

Nr 102

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällid vägmark med angränsande fastighet m. m., m. m.; given Stockholms slott den 19 mars 1965.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällid vägmark med angränsande fastighet m. m.;

2) lag angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av samfällid vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att i 1952 års lag om sammanföring av samfällid vägmark med angränsande fastighet m. m. införes bestämmelser som medger att sammanföringsinstitutet blir tillämpligt även på järnvägsmark, som blivit onyttig för sitt ändamål till följd av trafiknedläggning eller av annan orsak. I anslutning härtill föreslås ny lagstiftning om säkerhet för ersättning enligt samma lag. Lagstiftningen föreslås skola träda i kraft den 1 juli 1965.

Förslag

till

Lag

angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring
av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m.

Härigenom förordnas, *dels* att rubriken till lagen den 18 april 1952 om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* att 1 § samt rubrikerna närmast före 3 och 20 §§ i lagen skola erhålla ändrad lydelse enligt vad nedan angives, *dels* att till lagen skola fogas tre nya paragrafer, betecknade 21—23 §§, och en ny rubrik närmast före 21 § av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

Lag om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m.

(Föreslagen lydelse)

Lag om sammanföring av samfällad vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.

Inledande bestämmelser

1 §.

Denna lag äger tillämpning på mark, vilken vid lantmäteri- eller mättningsförrättning undantagits till väg för gemensamt behov, *så ock* på annan vägmark, som är samfällad för två eller flera fastigheter.

Denna lag äger tillämpning *dels* på mark, vilken vid lantmäteri- eller mättningsförrättning undantagits till väg för gemensamt behov, *samt* på annan vägmark, som är samfällad för två eller flera fastigheter, *dels på mark, som nyttjats för järnväg eller som, utan att hava kommit till sådan användning, exproprierats eller eljest förvärvats för järnväg.*

Vad ----- mindre vattendrag.

Om sammanföring

Om sammanföring av vägmark

3 §.

Om inlösen

Om inlösen av vägmark

20 §.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***Om sammanföring av järnvägsmark**

21 §.

Järnvägsmark som tillhör staten, landskommun, stad, köping, landstingskommun, municipalsamhälle, kommunalförbund eller enskilt järnvägsföretag må sammanföras med angränsande fastighet, om marken ej vidare erfordras för järnvägen. Gränsar järnvägsmarken till område som är samfällt för två eller flera fastigheter, må järnvägsmarken sammanföras med dessa fastigheter genom att tilläggas området.

Bestämmelserna om vägmark i 3 § tredje stycket och 4 § första stycket äga motsvarande tillämpning på järnvägsmark.

22 §.

Fråga om sammanföring prövas vid lantmäteriförrättning. Rätt att påkalla sådan förrättning tillkommer ägaren av järnvägsmarken.

Sammanföring med fastighet, vars ägare motsätter sig sammanföringen, må ske endast om denna ej länder till olägenhet för honom. Är järnvägsmarken bebyggd eller belägen inom område med stadsplan eller byggnadsplan, må sammanföring ej ske mot hans bestridande.

Häftar järnvägsmarken på grund av in-teckning eller eljest för fordran eller besväras den av annan rättighet, må sammanföring ej äga rum utan att innehavaren av sådan fordran eller rättighet lämnar medgivande därtill eller det är uppenbart, att sammanföringen icke kan lända honom till förfång.

23 §.

Bestämmelserna om vägmark i 5 § andra och tredje styckena samt 6—8 och 10—19 §§ lända i tillämpliga delar till efterrättelse i fråga om järnvägsmark med iakttagande av följande särskilda bestämmelser.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1. I ansökning om förrättning skall angivas den järnvägsmark som avses. Därjämte bör, med namn och adress, uppgivas innehavare av rättighet som avses i 22 § tredje stycket, om hans rätt kan vara beroende av förrättningen.

2. I kungörelse och kallelse böra angivas sökanden och den järnvägsmark ansökningen avser. Berör förrättningen mark som är samfällad för flera fastigheter med skilda ägare, skall vad som är stadgat i 6 § första stycket om kallelse till ägare av fastighet med del i samfällad vägmark äga motsvarande tillämpning.

3. Uteblir sökanden utan att ha anmält laga förfall, skall förrättningen ej inställas enligt 7 § andra stycket, om frågan om sammanföring finnes kunna prövas i hans frånvaro.

4. Vad som stadgas i 7 § tredje stycket gäller även när icke samtliga sakägare infinna sig, om de som ej infunnit sig blivit minst åtta dagar förut bevisligen kallade till förrättningen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1965.

Förslag

till

Lag

**angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av
samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande
fastighet m. m.**

Härigenom förordnas som följer.

Har vid förrättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m. blivit bestämt, att ägare av fastighet med vilken mark sammanförts skall utgiva ersättning för marken, och har den ersättningsberättigades fordran ej stått inne längre än ett år efter förfallodagen, äger denne med samma förmånsrätt som enligt 17 kap. 6 § handelsbalken tillkommer enskild ränteägare för avgäld av fast egendom erhålla betalning ur fastigheten även om den kommit i annans hand.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1965, då lagen den 18 april 1952 (nr 153) angående säkerhet för utbekommande av viss ersättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet m. m. upphör att gälla.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 5 februari 1965.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, fråga om *sammanföring av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.* och anför därvid följande.

Under senare tid har trafiken på åtskilliga järnvägssträckor i vårt land nedlagts. Med hänsyn till att dessa trafiknedläggningar fått betydande omfattning och kan beräknas fortgå har frågan om den ledigblivna järnvägsmarkens användning fått stor aktualitet. Behov har yppats av ett enkelt och billigt sätt att rättsligen införliva marken med angränsande fastigheter. Denna fråga har utretts inom justitiedepartementet. Resultatet av utredningen har redovisats i en den 31 mars 1964 dagteknad promemoria med utkast till lag om sammanföring av viss järnvägsmark med angränsande fastighet (Stencil Ju 1964: B 3).

Efter remiss har yttranden över promemorian avgivits av Göta hovrätt, hovrätten över Skåne och Blekinge, telestyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lantbruksstyrelsen, lantmäteristyrelsen, länsstyrelserna i Uppsala, Östergötlands, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Malmöhus, Skaraborgs och Västmanlands län, Svenska järnvägsföreningen, Sveriges lantmätareförening, Svenska kommunal-tekniska föreningen, Riksförbundet Landsbygdens folk (RLF), Sveriges lantbruksförbund, Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet. Länsstyrelsen i Kalmar län har avgivit sitt yttrande efter samråd med överlantmätaren i länet. Övriga länsstyrelser har envar överlämnat yttrande av överlantmätaren i länet. Frånsett länsstyrelserna i Gotlands och Malmöhus län har länsstyrelserna vid sina utlåtanden även fogat yttrande av lantbruksnämnden i länet. Därjämte har länsstyrelserna i Uppsala, Kronobergs och Malmöhus län bilagt yttrande av vägförvaltningen i länet. Med respektive länsstyrelser yttranden har vidare inkommit yttranden av länsarkitekten i Malmöhus län, skogsvårdsstyrelsen i Kristianstads län, Växjö stads drät-

selkammare, som åberopat ett av byggnadsnämnden i staden avgivet yttrande, Skaraborgs läns drätselkamarförbund, Kronobergs och Skaraborgs länsavdelningar av Svenska kommunförbundet samt Uppsala och Skaraborgs länsförbund av RLF.

Förslaget i allmänhet

Promemorian. I den inom departementet upprättade promemorian upplyses till en början, att det trafikerade järnvägsnätets längd i Sverige för närvarande uppgår till omkring 1400 mil. Den allra största delen eller drygt 1310 mil ingår i statsbanenätet och något över 90 mil utgörs av enskilda järnvägar. Den sammanlagda längden av de järnvägssträckor på vilka trafiken nedlagts utgjorde den 1 februari 1964 omkring 280 mil, varav 184 mil statsbanelinjer och 96 mil enskilda linjer. Beträffande statsbanelinjerna har trafiknedläggningarna huvudsakligen skett under senare tid. De har efter år 1950 omfattat 177 av nyssnämnda 184 mil. Ytterligare nedläggningar är enligt promemorian aktuella. Den 1 februari 1964 förelåg sålunda förslag av järnvägsstyrelsen om nedläggning av trafiken på sträckor av sammanlagt 60 mils längd. Vidare pågick lönsamhetsundersökningar beträffande omkring 75 mil, och en undersökningsplan för trafiksvaga järnvägar omfattade ytterligare 150 mil.

I promemorian anförs vidare, att när efter en nedläggning av trafiken på viss järnvägssträcka fråga uppkommer om järnvägsmarkens framtida användning, det ligger nära till hands att marken återförs till angränsande fastigheter. För järnvägsmarkens ägare är det av intresse att kunna avyttra mark, som han ej längre har behov av men som medför allehanda förvaltningsbesvär. Och ägarna av angränsande fastigheter är ofta intresserade av att förvärva marken för att bli kvitt det hinder som en järnvägsbank kan utgöra för ett rationellt brukande av jorden eller för att över huvud få bättre brukningsenheter. Även från allmän synpunkt är det av intresse att ifrågavarande järnvägsmark så snart som möjligt inordnas i fastighetsindelningen. I promemorian framhålls, att det emellertid för närvarande krävs ett ganska omständligt och i förhållande till järnvägsmarkens värde ofta kostsamt förfarande för att få marken rättsligen förenad med intilliggande fastigheter. Marken skall sålunda först överlåtas. Därefter skall ibland avstyckning komma till stånd. Vidare skall lagfart sökas för den nya ägaren och slutligen sammanläggning ske med angränsande fastighet. För sammanläggning erfordras medverkan av lantmätare, inskrivningsdomare och ägodelningsdomare. Därtill kommer ändringar i fastighetsregistret, i det att de fastigheter eller fastighetsdelar som ingår i sammanläggningen förlorar sina hittillsvarande beteckningar och erhåller en gemensam ny beteckning. Förfarandet medför således besvär ej endast för den enskilde

utan även för lantmäterimyndigheter och domstolar. Ett sådant förfarande drar också ut på tiden. Avvecklingen av marken från de nedlagda järnvägarna kan därför enligt promemorian icke förväntas komma till stånd så snart som är påkallat.

Angående tillvägagångssättet i trafiknedläggningsfrågor nämns i promemorian, att beslut om trafiknedläggning på viss del av statens järnvägar meddelas av Kungl. Maj:t, efter förslag av järnvägsstyrelsen. Denna samråder i regel med en eller flera statliga myndigheter såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen. Kungl. Maj:t inhämtar yttranden i ärendet från olika civila och militära myndigheter, bland dem länsstyrelsen i länet efter vederbörandes hörande. De lokala myndigheterna får därigenom tillfälle att framlägga sina synpunkter både på själva trafiknedläggningsfrågan och på frågan om dispositionen av den ledigblivna järnvägsmarken. I samband med beslut om trafiknedläggning erhåller järnvägsstyrelsen i regel även medgivande att riva upp spåraneläggningen. I enlighet därmed brukar räls och sliprar avlägsnas, medan själva järnvägsbanken vanligen lämnas orubbad. När det gäller avvecklingen av järnvägsmarken brukar järnvägsstyrelsen ta kontakt med vederbörande lantbruksnämnd för eventuell överlåtelse till nämnden av sådan mark som kan erfordras för de intressen nämnden har att bevaka. Vanligtvis kommer därvid i fråga obebyggd mark, som ej omfattas av byggnadslagens bestämmelser. Kommer överlåtelse till stånd, underlättar detta enligt järnvägsstyrelsens mening handläggningen av ifrågavarande försäljningsärenden och torde även vara ägnat att på bästa sätt tillgodose olika önskemål om järnvägsmarkens fördelning och användningssätt.

I promemorian erinras om att det av 1954 års fastighetsbildningskommitté framlagda förslaget till ny fastighetsbildningslag (SOU 1963:68) innefattar ett betydligt enklare och billigare förfarande än som nu är möjligt, när det gäller att rättsligen förena mark från nedlagd järnväg med angränsande fastigheter. Då det emellertid anses ovisst, när detta omfattande förslag kan tänkas bli genomfört, och varje dröjsmål med enklare regler är till betydande olägenhet, bör enligt promemorian särskilda bestämmelser snarast genomföras. En reglering med denna begränsade räckvidd skulle icke föregripa en ny fastighetsbildningslag eller menligt inverka på dess genomförande. Att regleringen ej längre skulle behövas efter införandet av en ny fastighetsbildningslag och sålunda endast få provisorisk karaktär bör ej utgöra hinder, då den skulle bli till praktisk nytta under ej så få år och kanske just under en tid då järnvägsnedläggningar synes särskilt aktuella.

Vad beträffar *f o r m e r n a* för en reglering erinras i promemorian om att ett beslätat spörsmål tidigare lösts genom särskild lagstiftning, nämligen i fråga om samfälld vägmark som ej längre erfordras till väg eller för annat gemensamt ändamål. För att på ett enkelt sätt kunna rättsligen

förena sådan vägmark med angränsande fastighet har tillskapats ett särskilt institut, benämnt sammanföring, genom lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m. Genom institutet sammanföring kan vägmarken rättsligen förenas med angränsande fastighet utan att eljest erforderliga åtgärder för sammanläggning av fastigheter behöver vidtagas. Någon överlåtelse av vägmarken erfordras sålunda icke och ej heller krävs avstyckning i vanlig mening, lagfart eller sammanläggning. Någon ändring i gällande fastighetsbeteckningar sker ej heller. Efter sammanföringen är vägmarken fri från inteckningar och andra gravationer, som dithills besvärat den. Dessa skall orubbade gälla i återstoden av den besvärade egendomen, d. v. s. de fastigheter för vilka vägmarken varit samfällad. Vägmarken skall i stället svara för de gravationer som åvilar den fastighet med vilken sammanföring sker. Delägare i vägmarken är berättigad till ersättning för sin andel, om han framställer anspråk därpå. Fråga om sammanföring skall prövas vid lantmåteriförrättning. Initiativ härtill kan tagas av ägaren till angränsande fastighet. Sammanföring får ske endast i den mån lämpligare fastighetsindelning vinnas därigenom. Om denna förutsättning är för handen, kan den samfällda vägmarkens ägare icke motsätta sig sammanföring. Förfarandet vid sammanföringsförrättning är i flera avseenden enklare än vid förrättning enligt jorddelningslagen. Gode män skall ej biträda och förrättningen skall ej undergå fastställelse.

