

Nr 9

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående dels fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsningar av järnväg och väg, dels ock framläggande för 1957 års riksdag av förslag till lag om skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta mark till ny övergång m. m.

Tredje lagutskottet har behandlat tre inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 126 i första kammaren av fru Nilsson *m. fl.*, den därmed likalydande nr 169 i andra kammaren av herr Andersson i Björkäng *m. fl.* samt nr 290 i andra kammaren av herr Gezelius.

I motionerna I: 126 och II: 169 hemställs, »att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att ny utredning skyndsamt verkställs med beaktande av de i motionerna anförda synpunkterna, och att riksdagen förelägges de förslag som utredningen må föranleda».

Motionen II: 290 utmynnar i ett yrkande, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, »att Kungl. Maj:t måtte till 1957 års riksdag framlägga förslag till lag om skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta mark till ny övergång och att medgiva breddning eller annan ändring av befintlig övergång samt om fördelning av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg».

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver yttrande inhämtats från järnvägsstyrelsen, varjämte på begäran av utskottet yttrande avgivits av Riksförbundet Landsbygdens folk.

GÄLLANDE RÄTT

Frågor rörande anordnande av korsning mellan järnväg och ägoväg (d. v. s. väg som huvudsakligen tjänar fastighets inre kommunikationer) samt om fördelning av kostnaderna härför är att bedöma uteslutande med ledning av de avtal, som träffats mellan järnvägarnas innehavare och jordägarna, av allmänna rättsregler och av bestämmelser, som meddelats i administrativ väg i samband med järnvägarnas tillkomst och i lagarna om expropriation, om enskilda vägar, om stängselskyldighet för järnväg m. m.

En ingående redogörelse för gällande rätt finnes intagen i ett år 1951 avgivet betänkande med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m. m. (SOU 1951: 52 s. 10—16 och 24—34).

Tillämpliga bestämmelser m. m.

Vad beträffar bestämmelser som berör hithörande frågor är till en början att märka bestämmelser, meddelade i samband med fastställande av arbetsplaner och koncessioner för järnvägsföretag.

Vid utförandet av statliga järnvägsanläggningar synes förfaringsättet alltid ha varit, att Kungl. Maj:t, sedan arbetsplan upprättats, lämnat tillstånd till järnvägens utförande i överensstämmelse med planen. Beslutet har tillika innefattat erforderligt expropriationsmedgivande.

Den form, under vilken tillstånd att anlägga enskild järnväg lämnats av Kungl. Maj:t, utgjordes under 1850- och 1860-talen av privilegium, oktroj eller fastställelse av uppgjord plan för anläggningen. Från och med år 1869 har tillstånd till anläggning av enskild järnväg lämnats av Kungl. Maj:t i form av koncession å anläggningen. Innehållet i koncessionerna har varit synnerligen växlande. De innehåller emellertid genomgående en förteckning över rättigheter och skyldigheter som tillkommer koncessionshavaren.

De arbetsplaner rörande järnvägsanläggning, som legat till grund för Kungl. Maj:ts beslut om utförande av sådant företag, har regelmässigt utgjorts av plan- och profiliritningar över järnvägen med tillhörande beskrivning, detaljritningar och kostnadsförslag. Ritningarna har åtminstone ofta varit så utförliga att läget av tilltänkta enskilda vägövergångar varit utmärkt å desamma.

I fråga om expropriationsförfattningarna reglerades vid tiden för de första järnvägsanläggningarna skyldigheten att avstå mark för trafikled av förordningen den 20 november 1845 om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov. Närmare bestämmelser meddelades i en kungörelse den 27 november 1845 med vissa föreskrifter i anledning av vad om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov är vordet förordnat. 1845 års förordning avlöstes av förordningen den 14 april 1866 angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov, medan 1845 års tillämpningskungörelse bibehöll sin giltighet. 1866 års nyssnämnda förordning efterträddes i sin tur av nu gällande *expropriationslag den 12 maj 1917* och tillämpningskungörelsen ersattes av 4 § i sagda lag. Enligt nämnda författningar har alltifrån början gällt, att vid ansökning om Kungl. Maj:ts tillstånd till inlösen av mark uppgift skulle lämnas om bl. a. de särskilda överenskommelser, som blivit träffade med markägaren.

I 7 § första stycket expropriationslagen stadgas, att ägare av fastighet,

varav en del exproprieras, är berättigad till ersättning för skada och intrång, som åsamkas återstoden av fastigheten genom expropriationen. Ägare av fastighet, varav en del exproprierats för framdragande av järnväg, är alltså berättigad till ersättning för intrång, som åsamkats återstoden, t. ex. för försvårade förbindelser mellan ägor vilka åtskilts genom järnvägen. Detta överensstämmer också med äldre rätt.

Något stadgande, i kraft varav den exproprierande kan åläggas att vidtaga särskilda anordningar för att förekomma olägenheter, som åsamkas återstoden av fastigheten, såsom skyldighet för järnvägsinnehavare att anordna och bekosta övergång, innehåller expropriationslagen icke, lika litet som tidigare författningar i ämnet. Däremot förutsattes i expropriationslagen att överenskommelse kan ingås om att den exproprierande skall vidtaga åtgärder i angränsande fastigheters intresse. Sålunda stadgas i 7 § andra stycket att vid expropriationsersättnings bestämmande hänsyn skall tagas till huruvida den exproprierande på grund av åtagande eller av annan anledning är pliktig att vidtaga åtgärd till förebyggande eller förminskande av skada eller intrång. Denna grundsats torde överensstämma med vad som ansetts gälla även före tillkomsten av expropriationslagen.

Enligt 6 § *lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar* skall, där det för fastighets ändamålsenliga brukande är av synnerlig vikt att väg för en fastighet bygges över annan fastighets område och detta ej länder till märkligt men för den senare fastigheten, därifrån upplåtas den mark som åtgår till vägen. I 9 § samma lag föreskrives att ersättning skall utgå såväl för upplåtelse av mark till väg som för annat intrång, vilket orsakas av vägs byggande eller begagnande. Skyldighet att upplåta mark till enskild väg göres gällande vid förrättning enligt ordning som närmare beskrives i lagens 15—39 §§. De nu refererade bestämmelserna kan otvivelaktigt anses tillämpliga även å mark som ingår i järnväg.

Till skydd för större hemdjur har genom *lagen den 13 april 1945 om stängselskyldighet för järnväg m. m.* införts skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed järnvägar, såframt kostnaden icke är oskäligen i förhållande till nyttan därav för betesbruket. Denna skyldighet kan enligt lagens övergångsbestämmelser under vissa förutsättningar göras gällande även med avseende å sådana bansträckor, som vid lagens ikraftträdande icke var inhägnade.

Lagen innehåller ej någon särskild bestämmelse angående led eller grind, som erfordras på grund av att järnväg korsas av annan trafikled. Under förarbetena till lagen synes emellertid närmast ha förutsatts, att stängselskyldigheten även kan omfatta förpliktelse för järnvägsinnehavare att vid korsning mellan järnväg och enskild väg hålla grind över vägen (se SOU 1944: 35 s. 52 och prop. 19/1945 s. 42—43). Denna uppfattning överensstämmer med grunderna för lagen om ägofred den 2 juni 1933.

Slutligen finns bestämmelser om säkerhetsanordningar, vilka

inskränker sig till vissa i senare tid tillkomna administrativrättsliga föreskrifter om säkerhetsanordningar m. m.

