuru på annan plats, släppt till mark för vägens omläggning. Sådan jordägare kan sedermera, om skifteslaget eller den verkliga ägaren förr eller senare gör anspråk på marken, nödgas med stor förlust afträda densamma eller därför betala dryg ersättning. Dessa nu omnämnda förhållanden torde tydligt utvisa, att behof af lagstiftning föreligger.

Jag har tänkt mig, att en sådan lagstiftning möjligen kunde gå i den riktningen, att jordägare invid förutvarande allmän väg, som ville använda vägen och lägga den till sin fastighet, skulle äga rätt därtill, om han gjort anmälan därom hos domaren, och kungörelse därom af domaren utfärdats med föreläggande för den, som kunde hafva något att erinra i saken, att

inom viss tid till domaren ingifva skriftliga erinringar, men sådana icke inom förelagd tid inkommit. Anteckning om ett sådant förvärf torde böra ske i lagfartsboken. Ett sådant förfaringssätt skulle stå i öfverensstämmelse med grunderna för stadgandena i 12 kap. 5, 6 och 11 §§ i vattenrättskommitténs den 17 december 1910 afgifna förslag till vattenlag.

Hela denna invecklade och svårlösta fråga om ägande- och dispositionsrätten till såväl allmän väg som förutvarande sådan väg kräfver emellertid en noggrann utredning, som endast Kungl. Maj:t är i tillfälle att verkställa.

På grund af hvad jag sålunda anfört, får jag hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte, efter verkställd utredning, låta utarbeta och för Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser i syfte dels att vinna trygghet från det allmännas sida i dispositionsrätten till allmän väg, och dels att ordna äganderättsförhållandena till allmän väg, som nedlagts.

Stockholm den 26 Januari 1912.

J. W. Spens.