I promemorian anförs, att den tilltänkta lagstiftningen i väsentliga delar torde böra få samma innehåll som nyssnämnda 1952 års lag. För att slippa stifta en helt ny lag av nästan samma lydelse ifrågasätts, om icke nämnda lag skulle kunna utvidgas till att omfatta även järnvägsmark. Efter närmare prövning har dock i promemorian valts alternativet helt ny lag. Därigenom, framhålls det, blir bestämmelserna mer lättlästa och överskådliga för dem som enbart kommer att syssla med sammanföring av järnvägsmark. För jämförelse har dock till promemorian fogats även ett utkast till lag angående ändring i 1952 års lag. Det i promemorian förordade utkastet till ny lag torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Remissyttrandena. Behovet av särskild lagstiftning i ämnet har i allmänhet vitsordats av remissinstanserna, och den föreslagna lagstiftningen har i sina huvuddrag så gott som genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser det sålunda uppenbart, att ett praktiskt behov föreligger av att kunna på ett enkelt sätt överföra mark från nedlagd järnväg till annan fastighet, och menar, att förslaget innebär en ändamålsenlig lösning av problemet. *Länsstyrelsen i Uppsala län* finner det synnerligen behövt, att ett smidigt förfarande kommer till stånd, när det gäller att sammanföra onyttig järnvägsmark med intilliggande fastighet, och anser en tillfällig lösning av problemet i avbidan på en ny

fastighetsbildningslag synnerligen påkallad. Ett enklare förfarande är i hög grad välbefogat, framhåller även *Uppsala länsförbund av RLF. Länsstyrelsen i Kalmar län* uttalar, att de i promemorian anförda synpunkterna i fråga om behovet av en ny lag förtjänar att kraftigt understrykas. Länsstyrelsen nämner bl. a., att en översiktlig bedömning av antalet försäljnings-, avstycknings-, lagfarts- och sammanläggningsärenden vid den ändring i fastighetsindelningen som blir en följd av t. ex. ölandsjärnvägens nedläggande ger vid handen, att såväl domstols- som lantmåteriväsande kommer att med nu användbara förfaringsmetoder tillföras en avsevärd arbetsbörda, som medför ringa materiellt arbetsresultat men leder till allvarliga förseningar av andra mera väsentliga ärenden. *Lantbruksnämnden i länet*, som likaledes anser det angeläget att en lag med det föreslagna innehållet snarast kommer till stånd, lämnar till belysning av förrättningskostnaderna enligt nuvarande regler följande uppgifter. Genom avtal den 20 april 1964 med järnvägsstyrelsen har nämnden för 23 040 kr. förvärvat banvalls- och bangårdsmarken på Öland, utgörande omkring 198 ha fördelade på något mer än 500 fastigheter. Värderingen av marken har gjorts efter schablonvärdena 1 öre per kvadratmeter för banvallsmark och 10 öre per kvadratmeter för bangårdsmark. Distriktslantmätaren i Ölands distrikt har i samråd med nämnden upprättat kalkyler över omfattningen av det arbete som enligt nu gällande regler skulle krävas för avvecklingen av en del av marken. Kalkylerna berör omkring 200 järnvägsfastigheter om tillhoppa omkring 50 ha, belägna norr om Borgholm. Resultatet har blivit, att avvecklingen skulle komma att omfatta bl. a. 255 överlåtelse av hela fastigheter, avstyckade områden eller styckningsfastigheter och lika många sammanläggningar, allt till en kostnad av omkring 25 000 kr., d. v. s. i genomsnitt 500 kr. per ha. För hela Öland skulle kostnaden uppgå till sammanlagt omkring 100 000 kr. Enligt vad nämnden vidare anför kan fördelningen av marken enligt nuvarande regler väntas kräva stor omgång och förhållandevis lång tid med hänsyn bl. a. till att äganderättsförhållandena i fråga om angränsande fastigheter kan vara oklara eller rätt ägare kan vara svårträffbar eller en lämplig köpare kan finna kostnaden för förvärvet onödigt stor. *Lantmåteristyrelsen*, som framhåller det angelägna i att den allmänna revisionen av vår fastighetsbildningslagstiftning ej onödigtvis fördröjs genom partiella reformer eller särslagstiftning, tillstyrker den föreslagna provisoriska lagstiftningen under förutsättning att den kan genomföras snabbt och ej menligt inverkar på den allmänna revisionen.

Endast i några enstaka yttranden har behovet av den föreslagna lagstiftningen ifrågasatts. *Lantbruksnämnden i Kronobergs län* anför — till skillnad från länsstyrelsen i länet — att sådana problem som föranleder behov av särskild lagstiftning i avbidan på en ny fastighetsbildningslag hittills ej uppstått i länet. Nämnden förklarar dock, att den med hänsyn till att förhållandena kan vara annorlunda i andra län och kan ändras i det egna länet

ej har något att erinra mot förslaget. En liknande ståndpunkt intar *länsstyrelsen i Malmöhus län*. Den finner lagstiftningsfrågan knappast vara av sådan betydelse att en lösning därav icke lämpligen skulle kunna anstå, tills en reglering sker genom ny lagstiftning om fastighetsbildning, men vill inte motsätta sig en speciell lagstiftning i ämnet. Direkt avstyrkande uttalar sig däremot *överlantmätaren i länet*. Enligt hans mening är olikheterna mellan samfällid vägmark och järnvägsmark så stora, bl. a. i fråga om äganderätts- och inteckningsförhållandena samt värdet, att sammanföringsinstitutet ej passar bra som förebild. Eftersom behov av ägoutbyte kan uppstå vid sammanföring av järnvägsmark med angränsande fastighet och ägoutbytesförrättning torde inrymma de åtgärder med fastighetsindelningen som kan vidtagas vid sammanföringsförrättning, bör man enligt överlantmätaren i stället kunna tillgripa ägoutbyte. Enbart sammanföring ger enligt hans mening ej möjlighet till de förbättringar av arronderingen som aktualiseras, t. ex. när järnvägen skurit snett över ett ägoskifte, vars delar sedermera ingått i olika fastigheter.

Vad beträffar *f o r m e n* för en lagstiftning i ämnet har samtliga remissmyndigheter utom överlantmätaren i Malmöhus län tillstyrkt eller lämnat utan erinran en reglering i överensstämmelse med 1952 års lag. Beträffande valet mellan en helt ny lag och en utvidgning av 1952 års lag har flertalet av de remissinstanser som uttalat sig därom förordat en helt ny lag. En del är dock mera tveksamma i sistnämnda fråga. *Lantmäteristyrelsen* anför, att man vid nämnda val bör i första hand beakta möjligheterna att snabbt genomföra den provisoriska lagstiftningen. Även om skäl kan anföras mot att ytterligare splittra fastighetsbildningslagstiftningen, anser sig styrelsen därför böra godtaga, att alternativet särskild lag kommer i fråga. Även det förhållandet att den föreslagna lagstiftningen kan förväntas få kort varaktighet kan enligt styrelsen tala för detta alternativ. *Överlantmätaren i Kronobergs län* menar, att om bestämmelserna varit avsedda att få längre giltighetstid det avgjort varit att föredraga en enda lag, gemensam för vägmark och järnvägsmark. Som de emellertid i likhet med 1952 års lag torde komma att upphävas i samband med tillkomsten av en ny fastighetsbildningslag, anser sig överlantmätaren kunna godtaga en särskild lag för järnvägsmark, under förutsättning dock att den nya fastighetsbildningslagen ej dröjer alltför länge. *Överlantmätaren i Västmanlands län* understryker fördelen av så få lagar som möjligt. Med hänsyn därtill och då det är lagtekniskt möjligt att nå en tillfredsställande lösning genom komplettering och ändring av 1952 års lag samt det dessutom är fråga om en provisorisk lagstiftning, är enligt hans mening naturligtast att välja alternativet utvidgning av nämnda lag. Även *byggnadsnämnden i Växjö*, vars yttrande åberopats av drätselkammaren i staden, förordar, att de tillänkta bestämmelserna inarbetas i 1952 års lag. *Sveriges lantmätareförening* anför, att det för förrättningsmännens tillämpning av den föreslagna lagstiftningen är utan bety-

delse, om den inarbetas i gällande lag eller meddelas i form av särskild provisorisk lag.

Departementschefen. Utvecklingen inom kommunikationsväsendet har medfört, att järnvägsdriften på åtskilliga sträckor blivit olönsam och därför måst läggas ned. Genom denna utveckling, som pågår alltjämt, blir åtskilliga markområden fria för annan användning. Från skilda synpunkter är det angeläget, att denna mark snarast möjligt avvecklas genom överlåtelse för andra ändamål. Det är av betydelse för staten att ej vidare stå som ägare till helt onyttig mark och behöva svara för de med markinnehavet förenade besvären. Men även för fastighetsägarna i järnvägens grannskap är det av intresse att marken avyttras. Därigenom skapas möjligheter att undanröja de hinder för rationellt jord- och skogsbruk som järnvägsfastigheterna, ofta med särskilt uppbyggda järnvägsbankar, utgör. Från allmän synpunkt måste det också anses vara av betydelse, att marken kommer till ändamålsenlig användning och på lämpligt sätt ingår i fastighetsindelningen.

Som framgår av promemorian och har understrukits i remissyttrandena stöter en snabb avveckling av järnvägsmarken och en i samband därmed rationell anordning av fastighetsförhållandena på vissa svårigheter av rättslig natur. Redan de nödvändiga förhandlingarna och ingående av avtal med ägarna till angränsande fastigheter kan möta hinder eller dröjsmål av olika skäl. I många fall krävs avstyckning. Ytterligare erfordras lagfart för den nya ägaren och ej sällan sammanläggning med angränsande fastighet. Det arbete och de kostnader som allt detta medför är så mycket mer olämpliga som marken i allmänhet är av helt ringa värde. En viss olägenhet ligger även däri, att angränsande fastighet efter sammanläggning måste åsättas ny fastighetsbeteckning.

Om problemets räckvidd vill jag nämna, att enligt vad jag har inhämtat marken till icke mindre än omkring 133 mil av de före februari 1964 nedlagda omkring 184 mil av statens järnvägslinjer ännu ej avvecklats. Till en del förklaras detta av att trafiknedläggningarna huvudsakligen har ägt rum under de senaste fem åren. Efter den 1 februari 1964 har Kungl. Maj:t meddelat beslut om trafiknedläggning på ytterligare omkring 40 mil av statens järnvägar. Mot bakgrunden av gjorda trafikutredningar kan trafiknedläggningar väntas ske i stor utsträckning (jfr prop. 1963: 191). I fråga om de enskilda järnvägarna är så gott som all mark från nedlagda linjer avvecklad.

Beträffande kostnaderna för en avveckling av den onyttiga järnvägsmarken enligt nuvarande regler är det av lantbruksnämnden i Kalmar län anförda exemplet för Öland belysande. Enbart för ölandsjärnvägen har sålunda kostnaderna beräknats till omkring 100 000 kr. för mark värderad till drygt 23 000 kr.

Den i promemorian redovisade utredningen och remissbehandlingen ger

enligt min mening klart vid handen, att behov föreligger av ett enklare och därmed billigare förfarande än som nu är möjligt för avveckling av sådan järnvägsmark som blivit onyttig. Jag delar också uppfattningen, att en lösning av problemet icke lämpligen bör anstå till dess ny fastighetsbildningslag blivit genomförd. Särskild lagstiftning i ämnet bör komma till stånd nu. Självfallet måste iakttagas, att en sådan lagstiftning inte föregriper en blivande fastighetsbildningslag eller försvårar dess genomförande.

Det råder en så gott som enhällig uppfattning om att en sådan lagstiftning till innehållet bör utformas efter mönster av 1952 års lag om sammanföring av samfälld vägmärk med angränsande fastighet m. m. Institutet sammanföring innebär, att marken uppgår i angränsande fastighet utan att någon av de åtgärder som eljest krävs för markens överförande till sådan fastighet behöver vidtagas, såsom överlåtelse, avstyckning, lagfart och sammanläggning. Ej heller sker någon ändring i fastighetsbeteckningen för den fastighet med vilken marken sammanförs. Förrättning för sammanföring är dessutom i och för sig enklare än förrättning enligt jorddelningslagen och även därför ägnad att nedbringa kostnaderna för markens avveckling. Som framhölls vid tillkomsten av 1952 års lag uppfyller institutet sammanföring kravet på enkelhet, samtidigt som rättssäkerhetskravet synes bli tillbörligen beaktat. Av yttranden i detta ärende från såväl lantmäterihåll som andra håll framgår, att erfarenheterna av 1952 års lag är goda.

Ett annat alternativ för en avveckling är som framhållits i något remissyttrande att anlita ägoutbytesinstitutet. För att nå ett effektivt resultat denna väg torde emellertid krävas vissa ändrade bestämmelser om ägoutbyte. Det är enligt min mening ej lämpligt att nu företaga sådana ändringar och därigenom föregripa pågående arbete på en ny fastighetsbildningslag.

Med hänsyn till vad jag nu har anfört förordar jag, att en särskild reglering efter mönster av 1952 års lag genomförs beträffande järnvägsmark. I lagtekniskt hänseende anser jag, att man om möjligt bör undvika att ytterligare splittra fastighetsbildningslagstiftningen genom en helt ny lag. De nya bestämmelserna bör enligt min mening i stället inarbetas i 1952 års lag.

Frågan om tillvägagångssättet vid avveckling av överflödig järnvägsmark torde efter genomförandet av en ny lagstiftning komma i ett nytt läge, åtminstone beträffande linjemarken. Anledning torde inte längre komma att föreligga för järnvägsstyrelsen att som ibland skett överlåta marken till lantbruksnämnderna för vidare avyttring, utan institutet sammanföring kan naturligen direkt användas för markens avyttring. En annan sak är, att lantbruksnämnderna vid sammanföringsförrättningar på samma sätt som vid andra lantmäteriförrättningar kan behöva anlitas av förrättningsmannen för samråd. Har lantbruksnämnden redan övertagit järnvägsmarken, blir det nämndens sak att begära sammanföring enligt den nya lagstiftningen.

Lagstiftningens omfattning

Promemorian. Det vid promemorian fogade förslaget uppställer väsentligen fyra villkor för den nya lagstiftningens tillämplighet, nämligen *att* fråga är om mark, som nyttjats för järnväg men ej längre erfordras därför, emedan trafiken nedlagts eller banlinjen erhållit ändrad sträckning, *att* marken är obebyggd, *att* den tillhör kronan *samt att* varken järnvägsmarken eller angränsande del av den fastighet med vilken sammanföring skall äga rum är belägen inom stadsplan eller byggnadsplan.

Angående det förstnämnda villkoret, att marken nyttjats för järnväg men av angivna anledningar blivit obehövlig, anføres i promemorian bl. a., att därmed åsyftats att ange det grundläggande kravet på markens anknytning till järnväg men ej avsetts att utsäga något om äganderätten till marken. Det är tillräckligt att marken nyttjats för järnväg. I detta uttryck tas järnväg i betydelsen kommunikationsled, d. v. s. viss järnvägssträcka oavsett längd och belägenhet.

Kravet, att marken blivit obehövlig antingen därför att trafiken på järnvägen nedlagts eller därför att banlinjen fått ändrad sträckning, bör enligt promemorian ej tas alltför bokstavligt. Lagens tillämpning synes ej behöva hindras av att någon del av marken vid tiden för trafikens nedläggning ej nyttjats för järnvägen utan legat oanvänd kanske sedan åtskilliga år tillbaka. Markens obehövlighet för järnvägen torde nämligen kunna sägas bli definitiv först med trafiknedläggningen. Mark som här kommer i fråga är främst s. k. sidotag och liknande områden, från vilka t. ex. fyllnadsmassor tagits för anläggning och underhåll av banvallen.

Beträffande villkoret, att marken skall tillhöra staten, framhålls i promemorian, att det främst är mark för statens järnvägar som kommer i fråga för avveckling. När det gäller enskilda järnvägar anses kunna antagas, att den mark som blivit obehövlig till följd av trafiknedläggning i stort sett redan sålts eller avvecklats på annat sätt. Framtida trafiknedläggningar kommer troligen att endast till mindre del gälla enskilda järnvägar. Om ägaren till enskild järnväg efter trafiknedläggning förfar så som staten ibland gör i fråga om sina järnvägar, d. v. s. överlåter järnvägsmarken på lantbruksnämnden, blir dock enligt promemorian lagens krav, att marken skall tillhöra kronan, uppfyllt och lagen sålunda tillämplig även i detta fall. Att endast staten tillhörig mark kan bli föremål för sammanföring är enligt promemorian av vikt från flera synpunkter. Det uppordnande av fastighetsindelningen som en sammanföring närmast innebär är främst betingat av ett allmänt intresse, och det är då naturligt att det sker i statens regi. Med en regel, att initiativet till sammanföring skall tagas av järnvägsmarkens ägare, kommer ett statligt organ att svara ej endast för initiativet till sammanföring utan även för den utredning som skall föregå en ansökan därom. En sådan ordning medför vidgade möjligheter att bedriva det för

riket i dess helhet rätt omfattande arbetet på ett ändamalsenligt sätt, så att tillgängliga arbetskrafter lämpligt fördelas och kostnaderna nedbringas i all den utsträckning det kan ske. Förfarandet är även ägnat att främja en allsidig och omdömesgill handläggning av ärendena på det betydelsefulla utredningsstadiet. Om endast statens mark kan bli föremål för sammanföring, vinnns också ökad säkerhet för att, om någon trots allt skulle lida förfång genom förrättningen, han kan förväntas komma att hållas skadeslös. Genom kravet, att marken skall tillhöra staten, förekommes vidare enligt promemorian, att en enskild person som förvärvat obehövlig järnvägsmark kan påtvinga ägare av angränsande fastighet marken, något som lagen ej bör medgiva.

Föreskriften, att marken skall vara o b e b y g g d, har enligt promemorian nära samband med markens värde. Är marken bebyggd, har den vanligen ett helt annat värde än obebyggd mark. Det föreslagna förfarandet bör enligt promemorian komma till användning endast på mark med relativt obetydligt värde. Behovet av enklare och mindre kostnadskrävande regler anses i promemorian med hänsyn till markens värde ej heller vara det samma för bebyggd mark som för obebyggd.