I *kungörelse den 26 juni 1933* (nr 469) *angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg*, vars tillämplighetsområde är begränsat att avse korsning med allmänneligen befaren väg, stadgas skyldighet för järnvägs innehavare att uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar i dylik korsning.

Emellertid kan enligt *kungörelse den 5 december 1941* (nr 919) *angående statsbidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar* järnvägs innehavare erhålla bidrag av statsmedel med intill 90 % av engångskostnad för anordning, som vidtagits på grund av bestämmelserna i nyssberörda kungörelse den 26 juni 1933. Statsbidrag må även utgå till kostnad för vidtagande utmed järnvägen av annan anordning, såsom förbättring av sikt, omläggning av enskild väg för trafikens avledande eller dylikt, varigenom särskilda säkerhetsanordningar bli obehövligen eller anordningar av mindre dyrbar beskaffenhet bli tillräckliga. I fråga om korsning med icke allmänneligen befaren väg må bidrag utgå endast om Kungl. Maj:t finner särskilda skäl föreligga.

I detta sammanhang må nämnas att riksdagen i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition (1955:1 bil. 8 s. 56) för budgetåret 1955/56 anvisat ett reservationsanslag å 250 000 kronor att avräknas mot automobilskatte-medel till bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid vissa järnvägs korsningar. Bidrag å likalydande belopp för samma ändamål har föreslagits även i årets statsverksproposition. Beträffande syftet med detta bidrag, som skall utgå till plankorsningar med icke allmänneligen befarna vägar, anförde chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, bl. a. följande:

Vid början av år 1953 fanns enligt uppgift i landet sammanlagt 38 600 järnvägs korsningar, varav icke mindre än c:a 34 000 avsåg korsning med enskild väg, som ej allmänneligen befares. — — — För att inom rimlig tid få en önskvärd förbättring av trafiksäkerheten på detta område till stånd torde det därför vara erforderligt, att från det allmännas sida praktiska åtgärder nu snarast vidtages. Den lämpligaste lösningen synes mig vara den av 1953 års trafiksäkerhetsutredning föreslagna, enligt vilken statsbidrag skulle utgå till järnvägsföretag i den mån företagen låter utföra vissa erforderliga trafiksäkerhetsfrämjande arbeten i anslutning till korsningar mellan järnväg och enskild väg oberoende av om säkerhetsanordningar finnes där eller ej. Härvid förutsättes således en helt frivillig medverkan från järnvägens sida för att höja trafiksäkerheten. Järnvägsstyrelsen, som representerar över 90 % av landets hela järnvägsnät, är för sin del beredd att medverka. De enskilda järnvägarna har visserligen ej velat bli ålagda att betala några kostnader för denna verksamhet men de bör ges samma möjlighet som statens järnvägar att delta. Ytterligare

en förutsättning är, att åtgärderna kan vidtagas efter frivillig överenskommelse med vederbörande markägare. — — — Bidrag bör även kunna utgå för åtgärder, som syftar till att sätta enskild väg i tillfredsställande skick närmast själva järnvägs korsningen, t. ex. erforderlig vägomläggning, förbättring av vägens plan och profil samt av själva vägbanan. — — — Statens järnvägar bekostar enligt praxis redan ifrågavarande slags åtgärder inom den del av vägbanan, som ligger mellan de båda yttersta rälssträngerna jämte en meter på vardera sidan. Trafiksäkerhetsutredningens förslag innebär, att järnvägen skulle få bidrag med 90 % av kostnaderna för arbetena inklusive sådana, som utförs inom järnvägens del, d. v. s. samma procentsats som gäller för uppsättandet av tekniska säkerhetsanordningar. Järnvägsstyrelsen har för sin del ej velat motsätta sig, att återstående 10 % bestrids av statens järnvägar. Jag anser också järnvägens föreslagna andel av kostnaderna skäligen med hänsyn bl. a. till att den ökade trafiksäkerheten även är till nytta för järnvägen samt förordar, att bidrag må utgå med 90 % för de åtgärder, som kan komma att utföras av järnvägen.

Kungl. Maj:t har den 21 oktober 1955 utfärdat anvisningar för anslaget användning i överensstämmelse med departementschefens uttalande i propositionen.

Det nuvarande rättsläget

Rättsförhållandet mellan järnvägens innehavare och ägarna av angränsande mark regleras principiellt på privaträttslig grund och avgöres i första hand med hänsyn till vad som förekommit vid det expropriationsförfarande eller de avtal om frivillig markupplåtelse, som ägt rum i samband med järnvägens tillkomst, samt av de senare avtal, som må ha ingåtts mellan järnvägsinnehavaren och den enskilde markägaren. I regel är, även där markförvärvet skett genom expropriation, den enskilde jordägarens rätt beroende på avtal — uttryckligt eller underförstått — mellan honom och **anläggaren av järnvägen.**

Den skillnad i fråga om de avtalslutande parternas utgångsläge, vilken föreligger mellan de fall, då övergången tillkommit i samband med att järnvägen byggdes, och de fall, då den tillkommit senare, bör särskilt beaktas. Vid de markförvärv, som föregått järnvägens byggande, har anläggaren varit nödsakad att utge ersättning för alla olägenheter, som kunde uppkomma för de ursprungliga markägarna, om deras anspråk på obehindrad förbindelse mellan ägorna åsidosattes. Något sådant tvångsläge har däremot icke förelegat för järnvägsinnehavaren, då fråga varit att upplåta rätt till övergång över befintlig järnväg.

De enskilda övergångar, som tillkommit samtidigt med järnvägen, torde undantagslöst ha utförts på bekostnad av järnvägens anläggare. Även underhållet av anordningar i övergången bekostas i stor utsträckning av järnvägen. Underhållet fullgöres regelmässigt av järnvägarna såvitt angår den del av vägbanan, vars konstruktion och underhåll är beroende av spåret och syllarna, varjämte det dessutom är vanligt

att järnvägen underhåller de trummor under vägen, som erfordras för järnvägsdikena. Sålunda har järnvägsstyrelsen i en den 9 december 1943 till samtliga distriktschefer avlåten skrivelse förklarar sig medge att statens järnvägar skall bekosta ändringsarbeten inom spårområdet, d. v. s. mellan rälerna och c:a en meter på vardera sidan utanför dessa, under det att arbetet i övrigt får utföras och bekostas av markägaren. Anledningen härtill uppger järnvägsstyrelsen vara, att markägarna icke lämpligen själva kan få utföra något arbete inom spårområdet samt att järnvägen av billighetsskäl och för att undvika alla tvister om kostnaderna ansett sig böra bära dessa utgifter själv. Vidare är att märka att eventuellt erforderliga varningsmärken och säkerhetsanordningar genomgående på grund av särskilda föreskrifter hålles av järnvägsinnehavaren samt att denne därjämte i allmänhet enligt bestämmelser i koncessionen samt numera i lagen den 13 april 1945 om stänselskyldighet för järnväg m. m. skall hålla järnvägen inhägnad. För de kostnader järnvägarnas innehavare på grund härav får vidkännas för säkerhetsanordningar och grindar m. m. torde de icke utfå någon ersättning av de enskilda fastighetsägarna. Däremot torde dessa ofta ombesörja och även bekosta underhållet av själva vägbanan utanför spårområdet.

Beträffande övergångar, vilka tillkommit senare än järnvägen, är förhållandena annorlunda. För bifall till framställningar om inrättande av dylika övergångar har järnvägsföretagen genomgående krävt, att den enskilde markägaren åtagit sig att svara för alla uppkommande kostnader, även för underhållskostnaderna.