Villkoret, att varken järnvägsmarken eller angränsande del av den fastighet varmed sammanföring skall ske får vara belägen inom område under s t a d s p l a n eller b y g g n a d s p l a n, har enligt promemorian tillkommit av skäl liknande dem som lett till villkoret att marken skall vara obebyggd. Mark inom sådant område torde nämligen vara mera värdefull än annan mark. Vid förrättning inom sådant område kan också enligt promemorian mera komplicerade spörsmål antagas uppkomma, vilka ej lämpar sig för det lämpligen snmmariska förfarande som det här är fråga om.

Remissyttrandena. Villkoret, att det skall vara fråga om mark som n y t t j a t s f ö r j ä r n v ä g, har i allmänhet lämnats utan erinran i remissyttrandena. *Lantmäteristyrelsen* anmärker dock, att lagen bör göras tillämplig ej endast på mark som verkligen nyttjats för järnväg utan även på mark som förvärvats till sidovägar för enskild trafik. I några yttranden framförs vidare kritik mot att i promemorians utkast anges två särskilda anledningar till att järnvägsmarken blivit onyttig, nämligen att trafiken nedlagts eller att banlinjen erhållit ändrad sträckning. Att marken skall ha blivit onyttig av endera av nu nämnda anledningar betraktas som en onödigt inskränkning. *Lantmäteristyrelsen* framhåller sålunda, att det inte är ovanligt att till järnväg hör vissa områden — s. k. sidotag o. d. — som varken används eller är erforderliga för järnvägen, trots att denna är i drift. *Sveriges lantmätareförening* anför likaledes, att det synes vara ett ej ovanligt förhållande, att till järnväg hör områden som är belägna utanför det egentliga banområdet och ligger oanvända av järnvägen eller till och med brukas tillsammans med angränsande fastighet. Det väsentliga är, menar föreningen, att marken

ej längre är behövlig för järnvägsändamål, ej anledningen till att så blivit fallet. Liknande synpunkter anförs av *Svenska kommunal-tekniska föreningen*. Även *hovrätten över Skåne och Blekinge* och *länsstyrelsen i Västmanlands län* vänder sig mot nämnda inskränkning. *Överlantmätaren i Kronobergs län* påpekar, att begreppet järnväg ej är alldeles klart. Han nämner, att inom länet i stor utsträckning förekommer spåranläggningar i form av décauillespår, stickspår och liknande till torvmossar och andra industri-anläggningar, och menar, att dessa ej torde omfattas av förslaget.

Även promemorians förslag, att lagen skall äga tillämpning enbart på mark som tillhör staten, har i allmänhet lämnats utan erinran i remissyttrandena. I några yttranden görs dock invändning mot denna begränsning. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser sålunda de i promemorian anförda skälen för en begränsning till staten tillhörig mark ej övertygande och framhåller, att de praktiska skälen för att kunna på ett enkelt sätt sammanföra järnvägsmark med angränsande fastighet är desamma, vare sig marken tillhör staten eller är enskild. Att framtvinga en överlåtelse till lantbruksnämnd för att lagen skall bli tillämplig synes enligt hovrätten ej nödvändigt med hänsyn till den enskilda järnvägsmarkens ringa omfattning. *Lantbruksnämnden i Kronobergs län* anför, att det inte torde sakna betydelse att även järnvägsmark i enskild ägo kan sammanföras med angränsande fastigheter. Till denna kategori synes enligt nämnden i vissa fall böra hänföras industrispår och liknande anläggningar, som dragits fram över mark tillhörig andra ägare än företaget. *Överlantmätaren i Skaraborgs län* framhåller, att i åtskilliga fall kommun förvärvat den onödiga järnvägsmarken helt eller till största delen och att även i sådana fall det slutliga ordnandet bör kunna ske under förenklade former. Det synes knappast motiverat att kommunen först skall behöva avyttra marken till ett statligt organ, t. ex. lantbruksnämnden. Även *Svenska järnvägsföreningen* anser den föreslagna lagen böra få tillämpning på mark för enskild järnväg. Det allmänna intresse som i promemorian åberopas för ett uppordnande av fastighetsindelningen gäller enligt föreningen lika väl i fråga om enskilda järnvägar som för statens järnvägar. Med hänsyn till den utredning som skall ske genom förrättningsmannens försorg saknas enligt föreningen anledning antaga, att handläggningen skulle bli mindre allsidig och omdömesgill i fråga om enskilda järnvägar än då det gäller statens järnvägar. Det i promemorian anförda skälet, att om någon skulle lida förfång han kan förväntas hållas skadeslös av staten, bemöts av föreningen med att lagförslaget förutsätter att sammanföring ej får ske om förfång uppkommer. Mot det i promemorian anförda skälet, att en enskild person ej bör få möjlighet att påtvinga ägare av angränsande fastighet mark som han förvärvat, anför föreningen, att det inte torde möta några svårigheter att ge lagen sådan utformning att den blir tillämplig endast med avseende på järnvägsföretagets ägare. Enligt *Svenska kommunal-tekniska föreningen* -

som anser det riktigt att en enskild person, som förvärvat järnvägsmark, ej skall kunna framtvinga sammanföring — bör som villkor för sammanföring stadgas, att marken tillhör staten, kommun eller det företag, t. ex. enskilt järnvägsföretag eller spårvägsbolag, som tidigare svarat för trafiken. Förningen framhåller, att den föreslagna lagen är avsedd att vara tillämplig även inom städer och samhällen och således kan komma att beröra mark, som med hänsyn till läge, beskaffenhet och förhållanden i övrigt ej alls är lämplig eller aktuell för lantbruks- eller skogsbruksändamål och därför ej bör komma i fråga för förvärv av lantbruksnämnden. Även *Sveriges lantbruksförbund* anser det önskvärt, att nedlagda banlinjer tillhöriga enskilda järnvägar omfattas av lagen.

Det i promemorians utkast uppställda villkoret, att marken skall vara o b e b y g g d, har likaledes i allmänhet lämnats utan erinran i remissyttrandena. I några yttranden anförs dock kritiska synpunkter. *Lantmäteristyrelsen* framhåller sålunda, att en sammanföringsförrättning som regel torde komma att omfatta en nedlagd järnväg i hela dess längd eller i visst avsnitt och att det då kan medföra mindre ändamålsenliga resultat att utesluta sådana delar av linjen som är bebyggda med stationsbyggnader, magasin m. m. Visserligen kan järnvägens ägare vara angelägen att på vanligt sätt avyttra bebyggd mark för att erhålla bästa möjliga pris, men denna möjlighet förhindras ej, eftersom det står ägaren fritt att före sammanföringsförrättningen träffa överenskommelse med köpare. Med tanke på de i promemorian anförda betänkligheterna kan dock enligt styrelsen övervägas att ej tillåta sammanföring av bebyggd mark mot mottagarens bestående. Även *länsstyrelsen i Kalmar län* ifrågasätter, om den föreslagna begränsningen till obebyggd mark är nödvändig eller lämplig. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* åberopar av *länsarkitekten i länet* avgivet yttrande, enligt vilket den föreslagna begränsningen till obebyggd mark i och för sig ej föranleder erinran — men enligt vilket sammanföringsinstitutet bör kunna tillämpas på sådan mark inom bebyggd fastighet som ej nödvändigtvis erfordras till lämplig tomtplats för byggnaden. Enligt *Sveriges lantmätareförening* bör av skäl som anförts i promemorian sammanföring ej ske av mark som är bebyggd, utan att överenskommelse träffats därom. Att helt utesluta möjligheten till sammanföring synes å andra sidan ej rationellt, eftersom man t. ex. i fall då sammanföring sker med ett större egendomskomplex skulle nödgas att omkring en enstaka byggnad tillskapa en restfastighet, som ej är avsedd att användas som särskild fastighet.

Även promemorians förslag att sammanföring ej får ske inom s t a d s p l a n eller b y g g n a d s p l a n har i flertalet remissyttranden lämnats utan erinran. I åtskilliga yttranden framförs dock erinringar i denna del. Enligt *lantmäteristyrelsen* medför en sådan begränsning samma olägenhet vid avvecklingen av en nedlagd järnväg till hela dess längd eller i visst avsnitt som den av styrelsen påtalade begränsningen till obebyggd mark. Be-

hovet av sammanföring synes visserligen enligt styrelsen icke vara lika trängande inom område med stadsplan eller byggnadsplan med hänsyn till fastighetsbildningslagstiftningens och byggnadslagstiftningens plangenomförande medel. Något men synes emellertid ej kunna uppstå av att lagen är tillämplig, eftersom vid förrättningen skall prövas, att sammanföringen ej länder till olägenhet för mottagaren, och kravet att lämplig fastighetsindelning vinnas får anses innebära, att sammanföring ej får ske på sätt som motverkar syftet med gällande plan enligt byggnadslagen. *Länsstyrelsen i Uppsala län* biträder av *överlantmätaren i länet* framförda synpunkter, att promemorian framhåller lagförslagets betydelse för jordbruket och skogsbruket men ej tar tillräcklig hänsyn till att liknande fastighetsbildning inom bebyggelseområden är i särskilt behov av ett enkelt och snabbt förrättningsförfarande. Om sammanföring blev tillåten inom planlagda områden i fall, då den förvaltande myndigheten och fastighetsägarna är överens om sammanföringen, skulle enligt *överlantmätaren* stora vinster göras i förhållande till det nu tillämpade förfarandet med försäljning, eventuell avstyckning, lagfart och sammanläggning. Även *länsstyrelsen i Kronobergs län* ifrågasätter, liksom *överlantmätaren i länet*, om tillräckliga skäl finns för det nu ifrågasättande undantaget. *Länsstyrelsen* framhåller, att i den mån järnvägsmark inom planområde ej lämpligen bör hänskjutas till förrättning enligt den föreslagna lagen, det ju ligger i markens ägares hand att överlåta marken i annan ordning. *Överlantmätaren* påpekar, att erfarenheterna från tillämpningen av 1952 års lag om sammanföring av vägmark inom planområdena är enbart goda och att markvärdefrågorna ej förorsakat några komplikationer. Ej heller i det av *drättselkammaren i Växjö* åberopade yttrandet av *byggnadsnämnden i staden* anses motiverat att undantaga planområdena från lagens tillämpning. Behovet av enkla former för förändringar i fastighetsindelningen anses lika trängande inom planområden som inom de egentliga landsbygdsområdena. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser liksom *överlantmätaren i länet*, att mark inom stadsplan ej bör bli föremål för sammanföring utan bör överlåtas till kommun och avvecklas i normal ordning. Däremot bör mark inom byggnadsplan falla inom den föreslagna lagens tillämpningsområde. Plangenomförandet skulle därigenom kunna underlättas. Enligt *Sveriges lantmätareförening* innebär undantaget för stadsplan och byggnadsplan viss inkonsekvens, eftersom de anförda skälen för undantaget synes gälla över huvud för område, inom vilket tätbebyggelse uppkommit. Lagstiftningens tillämpning på område inom stadsplan eller byggnadsplan behöver ej medföra några oförmånliga rättsverkningar, om endast sådan sammanföring tillåts som främjar stadsplanens eller byggnadsplanens genomförande. Föreningen finner dock ej något för tillämpningen mera väsentligt vara att vinna genom en ändrad avgränsning och vill därför ej yrka på någon ändring, om avgränsningen av andra skäl skulle befinnas lämpligt avvägd.

Länsstyrelsen i Malmöhus län vill liksom *länsarkitekten i länet* gå längre i begränsning av lagens tillämpningsområde än promemorians utkast. Enligt det av länsstyrelsen åberopade yttrandet av länsarkitekten anses det sålunda väsentligt att sammanföring ej heller får ske inom område med fastställd eller antagen generalplan. En liknande ståndpunkt intar *Svenska kommunal-tekniska föreningen*, som anför, att man kanske kan ifrågasätta om lagen skall vara tillämplig inom områden med fastställd generalplan, eftersom detta kan tänkas medföra att kommun blir skyldig »inlösa» områden i en vidsträcktare omfattning än som följer av 21 § byggnadslagen.

Departementschefen. Beträffande den föreslagna lagstiftningens omfattning görs i promemorians utkast vissa betydelsefulla begränsningar. Enligt utkastet kan sålunda sammanföringsinstitutet tillämpas endast på mark, som nyttjats för järnväg men blivit obehövlig för ändamålet antingen därför att trafiken nedlagts eller därför att banlinjen erhållit ändrad sträckning. Tillämpningen begränsas vidare till mark, som är obebyggd och som tillhör staten. Slutligen får sammanföring ej avse sådan järnvägsmark eller sådan del av angränsande fastighet som ligger inom stadsplan eller byggnadsplan. Dessa begränsningar i den föreslagna lagens tillämpningsområde har i det övervägande antalet remissyttranden lämnats utan erinran. Av en del remissinstanser, bland dem lantmäteristyrelsen, har de emellertid utsatts för kritik. De framförda invändningarna synes böra föranleda en viss utvidgning av den föreslagna lagstiftningens tillämpningsområde.

Jag vill till en början framhålla, att kravet att marken skall ha nyttjats för järnväg icke torde böra upprätthållas. I samband med byggandet av järnvägarna har ej sällan förekommit, att mark exproprierats eller eljest förvärvats för anläggande av vägar, ofta parallellt med järnvägen, som ersättning för utfartsvägar, vilka blivit avskurna av järnvägen. Sådana sidovägar vilka använts endast för vägtrafik kan knappast sägas ha blivit nyttjade för järnväg, ehuru de varit nödvändiga för järnvägens framdragande. På likartat sätt förhåller det sig med mark, som i samband med järnvägens anläggande förvärvats för dikesomläggningar. Sådan mark bör också kunna bli föremål för sammanföring. Även annan mark, såsom s. k. sidotag, vilka förvärvats för upplagsplatser eller för grus- eller sandhämtning, bör omfattas av lagen. Även om sådana områden aldrig kommit att nyttjas för järnvägen, t. ex. därför att behovet kunnat tillgodoses på annat sätt eller de ursprungliga planerna eljest blivit ändrade, bör de omfattas av lagen. Det samma gäller också annan mark som väl förvärvats för järnväg men av någon anledning ej tagits i anspråk för ändamålet.

Enligt promemorian är den föreslagna lagstiftningen vidare begränsad till sådan mark som blivit obehövlig därför att trafiken nedlagts eller järnvägen fått annan sträckning. Anledningen till att järnvägsmarken blivit

obehövlig torde emellertid, såsom påpekats i en del remissyttranden, ej böra inverka på lagens tillämplighet. Även sådan mark som ej vidare behövs för en i bruk varande järnväg, bör kunna bli föremål för sammanföring. En sådan utvidgning torde få betydelse främst i fråga om sidotag och liknande områden, vilkas användning upphört, fastän järnvägen alltjämt är i drift.

I enlighet med det anförda förordar jag, att den nya lagstiftningen skall omfatta mark, som exproprierats eller eljest förvärvats för järnväg men icke vidare erfordras därför.

Det i promemorian uppställda kravet, att järnvägsmarken skall tillhöra staten, utesluter från lagens tillämpning utom mark som härrör från enskild järnväg främst sådan mark som kommun förvärvat från nedlagd, staten tillhörig järnväg. Enligt promemorian har så gott som all mark från nedlagda enskilda järnvägar redan avyttrats och det blir under den närmaste tiden knappast fråga om ytterligare trafiknedläggningar av någon omfattning på enskilda järnvägar. Vissa fördelar skulle emellertid vinnas, om den föreslagna ordningen görs tillämplig även på enskilda järnvägar. Några olägenheter av betydelse torde en sådan utsträckt tillämpning ej medföra. Den har förordats från flera håll. Med hänsyn till den prövning som i varje särskilt fall skall ske rörande en ifrågasatt sammanföringslämplighet från fastighetsbildningssynpunkt och den utredning som skall göras av förrättningsmannen torde för bedömningen av frågan om lagens utvidgning till enskilda järnvägar någon större betydelse ej behöva tillmätas det förberedelsearbete som kan väntas bli utfört av den ena eller den andra sökanden. Större vikt synes böra fästas vid det förhållandet att enskilda järnvägar om möjligt får åtnjuta samma förmåner som statens järnvägar i fråga om tillgången till ett enkelt och billigt förfarande för avveckling av obehövlig järnvägsmark. Jag vill därför förordna, att sammanföring skall kunna ske även i fråga om mark från enskild järnväg. Som framhållits under remissbehandlingen torde dock i denna del vara lämpligt att begränsa den tilltänkta lagens tillämpning till fall då marken ägs av vederbörande järnvägsföretag eller, liksom i fråga om mark från statens järnvägar, av kommun.