Vad härefter angår frågan, om och i vad mån järnvägsinnehavarens och den enskilde markägarens inbördes rättigheter kan röna inflytande av ändringar i järnvägens eller intilliggande fastighets driftsförhållanden är att märka att någon rättslig särställning ej tillkommer de fastigheter, för vilka ägovägsövergångar anlagts efter expropriation av mark i samband med järnvägs framdragande. I svensk expropriationsrätt är det nämligen en vedertagen regel (numera uttryckt i 34 § andra stycket expropriationslagen) att expropriationen utgör en slutlig reglering av de förhållanden, som står i samband med tvångsöverlåtelsen, så att några ytterligare ersättningsanspråk ej kan framställas efter expropriationens avslutande.

Till sin rättsliga konstruktion är rätt till övergångsställe och järnvägsinnehavarens eventuella förpliktelse att underhålla anordningar i övergångsstället att beteckna som ett servitut, vilande å järnvägsfastigheten till förmån för den eller de fastigheter för vilka övergångsstället anvisats. Därav följer bl. a. att järnvägsinnehavaren, så länge servitutet gäller, icke äger göra något som inskränker eller försvårar nyttjandet av övergången för fastighetens bruk. Förflyttning av servitutet kan ske efter förordnande av domstol med stöd av 5 § lagen den 14 juni 1907 om servitut men blott

om förflyttningen ej medför något förfång för de berättigade, vilket gör stadgandets praktiska betydelse ringa. En utväg, som emellertid står järnvägsinnehavaren till buds, är att skrida till expropriation av den särskilda rätt till övergång, som kan tillkomma viss fastighet.

Järnvägarna behöver generellt icke finna sig i andra villkor än dem som upptagits i de faktiskt träffade avtalen. I regel måste det antagas, att de enskilda markägarna nöjt sig med en utfästelse, vilken täckt de driftsbehov som kunnat förutses vid avtalens ingående. Enskild markägare kan i praktiken ej på avtal om upplåtelse av rätt till övergångsställe grunda någon rätt att bredda, förflytta eller annorledes förändra övergången i andra fall än när uttrycklig bestämmelse därom kan påvisas.

Då alltså den enskilde jordägaren i regel icke — bortsett från bestämmelserna i lagen om enskilda vägar — äger utan järnvägsinnehavarens medgivande ändra befintlig övergång, kan järnvägsinnehavaren ej heller ha någon allmän skyldighet att bekosta av markägaren föranledda ändringar av anordningarna vid övergången. Av en rikhaltig rättspraxis angående kostnader för skyddsanordningar, som järnvägsinnehavaren låtit uppsätta, kan dragas slutsatsen, att innehavare av den sist tillkomna trafikleden enligt den s. k. prioritetsregeln är pliktig att hålla sådana anordningar, som erfordrades för den korsande ledens trafik vid den tidpunkt då övergången inrättades. Än mer torde emellertid praxis innebära, att den äldre trafikleden skall få utveckla sig på naturligt sätt utan hinder av den senare trafikledens tillkomst. Den synpunkt, som härvidlag ligger till grund för domstolarnas avgöranden, lär vara att ägaren av den senare tillkomna trafikleden skall svara för kostnader, vilka uppkommer till följd av sådan ökning i trafiken å den äldre leden, som kunnat förutses vid övergångens tillkomst. Om således järnvägen framdragits över en enskild väg, bör järnvägsinnehavaren bekosta de nya säkerhetsanordningar, vilka nödvändiggöres exempelvis av en måttlig ökning av den bebyggelse vägen tillgodoser. Däremot bör järnvägsinnehavaren icke bekosta sådana anordningar, som föranleds av att bebyggelsen antar stadsmässig karaktär eller att någon av fastigheterna används för annat ändamål, som helt rubbar förutsättningarna vid övergångens tillkomst.

Där behovet av särskilda åtgärder uppkommit till följd av omständigheter, som ej kunnat förutses vid övergångens tillkomst, lär kostnaderna böra bäras av den trafikled, till vilken de förändrade förhållandena är att hänföra. Vållas kostnaderna av trafiken å vägen, skall de alltså bäras av de väghållningsskyldiga, och kan kostnaderna sägas vara betingade av båda trafikledernas behov, bör de fördelas mellan de väghållningsskyldiga och järnvägsinnehavaren. Dessa grundsatser lär principiellt vara att tillämpa även i fråga om kostnader för andra anordningar än säkerhetsanordningar i övergångsställena.

En tillämpning av nu antydda principer på frågan, huruvida innehavare

av järnväg är pliktig att bekosta sådana ändringar av anordningar i korsning mellan järnvägen och ägoväg, som påkallas av inträdda förändringar i jordbrukets driftsbehov, ger sammanfattningsvis följande resultat.

I fråga om övergångsställe, som tillkommit senare än järnvägen, är järnvägens innehavare fri från skyldighet att bekosta ändringsarbeten i fastighetsägarens intresse.

Är övergången tillkommen samtidigt med järnvägen, lär avgörandet bero på huruvida den omständighet, vilken åstadkommit behovet av ändringen — d. v. s. i förevarande fall nya, väsentligt bredare jordbruksmaskiner — kunnat förutses vid järnvägens tillkomst. Detta torde i allmänhet icke vara förhållandet. Domsmotiveringen i åtskilliga rättsfall synes utvisa, att biltrafikens uppkomst och utveckling ansetts utgöra omständigheter, som ej kunnat förutses vid de äldre järnvägarnas tillblivelse. Det synes knappast kunna göras gällande att tillkomsten av de moderna jordbruksmaskinerna varit lättare att förutse. I enlighet härmed synes man böra utgå från att det åligger vederbörande fastighetsägare att gentemot järnvägsinnehavaren svara för de kostnader en på grund av jordbrukets ändrade driftsförhållanden i fastighetsägarens intresse företagen breddning av övergång medför, även om övergången tillkommit samtidigt med järnvägen. Möjligen bör dock undantag göras för de mindre järnvägssträckningar, som utförts under de senaste årtiondena.

TIDIGARE BEHANDLING AV HITHÖRANDE FRÅGOR

Äldre författningsförslag m. m.

Såsom av motionerna framgår har hithörande spörsmål förut varit föremål för riksdagens behandling. Utskottet vill i korthet beröra vad som tidigare förekommit.

Förslag till bestämmelser angående fördelningen av kostnaderna för anordningar i korsning av järnväg och väg framlades första gången av den år 1904 tillsatta trafiksäkerhetskommittén i dess år 1907 avgivna betänkande med förslag till bestämmelser för tillgodoseende av trafiksäkerheten å enskilda järnvägar. Bestämmelserna innebar i princip, att kostnaderna i fråga skulle betalas av den trafikled, som sist tillkommit.

Trafiksäkerhetskommitténs förslag föranledde ingen omedelbar åtgärd. Sedan efter remisser utlåtande över förslaget avgivits av åtskilliga myndigheter, utarbetades emellertid inom civildepartementet ett nytt förslag till lag om korsning mellan järnväg och väg eller gata. Även detta förslag, vilket avsåg att bli tillämpligt å såväl statliga som enskilda järnvägar, grundade sig å prioritetsregeln. Det överlämnades till chefen för civildepartementet den 27 maj 1918 men har icke förelagts riksdagen.

Några konkreta förslag till bestämmelser i ämnet har sedermera ej fram-

lagts. Orsaken härtill torde främst vara, att rättsgrundsatserna på området under 1920- och 1930-talen genom praxis blivit så fastslagna, att tvekan om deras innehåll blott undantagsvis försports.