Promemorians krav, att järnvägsmarken skall vara o b e b y g g d för att sammanföring skall få ske, har mött erinringar från flera håll. Kravet torde väl ej medföra några större olägenheter, eftersom sammanföring av bebyggd järnvägsmark, åtminstone sådan på vilken någon mera värdefull byggnad finns uppförd, endast sällan torde bli aktuell. Det torde vara fördelaktigare för ägaren att i sådana fall avyttra marken i annan ordning. Finns endast en mindre byggnad på marken, t. ex. ett skjul eller annan obetydlig byggnad, kan dock sammanföringsinstitutet lämpa sig väl för avvecklingen. Som framhållits under remissbehandlingen skulle vissa olägen-

heter uppkomma, om sammanföring ej kan ske i sådana fall enbart därför att marken är bebyggd, eller om för sammanföring skulle krävas, att byggnaden undanskaffas. Det synes därför vara att gå för långt att för sammanföring uppställda villkoret, att marken skall vara obebyggd. Som villkor för sammanföring av bebyggd mark synes dock böra gälla, att ägaren av den fastighet med vilken sammanföring är avsedd att äga rum medger åtgärden. I fråga om järnvägsmark, på vilken finns byggnad som tillhör annan än markens ägare, bör även beaktas den rätt till marken som tillkommer byggnadens ägare. Till frågan om sådana och andra särskilda rättigheters ställning vid sammanföring återkommer jag i det följande.

Även det undantag från lagens tillämpningsområde som i promemorian gjorts beträffande område med *stadsplan* och *byggnadsplan* har mött invändningar från flera håll. Som framhållits av lantmäteristyrelsen kan det medföra olägenheter vid exempelvis en sammanföringsförrättning, som omfattar en nedlagd järnväg i hela dess längd eller i visst avsnitt, att under alla förhållanden behöva utesluta sådana delar av banlinjen som sträcker sig genom område som ingår i stadsplan eller byggnadsplan. Behovet av ett enkelt förfarande kan göra sig starkt gällande även inom sådana områden. Jag vill därför förorda, att den tilltänkta lagstiftningen görs tillämplig även beträffande område inom stadsplan och byggnadsplan. Därigenom erhålls också principiell överensstämmelse med 1952 års lag. Mot en sådan utsträckt tillämpning kan åberopas, att ägare till angränsande fastighet kan bli pliktig mottaga mark till jämförelsevis högt värde. För att förebygga olägenhet i detta avseende vill jag föreslå, att sammanföring beträffande område inom stadsplan eller byggnadsplan skall, liksom i fråga om bebyggd mark, få äga rum endast efter medgivande av ägaren till angränsande fastighet.

Det av ett par remissinstanser framförda önskemålet om undantag för lagens tillämpning inom generalplan kan jag med nu angivna ståndpunkt inte biträda.

Lagstiftningens verkan beträffande särskilda rättigheter

En fråga som påkallar särskild uppmärksamhet vid sammanföring är verkningarna av sammanföringen beträffande särskilda rättigheter, som besvärar den med sammanföringen avsedda marken. Frågan behandlades ingående vid tillkomsten av *1952 års lag om sammanföring av vägmark*. Till grund för det till lagrådet remitterade lagförslaget låg ett av fastighetsbildningssakkunniga upprättat förslag i ämnet. Enligt detta gällde som allmän förutsättning för sammanföring, att vägmarken blivit onyttig för såväl av-

sett ändamål som annan gemensam användning. En annan bestämmelse innehöll, att om någon menade att vägmarken ej kunde anses onyttig för gemensam användning och att sammanföring därför ej borde äga rum, yrkande därom skulle framställas senast vid första sammanträdet. Vidare skulle vägmarken efter sammanföringen anses ingå i den eller de fastigheter varmed den sammanförts och vara fri från ansvar för inteckning, besvär eller last som tidigare åvilat den. I stället skulle marken svara för samma inteckning, besvär eller last som den eller de fastigheter varmed den sammanförts. I anslutning härtill anförde de sakkunniga, att förslaget sålunda innebar, att eventuellt befintliga servitut upphörde att gälla i den mån de avsåg sammanförd vägmark. Var samfälld vägmark belastad av servitut, innebärande exempelvis rätt till väg eller rätt att framdraga och hålla ledning på vägmarken, måste emellertid enligt de sakkunniga detta förhållande betraktas som ett uttryck för att behov av gemensam användning av marken kunde föreligga och medföra, att förrättningsmannen ägnade denna fråga särskild uppmärksamhet. Vidare anförde de sakkunniga i anslutning till regeln, att marken skulle övergå fri från all rätt som tidigare besvärat den, att den värdeminskning som en fastighet undergick genom sammanföring av vägmark vari den hade del måste anses helt sakna betydelse för den säkerhet som tillkom innehavare av penninginteckning i fastigheten. Där emot kunde sammanföringen ha stor betydelse för den som innehade servitutsrätt beträffande vägmarken, vare sig servitutet utgjorde jorddelnings-servitut, blivit intecknat eller grundade sig på en icke intecknad upplåtelse. Detta förhållande måste noggrant beaktas vid prövning av frågan, huruvida vägmarken kunde anses onyttig för såväl avsett ändamål som annan gemensam användning.

I det till lagrådet remitterade förslaget upptogs i anslutning till de sakkunnigas förslag som förutsättning för sammanföring, att vägmarken ej erfordrades för tillgodoseende vare sig av behov av väg eller av annat för delägarna i vägmarken gemensamt behov eller också att avsett behov blev tillgodosett utan att vägmarken bibehölls som samfälld. I övrigt innehöll det remitterade förslaget den bestämmelsen beträffande särskilda rättigheter att vägmarken, sedan beslut om sammanföring vunnit laga kraft, ingick i den eller de fastigheter varmed den sammanförts fri från all rätt som dittills besvärat den, och att sådan rätt skulle orubbad gälla i återstoden av besvärad egendom. Förslaget utsattes för kritik av lagrådet, vilket i första hand uppmärksammade servitutshavares rätt. Regeln, att servitut skulle komma att upphöra beträffande vägmarken, föranledde ej någon invändning, såvitt servitutet redan tidigare var onyttigt eller det eljest var utan egentlig betydelse för servitutshavaren att marken undantogs från servitutets utövning. Däremot mötte enligt lagrådet betänkligheter mot att tillåta ett sådant ingrepp i servitutshavares rätt, om förfång därigenom tillskynda-

des honom och han ej samtyckte till åtgärden. Detta kunde framför allt inträffa i sådana fall då servitutets begagnande var lokaliserat just till den ifrågakvarnande marken, såsom vid servitut innebärande rätt att använda marken till utfartsväg för viss fastighet eller att hålla en kraft- eller avloppsledning på området eller att där hämta vatten. Ett sådant förhållande skulle enligt de sakkunnigas förslag betraktas som uttryck för att behov av gemensam användning av marken kunde föreligga och medföra att förrättningsmannen ägnade denna fråga särskild uppmärksamhet. Enligt lagrådets mening förutsatte detta emellertid en så extensiv tolkning av bestämmelsen att den knappast var försvarlig. Det kunde t. ex. inte gärna betraktas som en omständighet, som gjorde marken erforderlig för ett delägarnas gemensamma behov, att därå fanns väg- eller dikesservitut till förmån för hemman i annat skifteslag, eller att det fanns ett till förmån för en främmande fastighet gällande servitut att hålla kraftledning på marken. Att sammanföring, som skulle lända till förfång för innehavare av servitut, inte fick genomföras utan dennes samtycke syntes lagrådet dessutom vara en så betydelsefull grundsats, att den borde komma till klart uttryck i lagtexten.

Lagrådet tog också upp frågan, om inte den rätt som tillkom andra rättsägare än servitutshavare borde beaktas. Så hade, påpekade lagrådet, skett i den då gällande lagen den 25 juni 1909 angående naturminnesmärkens fredande. Där stadgades huvudsakligen, att ansökning om fridlysning av visst område ej fick beviljas mot bestridande av någon, som visade sannolika skäl att han på den fastighet vartill området hörde ägde nyttjanderätt, servitutsrätt eller annan dylik rätt, som uppkommit före ansökningens ingivande och genom fridlysningsåtgärden skulle lida intrång, såvida inte detta intrång var att anse som oväsentligt. Lagrådet uppmärksammade särskilt den rätt som en nyttjanderättshavare kunde äga till marken. Lagrådet ansåg emellertid, att man var befogad antaga att det allenast undantagsvis kunde inträffa, att en sammanföringsförrättning kom att medföra förfång för annan rättsägare än servitutshavare. Och beträffande sådana undantagsfall kunde man utgå från att merendels behov av området för gemensam användning kunde anses föreligga, varvid hinder mot sammanföringen mötte i bestämmelsen, att vägmark fick sammanföras endast om behov av marken ej förelåg vare sig till väg eller för annat gemensamt ändamål. Dessutom var att märka, att vid lantmäteriförrättning i allmänhet som regel gällde att — utom jordägare och vissa med dem jämställda besittningshavare — endast servitutshavare var att betrakta som sakägare. Nyttjanderättshavares rätt tillgodosågs i viss mån på annat sätt. Lagrådet erinrade här om bestämmelsen angående arrende i 2 kap. 27 § lagen om nyttjanderätt till fast egendom, att om den upplåtna fastighetens ägor till omfång eller läge genom lantmäteriförrättning ändras så, att avkomsten och nyttan därav förringas för arrendatorn, denne äger rätt till skälig nedsättning av arrendeavgiften och under vissa betingelser är berättigad att uppsäga avtalet. Eftersom denna regel

fick anses vara uttryck för en allmän princip, torde den analogivis vara tillämplig även på andra nyttjanderättsavtal. Vid dessa förhållanden ansåg lagrådet, att särskilt skydd ej erfordrades för andra rättsägare än servitutshavare.

I enlighet med lagrådets förslag intogs i lagen en uttrycklig bestämmelse till skydd för servitutshavare. Den upplogs som ett andra stycke i 4 § i 1952 års lag och innehåller, att om vägmarken besväras av servitut, sammanföring ej får äga rum, utan att innehavaren av servitutet lämnar medgivande därtill eller det är uppenbart, att sammanföringen icke kan lända till förfång för den fastighet till vars förmån servitutet gäller. Vidare innehåller 1952 års lag i 17 § första stycket regeln, att då beslut om sammanföring vunnit laga kraft, vägmarken ingår i den eller de fastigheter, varmed den sammanförts, fri från all rätt som dittills besvärat den, samt att sådan rätt skall orubbad gälla i återstoden av den besvärade egendomen.

Promemorian. I promemorian har i fråga om rättighetshavarnas ställning valts en annan lösning än i 1952 års lag. Detta sammanhänger med att järnvägsmark till skillnad från samfälld vägmark vanligen består av ett antal särskilda fastigheter, som vid sammanföring helt försvinner. Efter förrättningen finns normalt ej någon återstod av fastigheten som kan uppbära inteckningen eller den särskilda rättigheten. Om dessa skall bestå, måste de tvärtemot vad som gäller i fråga om samfälld vägmark alltså häfta vid järnvägsmarken och följaktligen, om sammanföring sker, komma att belasta den eller de fastigheter varmed järnvägsmarken sammanförts. Järnvägsmarken kan enligt promemorian alltså ej förklaras fri från all rätt som dittills besvärat den, utan andra regler krävs. I princip skulle dessa gå ut på att den rätt för vilken järnvägsmarken häftar skulle besvära den fastighet varmed sammanföring sker. Avser rätten emellertid en penninginteckning eller över huvud fullgörandet av en betalningsförpliktelse och liknande, kan nämnda fastighet icke förklaras skola svara därför utan att samtidigt mer eller mindre vidlyftiga regler införs om företrädesordningen mellan olika rättsägare och om eventuell kompensation till ägaren av fastigheten. Lagstiftningen bör emellertid enligt promemorian inte komplieras med dylika regler, helst som ett sådant fall som det anförda måste antagas bli synnerligen sällsynt. I stället bör som en förutsättning för sammanföring uppställas, att järnvägsmarken ej är besvärad av rätt som nu angivits. Skulle ett sådant fall som det berörda inträffa, måste alltså inteckningen eller den rätt varom eljest är fråga först avlösas. Angående särskilda rättigheter anføres i promemorian, att de torde vara till så ringa men för den fastighet varmed järnvägsmarken sammanförs att de kan förklaras skola besvära denna fastighet. Är rättigheten intecknad, uppkommer emellertid samma behov av regler om företrädesordningen mellan olika rättsägare som beträffande penninginteckningar. Sammanföring av mark,

som besväras av intecknad särskild rättighet, torde därför lika litet böra få ske som sammanföring av mark, som häftar för penninginteckning. Bestämmelse om hinder mot sammanföring när järnvägsmarken häftar för fordran eller för rätt till avkomst eller annan förmån eller besväras av särskild rättighet, till säkerhet varför inteckning beviljats, har upptagits i 4 § tredje stycket i utkastet.

Bland särskilda rättigheter som belastar järnvägsmark uppmärksammas i promemorian särskilt rätten för televerket att ha ledning för teletrafik framdragen över marken eller nedlagd i jorden. Såvitt angår statens järnvägar grundar sig denna rätt på en allmän upplåtelse av järnvägsstyrelsen till telestyrelsen utan några särskilda bestämmelser om exempelvis varaktigheten av upplåtelsen. Vid försäljning av obehövlig järnvägsmark har televerket brukat förbehållas rätt att tills vidare utan kostnad bibehålla exempelvis befintliga stolplinjer över det försålda området. Därjämte har televerket tillförsäkrats befogenhet att låta inteckna rättigheten, en befogenhet som verket dock regelmässigt ej utnyttjat. I stället för sådant förbehåll måste enligt promemorian vid sammanföring av marken träffas annan anordning till bevarande av televerkets rätt. Eftersom rättigheten ej tillförsäkrats televerket för bestämd tid, måste även rättighetens bestånd förstärkas i fråga om varaktigheten för att hindra uppsägning. De krav som sålunda föreligger har enligt promemorian ansetts kunna tillgodoses genom föreskrift, att televerket efter sammanföringen äger behålla ledningen på samma villkor som förut, så länge verket har behov därav (16 § andra stycket i utkastet).

I fråga om andra särskilda rättigheter anförs i promemorian, att särskilt i närheten av stationsområden och där järnväg korsar väg järnvägsmarken ofta besväras av rättigheter av olika slag. De vanligaste avser nyttjande av väg, brunn samt ledningar för skilda ändamål, framför allt för vatten, avlopp och elektrisk kraft. Med hänsyn bl. a. till den på vissa platser ganska omfattande förekomsten av rättigheter och svårigheten att överblicka konsekvenserna av att rättigheterna ej får fortbestå samt till det sannolikt obetydliga men, som rättigheternas bevarande skulle föranleda för den eller de fastigheter varmed järnvägsmarken skall sammanföras, har det enligt promemorian syntts riktigast att i olikhet med vad förhållandet är i 1952 års lag meddela bestämmelser om rättigheternas bestånd. Föreskrift har därför upptagits i 16 § andra stycket i utkastet om att dessa rättigheter skall bibehållas orubbade.

Remissyttrandena. Endast ett fåtal remissinstanser har behandlat frågan om rättigheternas ställning vid sammanföring. I det stora flertalet remissyttrandena lämnas de föreslagna bestämmelserna utan erinran. *Göta hovrätt* anför bl. a., att det bör övervägas, om inte vid sammanföring av järnvägsmark med flera fastigheter förrättningsmannen skall äga förordna att rättighet, som skall bestå efter sammanföringen men som berör endast viss

del av järnvägsmarken, skall besvära endast fastighet med vilken den berörda marken sammanförs. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anser rörande televerkets rätt, att rätten att behålla ledningen bör förbehållas kronan och att detta bör ske genom att förrättningsmannen efter utredning i förrättningsprotokollet meddelar beslut om förbehållet. En sådan ordning synes hovrätten mera tilltalande med hänsyn till att kronan bör erhålla sakrättsligt skydd gentemot den som vid frivillig eller exekutiv försäljning förvärvar den fasta egendomen. I fråga om andra rättigheter uttalar hovrätten bl. a., att endast en förklaring i lagen att rättigheten skall bestå orubbad kan utgöra ett för svagt skydd, då den icke därigenom blir under alla förhållanden gällande mot envar. Hovrätten föreslår, att åt förrättningsmannen ges möjlighet att, då så med hänsyn till rättighetens särskilda betydelse provas erforderligt, förbehålla rättigheten. Ett sådant i utlåtet över sammanföringen antecknat förbehåll skulle medföra, att rättigheten bereddes samma skydd gentemot tredje man som hovrätten föreslagit beträffande televerkets ledningar. *Telestyrelsen* anser det vara angeläget, att på lämpligt sätt föreskrift tillskapas om rätt för televerkets personal att för underhålls- och reparationsarbeten äga tillträde till sina här ifrågavarande ledningar. *Överlantmätaren i Uppsala län* framhåller som mycket viktigt, att omfattningen och arten av de rättigheter som skall besvära den eller de fastigheter varmed järnvägsmarken sammanförts är klarlagda vid sammanföringsförrättningen, eftersom utnyttjandet av rättigheterna kommer att påverka värdet av järnvägsmarken och även möjligheterna för den blivande ägaren att nyttja marken. *Svenska kommunal-tekniska föreningen* erinrar om att de fastigheter från vilka de i järnvägsfastigheten ingående områdena härrör kan ha varit besvärade av olika särskilda rättigheter och att det icke alltid torde varit fullt klart vad som hänt med dessa särskilda rättigheter vid den sammanföring av de olika fastigheterna till en järnvägsstadsäga, som ägt rum vid fastighetsregistrets uppläggande och förande. Anledning finns enligt föreningen att särskilt beakta detta förhållande. *Sveriges lantbruksförbund* önskar, att det i lagtexten bl. a. för undvikande av tolkningssvårigheter på lämpligt sätt klarläggs, huruvida järnvägsmark, som är belastad av s. k. privilegierat servitut, får bli föremål för sammanföring.

Lantmäteristyrelsen behandlar de föreslagna bestämmelserna ingående och anför följande.

Fastighetsbildningsåtgärder får ofta för därav berörda fastigheter konsekvenser ur inskrivningssynpunkt och beträffande belastningar av olika slag, för vilka fastigheterna häftar eller av vilka de besväras. Dessa konsekvenser är till sin karaktär och omfattning beroende både av fastighetsbildningsåtgärdens och belastningens art. Omreglerande fastighetsbildningsåtgärd — från delning och sammanläggning av fastigheter kan i nu förevarande sammanhang bortses — innebär att ett eller flera markområden, ingående i viss fastighet, mot vederlag eller ersättning i pengar överflyttas till annan fastighet som oberoende därav behåller sin fastighetsregisterbeteck-

ning och sina i fastighetsboken införda inskrivningar. Dessa inskrivningar gäller därefter i fastigheten med den förändrade omfattning och belägenhet fastigheten erhållit genom fastighetsbildningsåtgärden. Samtidigt upphör samtliga inskrivningar i den avstående fastigheten att gälla i den mark som överförs till annan fastighet. Något system för överflyttning av inteckningsbelastning i sådant fall genom åtgärd enligt fastighetsbildningslagstiftningen finns icke och torde ej heller böra införas. I sakens natur ligger att, då inskrivning ej längre äger giltighet beträffande visst markområde som på angivet sätt överflyttats från fastighet till annan, även den grundläggande rättigheten har upphört att gälla i området.

Vad nu sagts om konsekvenserna av omreglerande fastighetsbildning beträffande rättighet som grundar sig på privat rättshandling och blivit föremål för inskrivning i därav berörd fastighet torde äga tillämpning jämväl på sådan rättighet som ej inskrivits.

Rättighet, som tillkommit genom fastighetsbildning (s. k. jorddelningsservitut), annan förrättning eller domstols beslut, reagerar däremot på annat sätt i de fall rättigheten blivit lokaliserad till viss plats på marken. Sådan rättighet torde normalt belasta samma område som tidigare även om området genom fastighetsbildning överflyttats till annan fastighet.

Med hänsyn till de konsekvenser omreglerande fastighetsbildning sålunda kan ha på beståndet av särskild rättighet har i fastighetsbildningslagstiftningen intagits bestämmelser som — utan att hindra ur allmän synpunkt angelägna ändringar i fastighetsindelningen — i tillbörlig mån är avsedda att skydda tredjemansintressen.

De ur allmän synpunkt angelägna fastighetsbildningsåtgärderna, vilka kan vidtagas även utan medgivande av ägare till därav berörd fastighet, kan i princip alltid genomföras utan hinder av förefintliga tredjemansintressen. Därvid lämnas gottgörelse åt de rättighetsinnehavare, som kan få ersättning, vid fördelning av det mot fastighetens värdeminskning svarande likvidbeloppet efter nedsättning hos länsstyrelsen på i huvudsak samma sätt som kan ske med expropriationsersättning (lösenbelopp och ersättning för intrång på restfastighet). Detta gäller i första hand innehavare av fordringsrätter. Servitutshavare kan få sin rätt beaktad genom de åtgärder som kan vidtagas enligt fastighetsbildningslagstiftningen (upphävande, flyttning m. m.). Nyttjanderättshavares rätt är avsedd att bli tillgodosedd genom särskilda bestämmelser härom i nyttjanderättslagstiftningen.

Fastighetsbildningsåtgärd, som för genomförande förutsätter avtal därom mellan berörda sakägare, är däremot enligt gällande rätt beroende av att rättighetsinnehavare av olika slag lämnar sitt medgivande till åtgärden eller av att oskadlighetsprövning sker (se t. ex. 8 kap. 4 § andra stycket jorddelningslagen). Detta gäller såväl innehavare av intecknade rättigheter som eljest innehavare av fordran och rättigheter, som tillkommit vid förrättning eller genom domstols beslut i den mån de påverkas av åtgärden. Enligt lagrådsuttalande är bestämmelser av detta slag ej tillämpliga på oin-tecknade servitut och nyttjanderätter.

Vid tillskapande av ny lagstiftning inom den nuvarande fastighetsbildningslagstiftningens ram synes det vara angeläget att bestämmelserna inte bygger på principer i allmän giltiga frågor som strider mot gällande rätt och som kan försvåra en allmän revision av hela lagstiftningen. Enligt styrelsens mening kan så i viss utsträckning vara fallet med den nu föreslagna regleringen av hänsynstagandet till tredjemansintresset. Denna reglering är intagen i 4 § tredje stycket och 16 § andra stycket i lagutkastet.

Enär den föreslagna lagen innehåller den nyheten i förhållande till gällande rätt att all till fastighet hörande mark skall kunna överföras till annan fastighet, synes det vara välbetänkt att, som föreslagits i avvaktan på en allmän lagrevision, begränsa möjligheten till överföring med hänsyn till tredjemansintresset. Då dessutom den föreslagna lagen ej ger kompetens att reglera servitutsfrågor till skydd för servitutshavares intressen, synes de föreslagna bestämmelserna i 4 § vara i stort sett lämpliga. Dock synes det vara erforderligt med ett klart uttalande i vad mån oinregistrerade fordrings- och avkomsträtter skall inrymmas i regleringen.

Beträffande 16 § andra stycket finner styrelsen det däremot angeläget med ett ytterligare övervägande av frågan om här avsedd sammanföringsförrättnings rättsverkningar såvitt angår särskilda rättigheter. Självfallet torde vara att rättighet av här avsett slag, som belastar järnvägsmark, utan undantag är lokaliserad till visst område och att anledning saknas förmoda att rättighetsinnehavaren skulle ha något intresse av en förflyttning av rättigheten till annat område. Med hänsyn härtill torde det vara utan betydelse för bedömning av detta spörsmål huruvida del av fastighet eller fastighet i sin helhet överföres till annan fastighet. Samma problem möter ständigt i fastighetsbildningsverksamheten då område av fastighet, vilken tagits i anspråk för särskild rättighet, genom laga skifte eller ägoutbyte överflyttas till annan fastighet. En särreglering av denna fråga, som sålunda är av allmängiltig natur, torde icke böra ske. Än mindre synes det vara lämpligt att, som skett, åt detta spörsmål ge en lösning som inte har någon motsvarighet i gällande rätt och som ej heller torde vara av beskaffenhet att allmängiltigt böra införas vid revision av lagstiftningen.

I praktiken torde oinregistrerade privata rättigheter till förmån för enskilda inte annat än undantagsvis förekomma i järnvägsmark, som enligt den föreslagna lagen kan sammanföras. Televerkets ledningar finns i stor utsträckning i alla delar av landet. Rättigheterna har icke vållat några problem vid ändringar i fastighetsindelningen. Ledningarna brukar godtagas av fastighetsägarna och det anses naturligt att utan särskild lagföreskrift därom en sådan rättighet får kvarstå efter laga skifte eller ägoutbyte. Jfr en i promemorian lämnad upplysning att televerket efter försäljningen av järnvägsmark regelmässigt icke utnyttjat därvid lämnade inteckningsmedgivanden. Skulle i framtiden en särskild lagreglering av detta spörsmål visa sig erforderlig synes den böra ges ett allmängiltigt innehåll och ej placeras i en lag med den speciella karaktär varom här är fråga.

Departementschefen. Sammanföringsinstitutet innebär i princip detsamma som andra omreglerande fastighetsbildningsåtgärder, genom vilka ett eller flera markområden, som hör till viss fastighet, mot vederlag i jord eller pengar överflyttas till annan fastighet. Fastigheterna på ömse sidor behåller sina fastighetsbeteckningar och sina i fastighetsboken införda inskrivningar. Frånsett s. k. jorddelningsservitut medför marköverflyttningen ej någon överföring från den ena fastigheten till den andra av fordringsinteckning eller annan sakrätt. Denna princip bör enligt min mening upprätthållas även i fråga om sammanföring enligt nu förevarande lagförslag. Jag anser därför i överensstämmelse med vad lantmäteristyrelsen anfört, att sammanföring av järnvägsmark ej bör medföra någon överflyttning av

rättigheter från den fastighet i vilken järnvägsmarken ingått till den fastighet med vilken sammanföring sker. I enlighet härmed förordar jag för järnvägsmarken samma regel som för vägmarken, nämligen att när beslut om sammanföring vunnit laga kraft, järnvägsmarken ingår i den eller de fastigheter varmed den sammanförts fri från all rätt som dittills besvärat den.

Denna regel kräver, att vid sammanföringsförrättning uppmärksamhet ägnas åt frågan, huruvida fordringsinteckningar eller andra rättigheter besvårar den järnvägsmark som omfattas av förrättningen och i vilken utsträckning innehavare av sådana rättigheter bör skyddas mot skada genom sammanföringen.

I överensstämmelse med vad som enligt 1952 års lag nu gäller beträffande vägmark bör sammanföring av järnvägsmark, som skulle lända till förfång för innehavare av servitut, ej få genomföras utan dennes samtycke. Vad angår innehavare av fordringsinteckningar och andra rättigheter är tydligen skälen för att beakta deras rätt starkare vid sammanföring av järnvägsmark än när det gäller sammanföring av samfällad vägmark, eftersom sammanföringen här kan komma att omfatta större delen av eller hel fastighets ägovälde. Därtill kommer, att med hänsyn till ändamålet med den föreslagna lagstiftningen och till att initiativrätten tillkommer endast järnvägsmarkens ägare, sammanföring av järnvägsmark blir att väsentligen jämställa med frivillig överlåtelse. En regel till skydd för innehavare av fordringsinteckningar och andra rättigheter, som besvårar järnvägsmarken, synes därför böra införas. I den mån särskilda rättigheter besvårar järnvägsmark, torde de i stor utsträckning ej vara säkerställda genom inteckning. Regeln synes därför liksom i fråga om servitut böra gälla även när inteckning för rättigheten ej meddelats. Frånsett servitut innebär en sådan regel ett längre gående skydd för rättigheter än som eljest gäller inom fastighetsbildningslagstiftningen. Den torde emellertid inom den speciella lagstiftning som det nu är fråga om ej behöva möta avgörande principiella betänkligheter. En ordning enligt vad jag nu sagt kan antagas i allmänhet medföra, att ägaren av järnvägsmarken träffar frivillig uppgörelse med rättighetshavaren om avlösning av rättigheten eller att överenskomme om rättighetens fortbestånd träffas med ägaren till den fastighet med vilken sammanföring skall äga rum.

I enlighet med det sagda förordar jag en bestämmelse av innehåll att, om järnvägsmarken på grund av inteckning eller eljest häftar för fordran eller om den besvåras av annan rättighet, sammanföring ej får äga rum utan att innehavaren av sådan fordran eller rättighet lämnar medgivande därtill eller det är uppenbart, att sammanföringen ej kan lända honom till förfång.

Inom justitiedepartementet har på grundval av de överväganden för vilka jag nu redogjort upprättats förslag till *lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällad vägmark med an-*

gränsande fastighet m. m. och till lag angående säkerhet för ersättning enligt samma lag. Förslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*. Beträffande den närmare innebörden av lagförslagen får jag anföra följande.

Specialmotivering

Förslaget till lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 om sammanföring av samfällid vägmark med angränsande fastighet m. m.

1 §.

Den utvidgning av lagens tillämpningsområde till järnvägsmark som avses med den tilltänkta lagstiftningen bör komma till uttryck i denna paragraf. På samma sätt som skett i fråga om vägmark bör dock här endast anges tillämpningsområdet i stort, d. v. s. att lagen omfattar järnvägsmark. Den närmare avgränsningen får ske i följande paragrafer. I enlighet härmed innehåller 1 § i departementsförslaget helt allmänt, att lagen äger tillämpning, förutom på vägmark av viss beskaffenhet enligt nuvarande lydelse, på mark, som exproprierats eller eljest förvärvats för järnväg.

Någon närmare bestämning av begreppet järnväg, t. ex. i likhet med vad som skett i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift har ej gjorts. De föreslagna bestämmelserna torde få ges en jämförelsevis vidsträckt tillämpning. Till skillnad från promemorians förslag omfattar de såväl staten tillhörig som enskild järnväg. Av enskilda järnvägar torde även sådana som ej krävt koncession böra komma i fråga. Industrispår torde sålunda omfattas av bestämmelserna, oavsett om de upplåtits för allmän trafik. I förevarande sammanhang torde uttrycket järnväg även kunna omfatta spårväg. Däremot torde s. k. décauvillespår och liknande transportbanor ej rymmas under uttrycket järnväg.

Med det i departementsförslaget valda uttrycket »som exproprierats eller eljest förvärvats för järnväg» avses lika litet som med det i promemorians utkast valda uttrycket »som nyttjats för järnväg» att utsäga något om äganderätten till järnvägsmarken. Det väsentliga är att marken en gång förvärvats för järnväg. Såvitt gäller enskilda järnvägar, för vilka erhållits koncession som avses i förordningen den 15 oktober 1880 (nr 36) innefattande särskilda föreskrifter ang. lagfart, in-teckning och utmätning av järnväg, m. m., omfattar lagen i första hand sådan mark som utvisas på den expropriationskarta som fogats vid Kungl. Maj:ts beslut om koncession. Vidare omfattas sådan mark som senare förvärvats och enligt tilläggs-koncession tillagts järnvägsområdet. Men även mark som förvärvats till komplettering av järnvägsområdet utan att ha tillagts detta enligt 1880 års förordning, t. ex. för anordning av tryckbankar för att möjliggöra högre belastning på spåranläggningen, är avsedd att hänföras under lagen. Om mar-

ken i något fall förvärvats annorledes än genom expropriation men aldrig kommit att nyttjas för järnvägen, kan det måhända vara förenat med vissa svårigheter att utreda huruvida marken förvärvats för järnväg. Alltför stora krav på utredning härom torde dock ej böra upprätthållas.

Har marken en gång förvärvats för järnväg, får den anses ha behållit denna natur oavsett om den, såsom stundom skett, överlåtits till kommun för att genom dess medverkan inordnas i fastighetsindelningen i övrigt. Genom den i 21 § föreslagna begränsningen till mark, som tillhör staten, kommun eller enskilt järnvägsföretag, läser några praktiska problem ej uppstå i denna del. Har marken ingått i sammanläggning med annan fastighet, torde dock vara klart att den förlorat sin natur av järnvägsmark i här avsedd mening.