Däremot har hithörande spörsmål berörts i samband med utredningar på andra närbesläktade områden. I anledning av inkomna framställningar om bidrag av automobilskattemedel till säkerhetsanordningar utarbetades i början av år 1928 inom kommunikationsdepartementet en promemoria i ämnet. I denna uttalades bl. a., att när fråga vore om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållandena, kostnaden skulle bäras av den som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra. — Järnvägsekonomisakkunniga framhöll i skrivelse den 13 oktober 1928 till chefen för kommunikationsdepartementet, att det uppenbarligen icke kunde vara skäligt att belasta järnvägarna med kostnader för ett annat, nytillkommet trafikmedel, automobilerna. De sakkunniga fann, att för biltrafiken tillkomna säkerhetsanordningar borde bekostas med bilskattemedel. I fråga om kostnadsfördelningen anslöt sig de sakkunniga till vad som förordats i nyssnämnda promemoria. Förslaget vann statsmakternas bifall. Enligt härom den 4 september 1929 utfärdad kungörelse, numera efterträdd av 1941 års förenämnda kungörelse i ämnet, skulle bidrag med vissa begränsningar utgå med belopp, motsvarande den del av kostnaderna för säkerhetsanordning, som skäligen funnes böra åvila vägintrasset.

De utredningsmän, som tillkallats den 20 november 1931 med uppdrag att verkställa utredning om åtgärder till höjande av trafiksäkerheten vid korsningar i plan mellan vägar och järnvägar, har även behandlat frågan om fördelning av kostnaderna för särskilda säkerhetsanordningar (SOU 1933: 7). Utredningsmännen ansåg att den praxis som utvecklats på området och vilken det icke borde komma i fråga att i lagstiftningsväg frångå, dåmera gäve sådan ledning, att föga vore att vinna genom en lagstiftning.

Vid 1948 års riksdag väcktes två likalydande motioner av herr Gustaf Elofsson m. fl. (I: 189) samt av herr Harald Johnsson i Skoglösa m. fl. (II: 319), med hemställan att riksdagen måtte föranstalta om införande i lag av uttrycklig bestämmelse, att innehavare av järnväg, som delade fastighetsägare, vore skyldig att hålla ur driftssynpunkt tillfredsställande anordningar för övergång av järnvägen. Till stöd för yrkandet anfördes i huvudsak liknande synpunkter som i de motioner, vilka nu är hänvisade till utskottets yttrande.

Första lagutskottet, till vilket motionerna hänskjutits, anförde i sitt utlåtande (nr 22), efter att ha lämnat en redogörelse för frågans rättsliga läge, bl. a.:

Det kan ifrågasättas, om icke åt rättspraxis lämpligen borde överlämnas att lösa det i motionerna väckta spörsmålet. Emellertid kan antagas att med hänsyn till frågans invecklade art och de skiftande faktiska omständighe-

terna i olika fall det komme att taga avsevärd tid, innan en klar praxis hunnit stadga sig. Under sådana omständigheter och då frågan synes vara av praktisk betydelse åtminstone i vissa delar av vårt land, finner utskottet lämpligt, att densamma löses lagstiftningsvägen.

Innan lagbestämmelser på området kunna komma till stånd, är det nödvändigt, att frågan närmare utredes. Därvid måste en avvägning ske mellan de båda emot varandra stående intressena. Jordbrukarna önska att utan särskilda kostnader på bekvämaste sätt få förbindelse mellan de olika ägorna, medan järnvägens innehavare icke vill betungas av större kostnader för anläggningar, som icke främja järnvägsdriften. Därjämte måste beaktas det allmänna intresset av att trafiken på banan kan fortgå så ostört och säkert som möjligt.

Utskottets utlåtande utmynnade i en hemställan, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en utredning av frågan rörande fördelning av kostnaderna för anordningar vid korsning mellan järnväg och ägoväg samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Sedan riksdagen bifallit utskottets förslag bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för justitiedepartementet att låta verkställa den begärda utredningen.

Betänkande avgavs den 10 december 1951 av dåvarande lagmannen Alfred Bexelius (SOU 1951:52).

1951 års betänkande

Beskaffenheten av befintliga övergångar och behovet av ändringsåtgärder. I betänkandet (s. 35—38) upplyses, att äldre ägovägsövergångar i allmänhet har en bredd av 6 alnar (3,6 meter), vilken bredd förr ansågs tillräcklig för att i regel medge möte mellan tyngre arbetsfordon. Även för de tidigast brukade redskapen av mera modernt snitt torde denna vägbredd regelmässigt ha varit tillräcklig. Först under senare årtionden hade lantbruket i större omfattning övergått till att bruka maskintyper av sådana format, att svårigheter uppkommit. Av exempel i betänkandet på aktuella maximibredder för större maskintyper framgår, att dessa i allmänhet varierar mellan c:a 5 och 3 meter, delvis beroende på om maskinerna är i arbets- eller transportläge. En rimlig vidd på grindöppningar, avsedda för transport av redskap, anses därför i betänkandet vara 5,0—5,5 meter för större lantbruk och 3,5—4,0 meter för mindre brukningsdelar. Någon nämnvärd ökning av de förekommande maximala maskinbredderna räknar utredningsmannen icke med på grund av framkomligheten på vägar av nu gängse typ. Där breddning ej vore erforderlig, kunde dock redskapens tyngd göra det nödvändigt med fastare vägbana än tidigare.

Antalet enskilda ägovägsövergångar beräknades till omkring 30 000 för statens järnvägar och 2 200 för de enskilda, till järnvägsföreningen anslutna järnvägarna. Kostnaden för breddning av en övergång har av järnvägsstyrelsen angivits uppgå till 300—350 kronor vid 1949 års prisläge.

Såsom ett grovt överslag har av järnvägsstyrelsen till utredningsmannen uppgivits, att under åren 1946—1948 högst 20—30 breddningar per år förekommit, huvudsakligen i de mellersta och södra delarna av landet. Enligt järnvägsföreningen hade framställningar och överenskommelser om breddning av övergångar skett i ett stort antal fall vid en enskild järnväg men vid övriga enskilda järnvägar blott i undantagsfall. Järnvägsförvaltningarna hade genomgående ställt sig välvilliga till gjorda framställningar.

Behovet av lagstiftningsåtgärder. Utredningsmannen anför (s. 39—49), att prioritetsregeln i rättspraxis, så långt det varit möjligt, tillämpats så att i avtalen om anläggande av övergångar intolkats en förpliktelse för järnvägsinnehavaren att svara i viss utsträckning även för framtida ändringar i kringliggande fastigheters trafikbehov, men att alldeles oförutsedda förändringar ansetts falla utanför avtalens ram.

Utredningsmannen, som ej anser en reglering efter hittillsvarande linjer grundad å någon logisk nödvändighet, redovisar härefter bl. a. följande skäl för en ändring genom lagstiftning till markägarens förmån.

Den tekniska utveckling i form av utökning av driftens omfattning, övergång till tyngre vagnmateriel, ökning av tågastigheter m. m., som varit ägnad att förbättra det ekonomiska utbytet av järnvägstrafiken, har i regel ej medfört någon ökning av järnvägarnas förpliktelser mot jordägarna, trots att dessa åtgärder i många fall vållat jordägarna avsevärt omak vid utövningen av deras rättigheter till övergång, utan att ersättning därför ifrågasatts. Då den fortskridande tekniken på jordbrukets område så småningom lett till att en upprustning av redskapsbeståndet blivit nödvändig, verkar de nu tillämpliga rättsreglerna i den riktningen, att markägaren får betala ej endast de åtgärder, som direkt sammanhänger med behovet att forsla fordon mellan ägorna, såsom förstärkning av körbanor o. d., utan även sådana åtgärder, som föranletts av järnvägstrafiken. För den enskilde markägaren är det mestadels — på grund av bristande ekonomiska resurser och saknad av tillgång till behövliga handlingar rörande de särskilda övergångsstälernas tillkomst och eventuellt träffade avtal — en vansklighets sak att inlåta sig i tvist med järnvägen i dylika frågor, och detta medför att markägaren har svårt att hävda sin rätt vid förhandlingar. I de flesta fall är han därför nödsakad att finna sig i vad järnvägsförvaltningen föreskriver. — De övergångar, som anordnats vid järnvägarnas anläggande och senare, har i någon mån förminskat skadeverkningarna i trafikhänseende för kringliggande fastigheter, men skulle en lagstiftning i ämnet ha genomförts vid järnvägarnas tillkomst, hade den säkerligen fått det innehåll, att järnvägsinnehavarna, där så vore möjligt, hade att hålla övergångar som tillgodosåge de kringliggande fastigheternas trafikbehov. De kostnader en rationalisering av lantbruksdriften medför är så stora, att den ytterligare belastning, som kostnaden för att ordna järnvägsövergångar utgör, med hänsyn härtill icke kan fränkännas betydelse som ekonomiskt

problem. Härtill kommer att vid överenskommelser om ändring av övergång järnvägarna ofta synes fästa det villkoret, att markägaren uttryckligen för binder sig att för framtiden svara för alla ökade kostnader som kan upp komma för järnvägen, t. ex. genom att trafiken i övergången framdeles ökas och föranleder behov av mera omfattande säkerhetsanordningar. Kostnaderna för dylika anordningar är stundom högst betydande; sålunda läser en mekanisk säkerhetsanläggning kosta flera tiotusental kronor. Ur denna synpunkt måste det anses som ett önskemål att markägarnas rättigheter och skyldigheter gentemot järnvägen fastställs genom bestämda regler, så att den enskilde utan alltför stor omgång kan på förhand beräkna de ekonomiska konsekvenserna av en ifrågasatt åtgärd. — Den ursprungliga principen, att järnvägarnas förpliktelser mot ägarna av kringliggande fastigheter är begränsade till vad som följer av allmänna grannelagsrättsliga regler, ingångna avtal eller meddelade domar, har rubbats på flera betydelsefulla områden, allt eftersom oförutsedda skadeverkningar visat sig. Frågan om järnvägsinnehavares skyldighet att vidtaga åtgärder för torrläggning av mark omkring järnvägen har sålunda lösts dels i 7 kap. 9—11 §§ vattenlagen och dels i lagen den 11 juni 1920 om vad vid anläggande av järnväg eller spårväg bör iakttagas till tryggande av närliggande marks torrläggning. Ett annat exempel på en detaljreglering, som visat sig erforderlig i anledning av bristen på tillräckliga bestämmelser om järnvägsinnehavares skyldigheter, utgör den förutnämnda lagen om stängelskyldighet för järnväg m. m. En erinran i detta sammanhang av järnvägsför eningen, att en lagstiftning, som ålägger järnvägarnas innehavare ökade skyldigheter i fråga om privata övergångsställen, icke kunde övervägas redan av den anledningen, att den skulle bryta mot grundsatsen att ny lag ej bör ges tillbakaverkande kraft, tillbakavisas av utredningsmannen med att den angivna principen icke utgör hinder för en lagstiftning, varigenom en grupp fastighetsägare för framtiden får nya grannelagsrättsliga skyldigheter mot andra. — I betänkandet anföres vidare att det blott är vid en bråkdel av alla befintliga övergångar som ändring kan bli aktuell. Ej heller skulle alla övergångar breddas i ett sammanhang.

Gentemot ett förslag av järnvägsstyrelsen, att hithörande frågor kunde regleras genom att bestämmelser utfärdades av Kungl. Maj:t i administrativ väg, invändes slutligen i betänkandet, att en rättslig reglering även bör avse spårvägar, vilka ju såsom kommunägda ej faller inom Kungl. Maj:ts administrativa regleringsmakt, att en dylik reglering endast finge karaktären av ett frivilligt åtagande från statens sida samt att de enskilda ej skulle åtnjuta den trygghet, som möjligheten att hän skjuta frågan till domstols prövning innebure.

Principerna för en reform. Inledningsvis anföres härom i betänkandet, att en så genomgripande reform som ifrågasatts av lantbruksorganisationerna, nämligen att järnvägsinnehavarna i stort sett skulle helt bekosta

såväl underhåll som erforderliga ändringar av övergångarna, icke vore påkallad.

I huvudsak går de av utredningsmannen (s. 50—62) föreslagna reformprinciperna ut på följande.

Beträffande kostnaderna för underhåll av redan befintliga övergångar anses frågan liksom hittills böra avgöras enligt träffade avtal eller, i brist på uttryckliga sådana, efter vad som i det särskilda fallet kan antagas ha varit parternas avsikt då övergången tillkom.

Vad angår kostnaderna för ändring av redan befintliga övergångar som tillkommit i samband med järnvägen föreslår utredningsmannen, att prioritetsgrundsatsen modifieras så, att järnvägsinnehavaren anses pliktig att alltid svara för anordningar av den beskaffenhet, som fastighetens användning för det ursprungligen avsedda ändamålet vid varje tidpunkt kräver. Samma sak uttryckes även så, att järnvägsinnehavaren avses skola svara blott för ändringsarbeten, som föranleds av det driftsbehov för vilket övergången tillkommit. Om exempelvis med övergången avses att tillgodose behovet att kunna transportera jordbruksredskap, lantbruksprodukter m. m. från en äga till en annan, skulle järnvägsinnehavaren i enlighet härmed bekosta sådana ändringar, som erfordras till följd av att lantbruket allmänt övergår till att använda andra redskapstyper än tidigare, men däremot icke kostnader, som uppkommer exempelvis till följd av att en fabrik uppföres på fastigheten. Järnvägsinnehavarens skyldighet att bekosta ändring av övergång föreslås emellertid begränsad till anordningar, för vilka han är underhållspliktig.

I fråga om kostnaderna för ändring av övergång, som anordnats efter järnvägens tillkomst eller brukas för väsentligen annat ändamål än då, anser utredningsmannen de nu gällande grunderna för fördelningen, vilka innebär en tillämpning av prioritetsgrundsatsen, böra bibehållas oförändrade. Dock bör enligt betänkandet denna regel modifieras så, att järnvägsinnehavaren förklaras pliktig att delta i kostnaden i förhållande till den nytta järnvägen har av åtgärden. Som exempel nämnes det fall att genom breddning av en övergång en annan övergång, för vilken järnvägsinnehavaren haft kostnader, kan indragas.

Även beträffande kostnaderna för övergångar som framdeles inrättas tager utredningsmannen prioritetsgrundsatsen till utgångspunkt för regleringen så att — liksom hittills — kostnaderna för inrättande av ny övergång skall betalas av järnvägsinnehavaren, om den tillkommer i samband med järnvägens framdragande, men eljest av vederbörande enskilde fastighetsägare. Också i detta fall föreslås en modifierad regel om jämkning av kostnadsfördelningen, för såvitt den nya övergångens tillkomst medför fördel för den part, som enligt huvudregeln skulle vara fri från skyldighet att delta i kostnaderna.