Sammanföring bör kunna omfatta även sådan mark som staten eller enskilt järnvägsföretag hade i sin ägo redan när fråga uppkom om järnvägens anläggande och som således egentligen ej kan sägas ha »förvärvats för järnväg».

21 §.

Med denna paragraf inleds den nya avdelning av lagen som innehåller de närmare bestämmelserna om sammanföring av järnvägsmark. Paragrafen, som närmast motsvarar 3 § och delvis även 1 § i utkastet, innehåller liksom 3 § i lagen vissa grundläggande regler för sammanföring.

Första stycket

I första stycket anges närmare tillämpningsområdet för de nya bestämmelserna. I enlighet med vad jag har anfört i den allmänna motiveringen skall sammanföring få avse ej endast staten tillhörig järnvägsmark utan även järnvägsmark som tillhör kommun eller enskilt järnvägsföretag. Alla slag av kommuner kommer här i fråga, såsom landskommun, stad, köping och landstingskommun. Med dessa bör jämföras municipalsamhälle och kommunalförbund. Genom departementsförslaget görs sålunda en utvidgning i förhållande till promemorians förslag, som är begränsat till statens mark. En viss begränsning innebär dock även departementsförslaget, i det att från lagens tillämpning utesluts mark, som förvärvats från staten eller enskilt järnvägsföretag av annan än kommun.

Vid tillämpningen av de föreslagna bestämmelserna på enskilda järnvägar, för vilka erhållits koncession, måste uppmärksammas 1880 års förordning innefattande särskilda föreskrifter ang. lagfart, in-teckning och utmätning av järnväg, m. m. Sådan enskild järnväg som där avses skall enligt 1 § i förordningen i hela sin sträckning med därtill hörande mark samt verkstäder och andra byggnader anses som en enda sammanhörande fast egendom. Enligt 2 § i förordningen får ej utan Kungl. Maj:ts tillstånd järnvägen delas eller något av den mark som hör till järnvägen avsöndras därifrån.

Även sammanföring enligt förevarande förslag kommer att omfattas av bestämmelsen. I första hand gäller detta beträffande järnväg som är i drift. Huruvida samma krav skall vara uppfyllt, när järnvägslinje nedlagts enligt särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t, beror på innehållet i Kungl. Maj:ts beslut. Innefattar beslutet medgivande för järnvägsägaren att avskilja marken från järnvägen, torde ej erfordras något ytterligare tillstånd enligt 1880 års förordning. Detsamma torde gälla, om beslutet innebär, att meddelad koncession i sin helhet upphävs i fråga om viss järnvägssträcka. Någon erinran om nämnda bestämmelse i 1880 års förordning torde ej erfordras i förevarande lag.

Av skäl som anförts i den allmänna motiveringen har en utvidgning av tillämpningsområdet i förhållande till promemorians förslag skett även därigenom, att sammanföring kan omfatta bebyggd mark och mark inom planområden.

I första stycket av 21 § stadgas vidare, att mark som här avses får sammanföras med angränsande fastighet, om marken ej vidare erfordras för järnvägen. Som framhållits i den allmänna motiveringen har de i promemorians utkast föreskrivna anledningarna till att järnvägsmarken ej längre erfordras fått utgå. De av mig föreslagna bestämmelserna blir tillämpliga även på mark, som väl förvärvats för järnväg men inte blivit nyttjad för ändamålet, liksom på mark, vilken tillhör en järnväg som ännu är i drift men likväl blivit onyttig för järnvägen.

I andra punkten av första stycket upptages motsvarighet till 3 § första stycket andra punkten i utkastet. Det senare innehåller i denna del, i överensstämmelse med vad 1952 års lag stadgar om vägmark, att om järnvägsmarken gränsar till område, vilket utgör gemensam ägolott för två eller flera fastigheter eller avsatts till gemensamhetsskog eller vid lantmäteri- eller mättningsförrättning lämnats oskiftat utan att ha undantagits för gemensamt ändamål, marken må sammanföras med de fastigheter som äger del i området genom att tilläggas detta.

Mot denna bestämmelse har *lantmäteristyrelsen* anmärkt, att den liksom 1952 års lag utesluter sammanföring med område, som vid lantmäteri- eller mättningsförrättning undantagits för gemensamt ändamål. Det torde emellertid enligt styrelsen icke vara ovanligt, att t. ex. över ett järnvägsområde sträcker sig en väg som avsatts såsom samfällad för det skifteslag inom vilket järnvägsområdet är beläget. Det kan i sådant fall från skilda synpunkter vara angeläget att sammanföring kan ske med den samfällda vägmarken. Samma anmärkning har gjorts av *Sveriges lantmätareförening*.

Även enligt min mening bör sammanföring av järnvägsmark kunna ske med område, som undantagits för gemensamt ändamål, t. ex. en samfällad väg som korsar järnvägen. Att sådant område ej medtagits i 1952 års lag torde ha sin förklaring däri, att behov ej ansetts föreligga av att kunna sammanföra samfällad vägmark med mark som har samma natur av sam-

fällighet. Den nu förordade ändringen medger en väsentligt enklare avfattning. Det torde vara tillfyllest att utsäga, att om järnvägsmarken gränsar till område som är samfällt för två eller flera fastigheter, marken må sammanföras med dessa fastigheter genom att tilläggas området.

I fråga om mark som exproprierats men som ej kommit till användning för det avsedda ändamålet eller vars användande för ändamålet upphört föreligger enligt 68 § lagen om expropriation lösningsrätt i vissa fall. När hel fastighet exproprierats, tillkommer lösningsrätt den som närmast före expropriationens fullbordande var fastighetens ägare eller hans rättsinnehavare. Har en del av en fastighet exproprierats, tillkommer lösningsrätten ägaren av återstående delen. För lösningsrätt krävs, att talan instämmer inom tjugo år från det expropriationen fullbordats. Expropriation av sådan järnvägsmark som kan antagas bli föremål för sammanföring har så gott som alltid ägt rum längre tillbaka i tiden än 20 år. Skulle emellertid lösningsrätt föreligga i något undantagsfall — t. ex. med anledning av någon breddning som skett under senare tid — bör naturligtvis detta förhållande beaktas av förrättningsmannen. Med hänsyn till frågans ringa praktiska betydelse torde erinran härom ej behöva göras i lagen.

Andra stycket

Andra stycket innehåller endast en hänvisning till vad som stadgas om vägmark i 3 § tredje stycket i lagen. Bestämmelsen har sin motsvarighet i 3 § tredje stycket i utkastet.

22 §.

Paragrafen motsvarar 4 § i utkastet. Liksom 4 § i lagen anger den de förutsättningar för sammanföring som skall vara för handen i det särskilda fallet.

Första stycket

I första stycket hänvisas till vad som stadgas om vägmark i 4 § första stycket. Med den förut berörda utvidgningen av de nya bestämmelsernas tillämpningsområde till stadsplan och byggnadsplan följer, att nyssnämnda stadgande i sin helhet bör vara tillämpligt på järnvägsmark.

Andra stycket

Promemorian. Utkastet innehåller i 4 § andra stycket, att sammanföring ej får ske, om ägaren av fastighet varmed sammanföringen är avsedd att äga rum ej medgivit sammanföringen och denna skulle lända till olägenhet för honom. Stadgandet, som innebär en begränsning i den skyldighet som åligger ägaren av angränsande fastighet att tåla sammanföring, har viss motsvarighet i 9 § i lagen. Där stadgas nämligen möjlighet till sammanföring av vägmark även med annan fastighet än sökandens och föreskrivs i an-

slutning därtill bl. a., att sammanföring med fastighet vars ägare ej påkallar eller medgiver sammanföringen må ske endast om densamma ej länder till olägenhet för ägaren. Om den i utkastet föreslagna regeln anförts i promemorian, att sammanföringen ej behöver föranleda någon skada för att hinder mot åtgärden skall föreligga, utan att det räcker med att »olägenhet» uppkommer. Erhåller grannfastighetens ägare järnvägsmarken mot en helt obetydlig ersättning eller kanske i något undantagsfall alldeles gratis, torde enligt promemorian mera sällan kunna inträffa, att sammanföringen länder honom till olägenhet.

Remissyttrandena. Det i utkastet föreslagna stadgandet har under remissbehandlingen i allmänhet godtagits eller lämnats utan erinran. Endast *överlantmätaren i Västmanlands län* har motsatt sig förslaget i denna del och anför, att eftersom sammanföring av järnvägsmark endast får påkallas av kronan med ensidigt främsta intresse att bli av med marken, denna synes ej böra kunna tvingas på annan fastighetsägare. Överlantmätaren föreslår därför, att sammanföring skall få ske endast om ägaren av angränsande fastighet medger sammanföringen.

Departementschefen. Med hänsyn till det allmänna intresset av att en lämplig fastighetsindelning vinnas, bör såsom föreslås i utkastet ägare av angränsande fastighet i princip vara skyldig tåla sammanföring. En viktig modifiering i denna skyldighet utgör den föreslagna bestämmelsen, att sammanföring mot fastighetsägarens bestridande får ske endast om den ej länder till olägenhet för honom.

Som jag anför, i den allmänna motiveringen anser jag lagens tillämpningsområde böra i förhållande till vad som föreslås i promemorian utvidgas till att omfatta även bebyggd mark samt mark under byggnadsplan och stadsplan. I fråga om sådan mark bör dock, som jag förut nämnt, sammanföring ej få ske utan att ägaren till den fastighet varmed sammanföringen är avsedd att äga rum medger det.

I enlighet med vad jag nu anför innehåller andra stycket i departementsförslaget, att sammanföring med fastighet, vars ägare motsätter sig sammanföringen, må ske endast om denna ej länder till olägenhet för honom samt att, om järnvägsmarken är bebyggd eller belägen inom område med stadsplan eller byggnadsplan, sammanföring ej får ske mot hans bestridande.

Tredje stycket

I tredje stycket upptages den i den allmänna motiveringen behandlade regeln om beaktande av den rätt som tillkommer innehavare av fordringsinteckningar och andra rättigheter. Enligt vad där utvecklats innehåller bestämmelsen, att om järnvägsmarken på grund av inteckning eller eljest häf-

tar för fordran eller om den besväras av annan rättighet, sammanföring ej får äga rum, utan att innehavaren av sådan fordran eller rättighet lämnar medgivande därtill eller det är uppenbart, att sammanföringen inte kan lända honom till förfång. Även i detta sammanhang måste i förekommande fall uppmärksammas 1880 års förordning angående lagfart, in-teckning och utmätning av järnväg, m. m. I 11 § nämnda förordning stadgas nämligen, att från in-tecknad järnväg ej får avsöndras någon mark utan att det visas, att den avsöndrade delen är fri från in-teckning. Detta villkor gäller även vid sammanföring av mark som avses i förordningen. Medgivan-de eller oskadlighetsprövning är alltså ej tillfyllest beträffande sådan mark. Någon särskild erinran härom synes dock ej behöva göras i förevarande lag. Villkoret torde komma till tillräckligt klart uttryck genom att det in-tages i Kungl. Maj:ts beslut om tillstånd till markens avskiljande från järnvägsfastigheten.

23 §.

Första stycket

Första stycket innehåller hänvisning till vissa bestämmelser i 5 §. Av des-sa föreskriver första stycket första punkten, att fråga om sammanföring skall prövas vid lantmäteriförrättning. I 5 § andra stycket stadgas om för-rättningsman och i tredje stycket första punkten anges var ansökning om sammanföringsförrättning skall göras. Ansökningen skall vara skriftlig. Med nämnda bestämmelser i lagen överensstämmer motsvarande bestäm-melser i utkastet.

Andra stycket

I andra stycket meddelas föreskrift om vem som äger påkalla förrättning för sammanföring.

Promemorian. Enligt 5 § första stycket andra punkten i utkastet tillkom-mer rätt att påkalla förrättning för sammanföring myndighet som förvaltar järnvägsmarken. I promemorian anföras härom, att initiativrätt till förrätt-ningen sålunda tillagts järnvägsmarkens ägare men ej ägare av angränsan-de fastighet. Det förhållandet att enligt 1952 års lag initiativrätten i fråga om vägmark tillkommer ägare av angränsande fastighet betyder inte, att förrättningen kommer att begränsas till en sammanföring av den intill nämnda fastighet liggande vägmarken. Lagen bereder nämligen möjlighet till utsträckning av förrättningen på föranledande av såväl ägaren till annan angränsande fastighet än sökandens som förrättningsmannen, vilken senare kan ex officio besluta om förrättningens utsträckning. Vid sammanföring av järnvägsmark är det enligt promemorian av särskild vikt, hur initiativet till förrättningen ordnas. Det är nämligen angeläget, att det omfattande arbete som sammanföring av milslånga markremsor föranleder kan plane-ras i ett sammanhang för hela den nedlagda järnvägen eller större delar

därav med lämpligt avpassade områden för de olika erforderliga förrättningararna. En sådan planering kan knappast ske, om varje ägare till de angränsande fastigheterna tilläggs rätt att påkalla förrättning, även om möjlighet bereds till utsträckning av förrättningen i överensstämmelse med vad som nu gäller om vägmark. Mera rationellt och effektivt förefaller det vara, om initiativet läggs på en hand, så att det redan vid ett sammanföringsärendes anhängiggörande utan vidare är klart, hur vidsträckt en förrättning skall bli. I promemorian anförs vidare, att då sammanföring av marken tillgodoser ett allmänt intresse, det är av vikt att sammanföring alltid genomförs, när anledning därtill föreligger, och att det sker utan dröjsmål. Detta kan i de flesta fall antagas bli förhållandet, om järnvägsmarkens ägare erhåller rätt att påkalla förrättning, eftersom järnvägsmarken i allmänhet ägs av staten.

Remissyttrandena. Stadgandet om initiativrätt för järnvägsmarkens ägare har i allmänhet lämnats utan erinran i remissyttrandena. Några remissinstanser har dock ansett, att sådan rätt bör tillkomma även ägaren av angränsande fastighet. *Göta hovrätt* anför sålunda, att eftersom sammanföring enligt förslaget främst sker i statens intresse det synes böra övervägas, huruvida det inte som motvikt mot skyldigheten för enskild fastighetsägare att inlösa mark borde finnas rätt för denne att påkalla sådan inlösen, om staten av någon anledning inte tar initiativ till sammanföring. En dylik rätt kan enligt hovrätten göras beroende av att staten ej inom viss angiven tid gör framställning om sammanföring. *Svenska kommunal-tekniska föreningen* anför likaledes, att fall torde kunna förekomma, då det är ett påtagligt intresse för ägaren till angränsande fastighet, att sammanföring kommer till stånd. *Sveriges lantbruksförbund* framhåller såsom helt otillfredsställande, att initiativrätt tillagts endast järnvägsmarkens ägare. Detta torde dessutom, säger förbundet, under ogynnsamma betingelser kunna motverka eller i varje fall försena sammanföringar, som eljest framstår som angelägna.

Departementschefen. För att järnvägsmarken skall kunna förväntas bli avvecklad inom rimlig tid, bör enligt vad som föreslås i utkastet rätt att påkalla sammanföring tillkomma markens ägare. Någon erinran häremot har ej heller framställts under remissbehandlingen. Några remissinstanser har dock uttalat sig för att även ägare till angränsande fastighet erhåller initiativrätt. När det gäller det praktiskt viktiga fallet att fråga är om staten tillhörig järnvägsmark bör det emellertid liksom hittills tillkomma statens organ att avgöra, när marken skall avyttras och i vilka former det skall ske. För en sådan ordning talar också det förhållandet att en sammanföring av mark från nedlagd järnväg kan genomföras med minsta besvär och kostnad, om den sker i ett sammanhang för järnvägen i dess helhet eller

för lämpligt avpassade delar därav. En befogenhet även för angränsande fastighets ägare att påkalla sammanföring skulle kräva vissa regler om begränsning av denna rätt och om möjligheter för förrättningsmannen att utsträcka förrättningen i fall då så är lämpligt eller rentav nödvändigt, t. ex. för att bereda utfartsväg för annan järnvägsfastighet. Härigenom skulle lagstiftningen komma att kompliceras, vilket i görligaste mån bör undvikas. Den föreslagna ordningen torde emellertid ej innebära, att angränsande fastighets ägare saknar all möjlighet att få en av honom önskad sammanföring till stånd. Det finns anledning antaga, att järnvägsägaren ej skall motsätta sig en sådan önskan, om den är välgrundad och sammanföringen inte skäligen anses böra anstå till en förrättning, som omfattar en större del av ifrågasvarande järnvägsmark. De anförda skälen gäller väsentligen även i fråga om annan mark på vilken lagen är tillämplig. I andra stycket av förevarande paragraf stadgas därför att rätt att påkalla förrättning tillkommer ägaren av järnvägsmarken.