Vad därefter angår frågan om skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta övergång och att medge ändring av befintlig övergång diskuteras i betänkandet införandet av en regel, att enskild markägare förklaras äga rätt till övergång av den beskaffenhet som erfordras för hans driftsbehov samt att, om på grund av trafiksäkerhetens krav rätten till övergång ej kan tillgodoses, järnvägsinnehavaren i stället blir ersättningskyldig. Emellertid anser utredningsmannen, vilken bl. a. erinrar om de möjligheter som för närvarande enligt lagen om enskilda vägar står vederbörande fastighetsägare till buds, att något större behov av ändring i gällande rättsregler härutinnan icke föreligger. Vidare hänvisar han till de goda förutsättningar i övrigt, som redan nu finns, att framtvinga ändring av övergångsställena. Principiellt står det nämligen icke i järnvägens makt att förbjuda att en enskild övergång brukas för framforsling av redskap, som behövs för driften å den fastighet, för vilken övergången är avsedd. Anses faran för kollision bli för stor, om övergången nyttjas för att forsla större och tyngre jordbruksredskap, ankommer det på järnvägsförvaltningen att meddela de föreskrifter angående tåghastighet etc., som i anledning därav anses behövliga. Kan faran ej avväjas ens genom dylika åtgärder, har järnvägsinnehavaren att antingen söka frivillig överenskommelse med jordägaren om begränsning av övergångsservitutet eller att skrida till expropriation av detta.

Vidkommande slutligen den föreslagna lagstiftningens räckvidd har utredningsmannen begränsat förslaget till att avse blott ägövägar. Det är alltså ej generellt tillämpligt på vägar, som tillgodoser allmän trafik. Något verkligt behov av reglering för t. ex. en enskild väg, som uteslutande tjänar till utfart för en eller flera gårdar, anser han ej vara för handen, och en sådan finner han för övrigt endast kunna ske i sammanhang med att en fördelning fastställs av kostnaderna för övergångar, avsedda för allmän trafik.

Remissyttranden över 1951 års betänkande

Sedan betänkandet avgivits begärde Kungl. Maj:t yttrande från tre av rikets hovrätter, tio länsstyrelser efter hörande av lantbruksnämnden, ävensom lantbruksstyrelsen, domänstyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt lantmäteristyrelsen. Vidare bereddes Svenska järnvägsföreningen, Svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges lantbruksförbund och Riksförbundet Landsbygdens folk tillfälle att yttra sig.

De flesta av dessa myndigheter och organisationer tillstyrkte utredningsmannens förslag.

Svea hovrätt anmälde dock tveksamhet om det lämpliga i att ålägga järnvägs innehavare nya skyldigheter i avseende å förhållanden, som kunnat anses slutgiltigt reglerade från järnvägsinnehavarens sida. Med hänsyn till behovet för markägarna att vid förhandlingar med järnvägarna ha

tillgång till uttryckliga bestämmelser ansåg emellertid hovrätten att lagstiftningsåtgärder kunde vara motiverade.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län och *lantbruksstyrelsen* ville gå längre än utredningsmannen och förklarade sig anse, att järnvägsinnehavarna borde bekosta ändring av befintlig övergång, även om den tillkommit efter det järnvägen byggdes.

Lantmäteristyrelsen ville ej tillstyrka förslaget i oförändrat skick samt uttalade tveksamhet, huruvida en anpassning av ägovägarnas beskaffenhet till jordbrukets moderna driftsförhållanden borde »i viss utsträckning mot gällande rättsgrundsatser» ske på järnvägsföretagens bekostnad. Styrelsen framhöll i detta sammanhang, att utredningsmannen borde ha diskuterat alternativet att låta det allmänna genom statsbidrag åta sig viss del av jordägarnas kostnader för ifrågavarande anordningar, vilka bidrag då närmast skulle bli jämförliga med dem som nu kunde utlämnas av lantbruksnämnderna för anläggning av ägovägar. Vidare anförde styrelsen, som ville anknyta regleringen till lagen om enskilda vägar, bl. a.:

En övergång bör sålunda med erforderligt beaktande av järnvägsintressena erhålla ett ur fastighetsteknisk synpunkt så lämpligt läge som möjligt. Särskilt ömtålig är denna fråga där övergången kan bli av betydelse för ett flertal brukningsenheter. Här avsedda frågor torde lämpligast böra bedömas av person med fastighetsteknisk sakkunskap i samband med förrättning, där tillämpning av vissa tvångsrätter jämväl möjliggöres. — — — Ett förrättningsförfarande som i sig förenar undersökning och utredning på platsen, förhandlingar mellan berörda parter, träffande av överenskommelser eller beslut under för framtiden betryggande former och prövning av domstol i händelse av besvär måste här vara att föredraga. Förrättningsförfarandet är vidare i allmänhet billigt för parterna. För jordägarna torde det därjämte vara av icke ringa betydelse att de i förrättningen erhålla ett lämpligt forum för underhandlingar med järnvägsinnehavare.

Avstyrkande yttranden avgavs av *Svenska lokaltrafikföreningen*, *Svenska järnvägsföreningen*, som bl. a. med skärpa uttalade sig emot den retroaktiva innebörden av förslaget, samt *järnvägsstyrelsen*, vilken på grund av att nämnvärda tvister aldrig uppkommit ifrågasatte behovet av en lagstiftning och förklarade sig anse att hela spörsmålet kunde lösas mera praktiskt på administrativ väg.

Interpellation m. m.

Den 14 april 1953 interPELLERADE herr Jönsson i Rossbol i andra kammaren chefen för justitiedepartementet och frågade, när Kungl. Maj:t hade för avsikt att taga ställning till och eventuellt för riksdagen förelägga ett lagförslag i ämnet.

I svar den 28 samma månad meddelade departementschefen, statsrådet Zetterberg, att han avsåg att upplaga förslaget bland de lagstiftningsfrå-

gor, som skulle förberedas till 1954 års riksdag, men att han icke kunde säga, om förslag då också skulle kunna föreläggas riksdagen.

Sedermera beslöts emellertid att något förslag till riksdagen på grundval av betänkandet icke skulle framläggas.

YTTRANDEN ÖVER MOTIONERNA

Järnvägsstyrelsen förklarar sig i sitt yttrande till utskottet över förevarande motioner icke kunna dela den av herr Gezelius framförda uppfattningen, att statens järnvägar i fråga om nya övergångar eller ändring av befintliga intagit en mycket restriktiv hållning och för anordnandet av nya övergångar uppställt villkor, som näppeligen kunnat anses skäligen. Tvärtom anser järnvägsstyrelsen att den i princip ställt sig välvillig till gjorda framställningar härom. Sålunda hade i allmänhet avtal träffats om breddningens utförande, varvid järnvägen åtagit sig att utföra och bekosta arbetena inom själva spårområdet och en sträcka av c:a en meter på vardera sidan om spåret, medan övriga arbeten skulle bekostas och utföras av jordägaren.

Vad angår frågan om anordnandet av nya övergångar anför järnvägsstyrelsen bl.a.:

Enligt järnvägsstyrelsens mening får en ny vägövergång icke anordnas utan järnvägens medgivande, såvida densamma icke tillhör allmän väg eller kommer till utförande enligt lagen om enskilda vägar. Järnvägsstyrelsen motsätter sig dock icke att vägövergångar komma till stånd under förutsättning, att desamma kunna anses motsvara ett verkligt behov samt anordnas utan större risker för olyckor vid järnvägstrafiken. Vägintressenten måste dock vara skyldig bestrida kostnader för vägövergångens anordnande samt för erforderliga säkerhetsanordningar eller bevakning. Vägövergångar böra icke förläggas på platser, där desamma medföra påtaglig risk för olyckshändelser. Särskilt anläggandet av skogsvägar, avsedda att befaras med traktorer eller bilar med timmerlast, innebära stora risker för olyckor, varför det är nödvändigt att vid de tider, då de användas för timmerkörningar, ombesörja att nöjaktigt bevakning äger rum.

Slutligen framhåller järnvägsstyrelsen, att något behov av lagstiftning icke föreligger, då hithörande frågor kunnat lösas med avtal och lagstiftningen knappast skulle innebära fördel för någondera parten.

Däremot finner *Riksförbundet Landsbygdens folk* det vara synnerligen angeläget, att ny utredning skyndsamt verkställs. Förbundet åberopar att det i icke få fall på senare år förekommit, att lantbrukare, som framställt önskemål om vägbreddning, av statens järnvägar förelagts avtalsförslag, vari kostnaderna för av breddningen föranledda ändrade säkerhetsanordningar, inklusive ett administrationstillägg på 40 % som statens järnvägar ytterligare ställde som villkor för breddningens utförande, visat sig kunna uppgå till mer än 2 000 kronor.

UTSKOTTET

Genom de väckta motionerna ställs under diskussion, vem av järnvägsinnehavaren och markägaren som skall bekosta breddning, förstärkning eller annan ändring av ägoväg, enskild utfartsväg eller annan enskild förbindelseled, som korsar järnväg i samma plan, då övergången erfordras för ett ändamålsenligt brukande av markägarens fastighet och omläggningen påkallas av förändrade driftsförhållanden för fastigheten, närmast i avseende å jordbruket.

Det andra problem som utskottet genom motionerna har att överväga är, när järnvägsinnehavare skall vara skyldig att upplåta behövlig mark till ny övergång eller för breddning eller annan ändring av befintlig övergång och hur sådan skyldighet skall föreskrivas.

Vad beträffar kostnadsfrågan var i huvudsak samma spörsmål föremål för uppmärksamhet vid 1948 års riksdag genom två likalydande motioner, och första lagutskottet, till vilket motionerna hänsköts, fann då att det lämpligen borde lösas lagstiftningsvägen. Utskottet hemställde att riksdagen måtte anhålla om en utredning samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Sedan riksdagen bifallit utskottets förslag och chefen för justitiedepartementet tillkallat utredningsman, har emellertid det lagförslag, som därefter framlagts i ett år 1951 avgivet betänkande, icke lagts till grund för proposition. I stället har hela frågan överlämnats till kommunikationsdepartementet för prövning av de andra åtgärder, som kunde ifrågakomma för att lösa problemet.

I förhållande till gällande rätt, som i allmänhet icke medger markägaren någon möjlighet att mot järnvägsinnehavarens bestridande få ersättning för ändring av ägovägsövergång, som tillkommit i samband med järnvägen, när omläggningen betingas av jordbrukets förändrade driftsförhållanden eller ökad trafik på vägen, innebar betänkandet i princip ingen annan nyhet, än att däri föreslogs att, därest fastigheten användes för väsentligen samma ändamål som vid järnvägens tillkomst, exempelvis jordbruksdrift, skulle järnvägsinnehavaren bekosta ändring vid själva övergången av anordningar, för vilka järnvägen vore underhållsskyldig, så att övergången vid varje tidpunkt vore sådan som fastighetens användning för det ursprungligen avsedda ändamålet krävde.

Beträffande frågan om skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta övergång och att medge ändring av befintlig övergång nöjde sig utredningsmannen i stort sett med att hänvisa till de förutsättningar, som redan nu finns, att framtvunga ändring av övergångsställen, särskilt möjligheten att begära förrättning enligt lagen om enskilda vägar.

Räckvidden av den i 1951 års betänkande föreslagna ändringen av det nuvarande rättsläget är trots de i lagförslaget angivna begränsningarna

ganska avsevärd. Av antalet ägovägsövergångar, år 1949 beräknade till omkring 32 200, torde flertalet ha tillkommit i samband med järnvägs byggande. Visserligen kan i praktiken frågan om ändring av övergång blott bli aktuell beträffande ett fåtal av dessa, beroende bl. a. på att många är belägna i skogrika trakter och avsedda för timmertransporter, för vilket ändamål de nuvarande vägbredderna inom överskådlig tid kan förutsättas vara tillräckliga, och vidare ett stort antal ligger så tätt inom utpräglade åkerbruksdistrikt, att det av trafiktekniska skäl ej kan ifrågakomma att ändra dem alla. Ändringsarbetena för breddning, förstärkning av vägbanan o. d. betingar i allmänhet icke heller högre kostnad än genomsnittligen några hundratal kronor. De totala kostnaderna för järnvägarna torde emellertid komma att uppgå till betydande belopp, sannolikt flera miljoner kronor.

Givet är att, om järnvägsinnehavare — utöver vad utredningsmannen föreslagit — skulle åläggas att ersätta markägare olägenhet, som orsakas av att övergång av trafiktekniska skäl ej kan ändras, eller såsom från lantbrukshåll förordats bekosta underhåll och erforderliga ändringar av alla övergångar, detta komme att medföra högst väsentligt stegrade kostnader för järnvägarna.

Ehuru kostnaderna i det enskilda fallet i allmänhet är jämförelsevis ringa — bortsett från de i praktiken ej alltför vanliga fall då omläggning av övergång kan föranleda behov av ändrade trafiksäkerhetsanordningar, vilket kan bli mycket dyrbart — är det uppenbarligen för markägarna av intresse, att kostnadsfrågan regleras på ett för dem förmånligare sätt, än vad nu tillämpliga rättsregler medger. Än mer är detta givetvis förhållandet, när, såsom icke sällan lär ha förekommit, järnvägsinnehavaren ställt som villkor för sitt samtycke till ändring av övergång, att markägaren skulle bekosta nya säkerhetsanordningar, som kunde föranledas av vägomläggningen.

De skäl utredningsmannen redovisat i sitt betänkande för att en ändring av det nuvarande rättsläget borde genomföras — särskilt den omständigheten att järnvägsdriftens tekniska utveckling, samtidigt som den förbättrat det tekniska utbytet av denna trafik, i många fall vållat markägarna stort omak vid utövningen av deras övergångsrättigheter, utan att ersättning därför erhållits, och fördyrat kostnaderna för ändrade säkerhetsanordningar — talar enligt utskottets mening med avsevärd styrka för en för markägarna gynnsammare reglering av hithörande kostnadsfrågor. I stort sett torde väl den avvägning av järnvägsinnehavarnas och markägarnas motstående intressen härutinnan, som gjorts i 1951 års betänkande, kunna anses rimlig.

1951 års betänkande behandlar endast kostnaderna för ändring av korsning mellan järnväg och ägoväg. Det heter där att föreslagna bestämmelser icke skall äga tillämpning i det fall, att åtgärden föranletts av annan vägtrafik än sådan, som har till ändamål att upprätthålla förbindelse mellan

fastighets ägor. Ingenting torde emellertid hindra att de i betänkandet föreslagna reglerna tillämpas också på korsning mellan järnväg och annan enskild, icke allmänneligen befarena väg, t. ex. utfartsväg eller skogsfastighets vägförbindelse med flottled. När det gäller annan väg än ägoväg, torde tillämpningen likväl böra inskränkas till väg, som nyttjas huvudsakligen för jordbrukets driftsbehov och blott i mindre mån för annan trafik.