Tredje stycket

Tredje stycket innehåller vissa särskilda föreskrifter rörande ansökningsen om sammanföringsförrättning. Motsvarande stadgande finns i 5 § tredje stycket andra punkten i utkastet.

Promemorian. Nämnda stadgande i utkastet innehåller i väsentlig överensstämmelse med 1952 års lag, att i ansökningsen skall anges den järnvägsmark, om vars sammanföring är fråga, den eller de fastigheter som gränsar till järnvägsmarken samt namn och adress på ägarna av fastigheterna. Därjämte skall enligt en tredje punkt i samma stycke meddelande lämnas om vilken eller vilka av fastigheterna som järnvägsmarken är avsedd att sammanföras med.

Remissyttrandena. Angående förevarande bestämmelser har *överlantmätaren i Gotlands län* ifrågasatt, om ansökningsen skall behöva vara så omständlig som där angivits. Det bör enligt honom i princip vara tillräckligt att sökanden anger vilken järnvägssträcka sammanföringsförrättningen skall avse. Utredning rörande de fastigheter som ingår i den nedlagda järnvägen och som gränsar till denna kan enklast göras av förrättningsmannen, som i alla fall måste kontrollera de uppgifter som sökanden lämnat. Han bör också under förrättningen efter samråd med parterna ta ställning till hur sammanföringen skall genomföras. Olika alternativ kan naturligtvis komma i fråga och det kan ej vara lämpligt att redan i ansökningsen ange hur sammanföringen önskas genomförd. Även *Gotla hovrätt* och *lantmäteristyrelsen* anser kravet på uppgift om den eller de fastigheter varmed sammanföring är avsedd att äga rum böra utgå. Hovrätten framhåller därvid, att prövningen främst skall ske ur fastighetsbildningssynpunkt.

Departementschefen. Som påpekats under remissbehandlingen skall det ankomma på förrättningsmannen att under alla förhållanden närmare utreda de frågor som avses med de nu berörda bestämmelserna. Dessa torde därför kunna förenklas väsentligt. Det torde vara tillfyllest att ansökningen innehåller uppgift om vilken järnvägsmark som avses. Med hänsyn till de föreslagna bestämmelserna om sammanföringens verkningar beträffande särskilda rättigheter bör i ansökningen även lämnas uppgift om innehavare av sådana rättigheter.

24 §.

Genom hänvisning i denna paragraf till 6—8 och 10—18 §§ i lagen blir främst bestämmelserna om förfarandet vid sammanföring av vägmark tillämpliga i fråga om sammanföring av järnvägsmark. Erinran görs dock därjämte om vissa avvikelser som föreslås i 25 och 26 §§.

I nämnda hänvisning ingår bl. a. 10 §. Denna innehåller vissa bestämmelser om ersättning för marken från ägaren till den fastighet varmed sammanföring sker. Liksom beträffande vägmark bör anspråk på ersättning framställas inom tid som sägs i 10 §. Eftersom det i fråga om järnvägsmark är sökanden som är berättigad till ersättning, torde väl i regel anspråket komma att framställas redan i ansökningen. En bestämmelse om att så skall ske torde dock ej böra införas, då den kan medföra risk för rättsförlust. I överensstämmelse med vad som gäller om ersättning för vägmark föreslås särskilda regler om förmånsrätt enligt 17 kap. 6 § handelsbalken för fordran på ersättning för järnvägsmark.

Bland övriga paragrafer till vilka hänvisning görs kan nämnas 17 §. Den innehåller i första stycket den i den allmänna motiveringen berörda regeln, att då beslut om sammanföring vunnit laga kraft, vägmarken ingår i den eller de fastigheter varmed den sammanförts fri från all rätt, som dittills besvärat den, samt att sådan rätt skall orubbad gälla i återstoden av den besvärade egendomen. I sistnämnda del torde paragrafen dock endast undantagsvis få tillämpning på järnvägsmark, eftersom sammanföring i regel torde omfatta hel fastighet.

25 §.

Genom hänvisningen i 24 § blir bestämmelserna i 6 § om kungörande av och kallelse till förrättning för sammanföring av vägmark i tillämpliga delar gällande även på järnvägsmark, i den mån ej särskilda bestämmelser meddelas. Vissa sådana bestämmelser torde erfordras. Sålunda torde genom särskild föreskrift böra klargöras, att i kungörelsen och kallelser ej skall angivas mera än sökanden och den järnvägsmark ansökningen avser. Vidare bör vid sammanföring av järnvägsmark med område som är samfällt för flera fastigheter med skilda ägare, förenklat kallelseförfarande kunna an-

vändas. Bestämmelse härom torde kunna meddelas genom en hänvisning till vad som enligt 6 § första stycket gäller i fråga om kallelse till delägare i den samfällda vägmarken.

Utöver dessa särskilda bestämmelser kommer genom hänvisningen i 24 § följande bestämmelser i 6 § att i tillämpliga delar gälla i fråga om järnvägsmark, nämligen första stycket första och andra punkterna, andra stycket — såvitt det avser sökanden, ägare till angränsande fastighet och servitutshavare — tredje stycket andra punkten samt fjärde och femte styckena.

26 §.

Denna paragraf innehåller regler om verkan av sakägares utevaror från förrättningen.

Genom hänvisningen i 24 § avses 7 § första stycket i lagen bli tillämpligt i fråga om järnvägsmark. I övrigt ersätts 7 § i lagen med särskilda bestämmelser i förevarande paragraf.

I första stycket stadgas i stället för 7 § andra stycket i lagen att förrättningen inställs, om sökanden uteblir utan att ha anmält laga förfall och frågan om sammanföring finnes ej böra prövas i hans frånvaro eller det visar sig, att sökanden ej äger påkalla förrättning om sammanföring. I sådant fall åligger det sökanden att ersätta alla i ärendet uppkomna kostnader. Stadgandet överensstämmer med 7 § andra stycket i utkastet såtillvida, att möjlighet ges att verkställa förrättningen i sökandens utevaror. Huruvida detta skall ske, avgörs av förrättningsmannen.

I andra stycket meddelas bestämmelse av innebörd att förrättningen i vissa fall får företagas utan hinder av att kungörande och kallelse ej verkställt enligt 24 och 25 §§. I överensstämmelse med 7 § tredje stycket i utkastet får det ske ej endast — såsom enligt 7 § tredje stycket i lagen — när samtliga sakägare infinner sig utan även när de som ej infunnit sig blivit minst åtta dagar förut bevisligen kallade till förrättningen. Sistnämnda bestämmelse har förebild i 19 kap. 7 § andra stycket jorddelningslagen rörande avstyckning.

27 §.

Enligt 18 § i *utkastet* skall kostnaden för förrättningen gäldas av kronan.

Under remissbehandlingen har *Göta hovrätt* anfört, att även av sammanföring föranledda särskilda kostnader för gränsbestämning bör gäldas av kronan. Vidare har *Sveriges lantbruksförbund*, under hänvisning till att den föreslagna lagstiftningen står tvångsförfoganderätten mycket nära, anfört att ej endast kostnaden för själva förrättningen utan även uppkommande processkostnader vid ägodelningsrätt hör drabba kronan. Som lämplig analogi åberopar förbundet t. ex. stadgandet i 23 § andra stycket lagen om allmänna vägar, enligt vilket väghållaren är pliktig vidkännas på ömse

sidor uppkomna kostnader å målet vid ägodelningsrätten, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt förordna anorlunda.

Departementschefen. I de sannolikt få fall då gränsbestämning kan bli erforderlig i samband med sammanföring av järnvägsmark, torde den bli till nytta även för ägaren av angränsande fastighet. Med hänsyn härtill torde de vanliga reglerna för kostnaderna vid gränsbestämning böra gälla, dvs. fördelning ske efter skälighet. Jag vill därför ej förordna någon särskild bestämmelse i denna del. Den väckta frågan om kostnaderna vid ägodelningsrätt torde ha mycket liten praktisk betydelse. Någon särskild bestämmelse torde därför ej heller böra införas i detta hänseende.

I överensstämmelse med promemorians förslag förordar jag, att kostnaden för förrättning för sammanföring skall betalas av sökanden. Ehuru regeln såvitt här är i fråga är densamma som i 19 § i lagen, torde den böra komma till uttryck genom en särskild bestämmelse med hänsyn till att sökanden här är ägaren till järnvägsmarken och ej ägare till angränsande fastighet.

Den föreslagna lagstiftningen bör träda i kraft snarast möjligt. Tidpunkten för ikraftträdandet föreslås därför till den 1 juli 1965.

Ehuru ändring föreslås i lagens rubrik, synes ej erforderligt att särskilt anmärka, att i de fall då hänvisning görs till lagen med dess nuvarande benämning hänvisningen skall avse lagen under den nya benämningen.

Förslaget till lag angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.

I samband med 1952 års lag infördes en särskild lag om förmånsrätt enligt 17 kap. 6 § handelsbalken för sådan ersättning för vägmarken som skall erläggas av ägaren till den fastighet med vilken sammanföring skett. Det i nu förevarande lagstiftningsärende upprättade utkastet upptager ej någon motsvarande bestämmelse i fråga om ersättning för järnvägsmark. Härom sägs i promemorian, att den ersättningsberättigade enligt utkastet alltid är kronan och att de ersättningsbelopp som det kan bli fråga om måste antagas i stort sett bli obetydliga. Det anses kunna tagas för visst, att dessa småbelopp i allmänhet kommer att frivilligt erläggas. Något egentligt behov av förmånsrätt för kronan i fråga om beloppen finns därför inte. Vidare anförs, att det i och för sig är mindre tilltalande att utvidga området för de tysta förmånsrätterna.

Departementschefen. Någon anledning att göra skillnad mellan ersättning för vägmark och ersättning för järnvägsmark när det gäller säkerhet för den ersättningsberättigade förefaller mig knappast föreligga. Ersättningarna torde merendels uppgå till ringa belopp i båda fallen. Med hänsyn härtill och till att de av mig i det föregående föreslagna bestämmelserna skall vara tillämpliga även på mark, som tillhör kommun eller enskilt järnvägsföretag, torde de båda slagen av ersättning böra behandlas lika i förevarande hänseende. Lagtekniskt synes det lämpligen böra ske genom att den nuvarande lagen ersätts med en ny lag, som omfattar både ersättning för vägmark och ersättning för järnvägsmark.

Hemställan

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över förslagen till

1) *lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m.*; och

2) *lag angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av samfällad vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.*

måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Stig Granqvist

Förslag

till

Lag**angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring
av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m.**

Härigenom förordnas, *dels* att rubriken till lagen den 18 april 1952 om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* att 1 § samt rubrikerna närmast före 3 och 20 §§ i lagen skola erhålla ändrad lydelse enligt vad nedan anges, *dels* att till lagen skola fogas sju nya paragrafer, betecknade 21—27 §§, och en ny rubrik närmast före 21 § av nedan angiven lydelse.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***Lag om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m.****Lag om sammanföring av samfällad vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.****Inledande bestämmelser****1 §.**

Denna lag äger tillämpning på mark, vilken vid lantmäteri- eller mättningsförrättning undantagits till väg för gemensamt behov, *så ock* på annan vägmark, som är samfällad för två eller flera fastigheter.

Denna lag äger tillämpning *dels* på mark, vilken vid lantmäteri- eller mättningsförrättning undantagits till väg för gemensamt behov, *samt* på annan vägmark, som är samfällad för två eller flera fastigheter, *dels på mark, som exproprierats eller eljest förvärvats för järnväg.*

Vad i ----- mindre vattendrag.

Om sammanföring**Om sammanföring av vägmark****3 §.****Om inlösen****Om inlösen av vägmark****20 §.**

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***Om sammanföring av järnvägsmark**

21 §.

Järnvägsmark som tillhör staten, landskommun, stad, köping, landstingskommun, municipalsamhälle, kommunalförbund eller enskilt järnvägsföretag må sammanföras med angränsande fastighet, om marken ej vidare erfordras för järnvägen. Gränsar järnvägsmarken till område som är samfällt för två eller flera fastigheter, må järnvägsmarken sammanföras med dessa fastigheter genom att tilläggas området.

Bestämmelserna om vägmark i 3 § tredje stycket äga motsvarande tillämpning på järnvägsmark.

22 §.

Bestämmelserna om vägmark i 4 § första stycket äga motsvarande tillämpning på järnvägsmark.

Sammanföring med fastighet, vars ägare motsätter sig sammanföringen, må ske endast om denna ej länder till olägenhet för honom. Är järnvägsmarken bebyggd eller belägen inom område med stadsplan eller byggnadsplan, må sammanföring ej ske mot hans bestridande.

Häftar järnvägsmarken på grund av inteckning eller eljest för fordran eller besvärar den av annan rättighet, må sammanföring ej äga rum, utan att innehavaren av sådan fordran eller rättighet lämnar medgivande därtill eller det är uppenbart, att sammanföringen icke kan lända honom till förfång.

23 §.

Bestämmelserna om vägmark i 5 § första stycket första punkten, andra stycket och tredje stycket första punkten äga motsvarande tillämpning på järnvägsmark.

Rätt att påkalla förrättning för sammanföring tillkommer ägaren av järnvägsmarken.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

I ansökning om sådan förrättning skall angivas den järnvägsmark som avses. I ansökningen bör också uppgivas innehavare av rättighet som avses i 22 § tredje stycket, om hans rätt kan vara beroende av förrättningen, jämte hans adress.

24 §.

Bestämmelserna om vägmark i 6—8 och 10—18 §§ gälla i tillämpliga delar i fråga om järnvägsmark, om ej annat följer av bestämmelserna i 25 och 26 §§.

25 §.

I kungörelse och kallelse böra angivas sökanden och den järnvägsmark ansökningen avser.

Berör förrättningen mark som är samfällad för flera fastigheter med skilda ägare, skall vad som är stadgat i 6 § första stycket om kallelse till ägare av fastighet, som har del i där avsedd samfällighet, äga motsvarande tillämpning.

26 §.

Uteblir sökanden utan att hava anmält laga förfall och finnes frågan om sammanföring icke böra prövas i hans frånvaro, eller visar sig, att sökanden ej äger påkalla förrättning om sammanföring, inställes förrättningen. I sådant fall åligger det sökanden att ersätta alla kostnader i ärendet.

Infinna sig samtliga sakägare eller hava de som ej infunnit sig blivit minst åtta dagar förut bevisligen kallade till förrättningen, må denna företagas utan hinder av att kungörande och kallelse ej verkställts enligt 24 och 25 §§.

27 §.

Kostnaden för förrättningen skall betalas av sökanden.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1965.

Förslag
till
Lag
angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av
samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande
fastighet m. m.

Härigenom förordnas som följer.

Har vid förrättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m. blivit bestämt, att ägare av fastighet med vilken mark sammanförts skall utgiva ersättning för marken, äger den ersättningsberättigade för fordran, som ej stått inne längre än ett år efter förfallodagen, erhålla betalning ur fastigheten med samma förmånsrätt som enligt 17 kap. 6 § handelsbalken tillkommer enskild ränteägare för avgäld av fast egendom, även om fastigheten kommit i annans hand.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1965.

Genom lagen upphäves lagen den 18 april 1952 (nr 153) angående säkerhet för utbekommande av viss ersättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet m. m. Sistnämnda lag skall dock alltjämt äga tillämpning i fråga om ersättning på grund av sammanföring som skett före den 1 juli 1965.

Vid promemorian fogat**Utkast**

till

Lag om sammanföring av viss järnvägsmark med angränsande fastighet

Häri genom förordnas som följer.

1 §.