En förändring av det nuvarande rättsläget kan givetvis åstadkommas genom lagstiftning. Utredningsmannen har emellertid i 1951 års betänkande jämväl diskuterat möjligheten, att ifrågakomna bestämmelser om kostnadsfördelningen kunde utfärdas av Kungl. Maj:t i administrativ väg. En tredje möjlighet, som ifrågasatts under remissförfarande i anledning av betänkandet, är att lösa frågan helt eller delvis genom statsbidrag.

På grund av det statsbidrag, som i och med innevarande budgetår utgår till järnvägarna med 90 % av deras kostnader för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid korsningar mellan järnväg och icke allmänneligen befarena väg och som väl även i framtiden kommer att utgå, torde man kunna räkna med att markägare, som får till stånd ändring av övergång, i vart fall ej skall behöva svara för mer än högst återstående 10 % av utgifterna för behövliga trafiksäkerhetsåtgärder. Vad beträffar korsningarna med staten tillhöriga järnvägar, representerande för närvarande praktiskt taget landets hela järnvägsnät, har järnvägsstyrelsen lovat bestrida även de 10 % av kostnaderna, för vilka statsbidrag ej utgår. Med hänsyn till det nu anförda anser sig utskottet kunna utgå från att det i fortsättningen endast undantagsvis skall förekomma, att markägarna skall behöva åtaga sig ansvar för kostnader för rena trafiksäkerhetsåtgärder. Än vidare kan det antagas att i vissa fall sådan breddning eller annan ändring av övergång, som påfordras av markägare, kan såsom hänförlig till trafiksäkerhetsåtgärd komma i fråga för statsbidrag. När det gäller statens järnvägars korsningar, har järnvägsstyrelsen dessutom sedan år 1943 medgivit att bestrida kostnaderna för ändringsarbeten inom spårområdet, d. v. s. mellan rälerne och ca en meter på vardera sidan, där framställning om detta kunnat bifallas med hänsyn till siktförhållandena.

Oaktat markägare sålunda i allmänhet icke verkligen torde komma att nödgas bestrida någon mer betydande kostnad för ändring varom nu är fråga, kan förhållandena härvidlag ej anses så klart och enhetligt reglerade, att det icke bl. a. genom olika tillämpning av statsbidragsregler och järnvägsförvaltningarnas föreskrifter kan uppstå fall, där den enskilde skulle ha lättare att tillvarataga sina intressen, om han stöddes av en lagstiftning eller åtminstone, såvitt avser statens järnvägar, av bestämmelser utfärdade av Kungl. Maj:t i administrativ väg. Enligt vad Riksförbundet Landsbygdens folk framhållit i sitt remissyttrande, har i icke få fall på senare år förekommit, att lantbrukare, som framställt önskemål om vägbreddning, av statens järnvägar förelagts avtalsförslag, vari de totala kostnaderna för

markägaren visat sig kunna uppgå till mer än 2 000 kronor. Den omständigheten, att blott ett fåtal tvister förekommit och att framställningar från markägarna om ändring av övergångar ej är så vanliga, kan förklaras av att markägarna många gånger ansett tvist alltför vanskelig eller dragit sig för att hos järnvägsförvaltningen begära sådan förbättring, eftersom de haft svårt att på förhand beräkna de ekonomiska följderna för egen del av en beviljad framställning, som förknippats med av järnvägsinnehavaren uppsatta villkor.

Av dessa skäl finner utskottet kostnadsfrågan behöva närmare regleras. Vid valet mellan lagstiftning och administrativ reglering anser utskottet viss vikt böra fästas vid att lagstiftning, vilken ålägger part nya skyldigheter för framtiden i avseende å vad som en gång blivit slutgiltigt reglerat genom dom eller avtal, icke bör genomföras utan mycket starka motiv. Det i 1951 års betänkande gjorda lagförslaget visar att lagstiftning på detta område knappast kan undgå att bli ganska invecklad. Ej heller torde förslaget utan överarbetning kunna läggas till grund för lagstiftning. Därtill kommer att inom en mycket snar framtid hela det enskilda järnvägsnätet kan förväntas vara införlivat med det statliga eller i vart fall komma att handhas efter samma principer i fråga om hithörande förhållanden som statens järnvägar. De övergångar, som förekommer i korsning med spårväg, lär enligt vad som uppgivits knappast vara något problem. Det torde således finnas goda skäl att antaga, att kostnadsfrågan lättast och mest praktiskt kan lösas i administrativ ordning av Kungl. Maj:t.

Sammanfattningsvis vill utskottet uttala, att det finner en reglering av hithörande kostnadsfrågor önskvärd. Åtgärder bör därför snarast vidtagas för att få till stånd en reglering i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som uppdragits i 1951 års betänkande, *antingen företrädesvis* genom att Kungl. Maj:t för statens järnvägar utfärdar vederbörliga bestämmelser i administrativ väg *eller* genom att efter erforderlig överarbetning av det i betänkandet givna lagförslaget proposition framläggas på grundval av detta. Vid sådan översyn av lagförslaget synes även kunna övervägas, huruvida ej markägare, som av trafiksäkerhetshänsyn icke kan få till stånd någon ändring av övergång, vilken eljest i enlighet med utredningsmannens förslag bort förbättras på järnvägens bekostnad, utan i stället hänvisas till en kanske avsevärt längre bort belägen, breddad och förstärkt övergång, bör tillerkännas rätt till gottgörelse för det ökade besväret därav.

Vad slutligen beträffar frågan om skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta övergång eller att medge ändring av befintlig sådan finner utskottet, att de möjligheter, som lagen om enskilda vägar i detta hänseende erbjuder, är fullt tillfredsställande. Vid tvist skall ju då frågan lösas genom förrättningsförfarande enligt sagda lag, vilket erbjuder tillgång till lantmäteritek-nisk sakkunskap och ställer sig förhållandevis billigt för markägaren. Går tvisten till domstol handlägges då målet inför ägodelningsrätt. Under ett

dylikt förfarande torde även det motstående intresset, att inga ändringar tillåtes äga rum som allvarligt kan äventyra trafiksäkerheten, kunna tillvaratagas på lämpligt sätt. Någon anledning att ändra nu gällande regler härutinnan finnes därför enligt utskottets mening icke.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av förevarande motioner I: 126 och II: 169 samt II: 290, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om fördelning av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och ägoväg eller annan icke allmänneligen befa ren väg med huvudsaklig betydelse för jordbruksfastighets driftsförhållanden — efter i huvudsak de riktlinjer, som uppdragits i 1951 års betänkande, och så snart detta är möjligt — antingen, såvitt avser de statliga järnvägarna, regleras av Kungl. Maj:t i administrativ ordning eller beträffande samtliga järnvägar och spårvägar göres till föremål för lagförslag,

samt att motionerna i övrigt, i den mån de icke besvarats genom vad utskottet anført och hemställt, ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 mars 1956

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Osvald, Albert Hermansson*, Lindahl, Grym*, Axel Jansson, Herbert Hermansson, Ebbe Ohlsson och Georg Carlsson*;

från andra kammaren: herrar Åhman, Johansson i Torp, Levin, von Seth*, Eriksson i Sandby*, Andersson i Dunker*, Andersson i Ryggestad och Berggren.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.