Denna lag äger tillämpning på mark, som nyttjats för järnväg men icke vidare erfordras därför på den grund att trafiken nedlagts eller banlinjen erhållit ändrad sträckning.

2 §.

I denna lag förstås med fastighet vad som enligt gällande bestämmelser skall redovisas i fastighetsregister såsom särskild fastighet.

Med ägare av fastighet jämställs den, som innehar fastighet under ständigt besittningsrätt eller såsom fideikommiss.

3 §.

Järnvägsmark må sammanföras med angränsande fastighet, såframt marken är obebyggd och tillhör kronan. Gränsar järnvägsmarken till område, vilket utgör gemensam ägolott för två eller flera fastigheter eller avsatts till gemensamhetsskog eller vid lantmäteri- eller mättningsförrättning lämnats oskiftat utan att hava undantagits för gemensamt ändamål, må järnvägsmarken sammanföras med de fastigheter som äga del i området genom att tilläggas detta.

Är järnvägsmarken eller angränsande del av den fastighet, varmed sammanföring är avsedd att äga rum, belägen inom område med stadsplan eller byggnadsplan, må sammanföring ej ske.

Järnvägsmark, som skall redovisas i fastighetsregister fört enligt de för stad meddelade bestämmelserna, må ej sammanföras med fastighet, som skall upptagas i annat register, och ej heller med fastighet, som hör till annan församling än järnvägsmarken. Annan järnvägsmark må sammanföras allenast med fastighet, som hör till samma socken och samma förvaltningsområde som järnvägsmarken.

4 §.

Sammanföring må ske endast i den mån därigenom lämpligare fastighetsindelning vinnes. Är järnvägsmarken så belägen att den kan sammanföras med mer än en fastighet, skall sammanföring verkställas så att lämpligast möjliga fastighetsindelning erhålles.

Har icke ägaren av fastighet, varmed sammanföring är avsedd att äga rum, medgivit sammanföringen, och skulle denna lända till olägenhet för honom, må den ej ske.

Ej heller må sammanföring äga rum, om järnvägsmarken häftar för fordran eller för rätt till avkomst eller annan förmån eller besväras av särskild rättighet, till säkerhet varför inteckning beviljats.

5 §.

Fråga om sammanföring prövas vid lantmåteriförrättning. Rätt att påkalla sådan förrättning tillkommer myndighet som förvaltar järnvägsmarken.

Förrättningen verkställes, i fråga om järnvägsmark i stad eller i samhälle eller annan ort på landet där fastighetsregister såsom för stad skall föras, av den som på grund av tjänst eller förordnande är behörig att där förrätta avstyckningar samt eljest av distriktslantmätaren i det lantmåteridistrikt, där järnvägsmarken är belägen.

Ansökning om sammanföringsförrättning göres skriftligen, om förrättningen skall verkställas av lantmätare, hos denne och eljest hos byggnadsnämnden, som överlämnar ansökningen till förrättningsmannen. I ansökningen skola angivas den järnvägsmark, om vars sammanföring är fråga, den eller de fastigheter som gränsa till järnvägsmarken samt namn och adress å ägarna av fastigheterna. Därjämte skall meddelande lämnas om vilken eller vilka av fastigheterna, varmed järnvägsmarken är avsedd att sammanföras.

6 §.

Innan förrättning företages, skall förrättningsmannen utfärda kungörelse om tid och ställe för första sammanträdet. Kungörelsen skall minst fjorton dagar förut uppläsa i kyrkan för den eller de församlingar, där den järnvägsmark och de fastigheter som beröras av förrättningen äro belägna. Härjämte skall förrättningsmannen minst fjorton dagar före sammanträdet för befordran med posten avlämna tjänsteskrivelser med kallelse till sammanträde till sökanden och till ägare av fastighet, som angränsar den med ansökningen avsedda järnvägsmarken.

I kungörelse och kallelse böra angivas den järnvägsmark ansökningen avser, sökanden samt den eller de fastigheter som gränsa till järnvägsmarken. Därjämte bör uppgift lämnas om vilken eller vilka av fastigheterna, varmed järnvägsmarken enligt ansökningen skall sammanföras.

Särskild underrättelse om tid och ställe för första sammanträdet skall minst fjorton dagar förut av förrättningsmannen avsändas, därest järnvägsmarken är belägen inom område med fastställd generalplan eller med utomplansbestämmelser, till byggnadsnämnden.

Är ägare av fastighet, som angränsar den med ansökningen avsedda järnvägsmarken, å okänd ort eller så fjärran, att han ej kan bevaka sin rätt vid förrättningen, och är icke någon förordnad eller eljest vederligen behörig att för honom tala och svara, åligger förrättningsmannen att för förordnande av god man för fastighetsägaren göra sådan anmälan, som avses i 18 kap. 4 § föräldrabalken.

7 §.

Uteblir annan än sökanden från lagligen kungjord förrättning, utgör det ej hinder för förrättningens företagande.

Uteblir sökanden och finnes frågan om sammanföring icke böra prövas i hans frånvaro, skall förrättningen inställas.

Finna sig samtliga sakägare eller hava de, som ej infunnit sig, blivit

minst åtta dagar förut bevisligen kallade till förrättningen, må denna företagas utan hinder av att kungörande och kallelse ej verkställts i den ordning, som i 6 § sägs.

8 §.

Vid förrättningen skola de för laga skifte i 2 kap. 4 och 9—11 §§ ävensom 3 kap. 4 § första och andra styckena samt 6—9 §§ lagen om delning av jord å landet meddelade föreskrifterna i tillämpliga delar lända till efterrättelse. Avser sammanföringen järnvägsmark i stad eller i samhälle eller annan ort på landet där fastighetsregister såsom för stad skall föras, skall tillika iakttagas vad i 5 kap. 2 § sista stycket lagen om fastighetsbildning i stad stadgas.

Därest förrättning uppskjutes från ett sammanträde till annat, skall, där ej vid det förra tillkännagivits tid och ställe för det senare, förrättningsmannen därom i god tid genom tjänsteskrivelser eller på annat sätt, varom överenskommelse träffats vid sammanträde, underrätta dem, som inställt sig vid förrättningen.

9 §.

Såsom ägare av järnvägsmarken är kronan berättigad till ersättning för marken av ägaren till den fastighet, med vilken den sammanföres. Yrkande härom skall dock, vid påföljd att kronan eljest går förlustig sin rätt, framställas innan utlåtande, varom i 13 § sägs, blivit meddelat.

Ersättningens storlek bestämmes, där överenskommelse ej träffas, av förrättningsmannen. Vid ersättningens bestämmande skall ej medräknas värdet av den förbättring järnvägsmarken må hava vunnit genom arbete eller kostnad, som nedlagts av ägare till den fastighet, med vilken järnvägsmarken sammanföres.

Ersättningen skall gäldas inom tre månader från det beslut om sammanföringen vunnit laga kraft.

10 §.

Yppas tvist om äganderätten till järnvägsmarken och har frågan betydelse för förrättningens behöriga verkställande, skall den underställas ägodelningsrättens prövning. I underställt mål skola föreskrifterna i 21 kap. lagen om delning av jord å landet rörande underställning enligt 3 kap. 12 § samma lag äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Finnes nödigt att gräns bestämmes för fastighet, vartill järnvägsmarken hör, må sammanföringsförrättningen ej avslutas förrän gränsen blivit i laga ordning bestämd. Gränsbestämningen må i den mån så kan ske företagas till gemensam handläggning med sammanföringsförrättningen.

12 §.

Den järnvägsmark, om vars sammanföring är fråga, skall med den noggrannhet omständigheterna påkalla och, om så finnes lämpligt, med ledning av befintligt kartmaterial av förrättningsmannen utmärkas på karta.

13 §.

Förrättningsmannen skall meddela utlåtande med besked, huruvida sammanföring skall äga rum eller icke. Beslutas sammanföring, skall utlåtandet

tillika, med hänvisning till karta och därå tecknad beskrivning, ange hur sammanföringen skall ske ävensom, där ersättning enligt 9 § skall utgå, innehålla bestämmelse om ersättningens storlek jämte erinran om den tid, inom vilken ersättningen skall gäldas.

14 §.

Sedan gränser, som tillkommit genom sammanföringen, blivit, i den mån så finnes erforderligt, utstakade och utmärkta samt alla till förrättningen hörande frågor i övrigt blivit avgjorda, skall förrättningen avslutas å sammanträde med sakägarna eller annorledes å dag, som vid sammanträde angivits eller om vilken sakägare, som inställt sig vid förrättningen, under rättats genom tjänsteskrivelser eller på annat sätt, varom överenskommelse träffats vid sammanträde. Vid avslutandet skall tillkännagivas vad som skall iakttagas för fullföljd av talan mot förrättningen.

Inom femton dagar från det förrättningen blivit avslutad skall ett exemplar av förrättningshandlingarna utgivas eller med posten avsändas till den av sakägarna, som dessa eller, där de ej åsamjas, förrättningsmannen utser att förvara handlingarna. Hos den utsedde äger envar sakägare rätt att granska handlingarna och taga avskrift av dem.

15 §.

Talan mot sammanföringsförrättning må föras hos ägodelningsrätten genom besvär, som skola ingivas till ägodelningsdomaren inom trettio dagar från den dag, då förrättningen blivit avslutad. Avser förrättningen järnvägsmark belägen inom område med fastställd generalplan eller med utomplansbestämmelser, må byggnadsnämnden föra talan mot förrättningen.

Förrättningsmannen skall inom tid som nyss sagts insända förrättningsakten till fastighetsregisterföraren. Hava besvär anförts, skall ägodelningsdomaren ofördröjligen och sist inom sex dagar härom underrätta registerföraren samt infordra förrättningsakten från denne. I fråga om förfarandet i målet och talan mot däri meddelat beslut gäller i tillämpliga delar vad beträffande avslutad jorddelningsförrättning är stadgat.

Har jäv mot förrättningsmannen ogillats, skall beträffande fullföljd av talan vad för sådant fall är stadgat i lagen om delning av jord å landet äga motsvarande tillämpning.

16 §.

Då beslut om sammanföring vunnit laga kraft, ingår järnvägsmarken i den eller de fastigheter, varmed den sammanförts.

Har televerket ledning för teletrafik framdragen över järnvägsmarken eller nedlagd i jorden, skall televerket efter sammanföringen äga behålla ledningen på samma villkor som förut, så länge verket har behov därav. Häftar järnvägsmarken eljest för särskild rättighet, skall denna efter sammanföringen orubbad bestå och besvara den eller de fastigheter, varmed järnvägsmarken sammanförts.

Sedan sammanföring skett, må talan om bättre rätt till den sammanförda järnvägsmarken ej föras.

17 §.

Har sakägare före förrättningens avslutande framställt begäran därom, är förrättningsmannen skyldig att inom fyrtiofem dagar från det förrätt-

ningen vunnit laga kraft emot stadgad ersättning till honom utgiva eller med posten avsända ett exemplar av kartan med därå tecknat bevis om lagakraftvinnandet.

18 §.

Kostnaden för förrättningen skall gäldas av kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1965.

Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 18 mars 1965.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet HAGBERGH,
regeringsrådet WILKENS,
justitieråden RIBEN,
BERGSTEN.

Enligt lagrådet den 8 mars 1965 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementensärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 5 februari 1965, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till 1) lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet m. m. och 2) lag angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av tillförordnade lagbyråchefen O. Höglund.

Förslagen föranledde följande yttranden av *lagrådet*.

Den föreslagna lagstiftningen om avveckling av järnvägsmark, som blivit onyttig för sitt ändamål, anknyter nära till 1952 års lag om sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet. Enligt vad som upplysts äro erfarenheterna av 1952 års lag goda, varför denna lag synes väl ägnad att tjäna såsom mönster. I två väsentliga avseenden föreslås emellertid i fråga om sammanföring av järnvägsmark regler som avvika från 1952 års lag. Medan rätten att påkalla förrättning för sammanföring av samfälld vägmark tillagts ägaren av angränsande fastighet, innebär förslaget att initiativrätten skall tillkomma järnvägsmarkens ägare. De skäl som anförts för denna olikhet förefalla övertygande. Lagrådet vill i detta sammanhang endast understryka angelägenheten av att järnvägsmarkens ägare — i regel staten — icke utnyttjar initiativrätten på ett sätt som enbart tillgodoser det egna intresset utan beaktar rimliga önskemål från angränsande fastigheters ägare. Beträffande sammanföringens verkan i avseende å särskilda rättigheter föreslås i likhet med vad som gäller för vägmark att järnvägsmarken skall ingå i den eller de fastigheter, varmed den

sammanförts, fri från all rätt som förut besvärat den. Skyddsregeln för servitutshavare i 4 § andra stycket avses emellertid när det gäller järnvägsmark skola utsträckas att gälla alla slag av rättigheter, in-tecknade eller ointecknade, som besvära järnvägsmarken. En så vidsträckt skyddsregel är, som departementschefen framhåller, en nyhet inom fastighetsbildningslagstiftningen. Med hänsyn till att sammanföring av järnvägsmark ofta kan komma att avse större delen av eller hel fastighet och, icke minst, till att initiativrätten skall ligga hos järnvägsmarkens ägare synes dock en sådan regel ej kunna undvaras.

Vissa fördelar kunde vinnas med att, såsom föreslagits i departementspromemorian, reglera frågan om sammanföring av järnvägsmark i en särskild lag. Den i det remitterade förslaget valda metoden att komplettera 1952 års lag kan emellertid också godtagas, även om en sådan påbyggnad möter vissa lagtekniska svårigheter. Lagrådet vill förorda viss redaktionell omarbetning av förslaget, särskilt såvitt angår anknytningen till de gällande bestämmelserna, i syfte att lagtexten skall bli mera överskådlig och lätt-tillgänglig.

Förslaget till lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 om sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet m. m.

1 §.

Enligt uttalande av föredragande departementschefen bör sammanföring kunna omfatta även sådan mark som staten eller enskilt järnvägsföretag hade i sin ägo redan när fråga uppkom om järnvägens anläggande. Detta har dock ej kommit till klart uttryck i den lagtext som föreslås. Lagtexten torde böra kompletteras, så att tvekan om dess innebörd i det angivna hän-seendet ej kan uppkomma.

21—27 §§.

Första stycket av 22 § kan lämpligen föras samman med 21 § andra stycket. I 22 § första stycket bör i stället upptagas bestämmelse — motsvarande 23 § andra stycket i det remitterade förslaget — med innehåll att för prövning av fråga om sammanföring av järnvägsmark lantmäteriförrättning må påkallas av järnvägsmarkens ägare. Innehållet i övrigt i 23—27 §§ torde med viss formell omarbetning kunna sammanföras i en enda paragraf, be-tecknad 23 §. Denna paragraf bör inledas med hänvisning i tillämpliga delar till 5 § andra och tredje styckena samt 6—8 och 10—19 §§ och därefter, under särskilda punkter, upptaga motsvarighet till de särbestämmelser som i det remitterade förslaget ingå i 23 § tredje stycket samt 25 och 26 §§. Ge-nom hänvisningen till 19 § blir 27 § i förslaget överflödig.

Förslaget till lag angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.

Den föreslagna lagtexten är ej tillfredsställande i språkligt avseende. Lagrådet hemställer, att lagtexten utformas i närmare överensstämmelse med den gällande lagen.

I fråga om ikraftträdandet av lagen torde böra stadgas, att lagen träder i kraft den 1 juli 1965, då lagen den 18 april 1952 (nr 153) angående säkerhet för utbekommande av viss ersättning enligt lagen om sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet m. m. upphör att gälla. Då den nya lagen såvitt angår samfälld vägmark helt överensstämmer med den äldre lagen, kan särskild övergångsbestämmelse beträffande äldre förhållanden ej anses erforderlig.

Ur protokollet:

Stig Granqvist

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 19 mars 1965.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 18 mars 1965 avgivna utlåtande över de den 5 februari 1965 till lagrådet remitterade förslagen till *lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m.* och till *lag angående säkerhet för ersättning enligt lagen om sammanföring av samfällad vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.*

Efter redogörelse för lagrådets utlåtande anför föredraganden.

I enlighet med lagrådets hemställan bör 1 § sammanföringslagen förtydligas. Även i övrigt bör vidtagas redaktionella jämkningar i huvudsaklig överensstämmelse med vad lagrådet förordat. Lagens ingress bör jämkas i anslutning härtill. Såsom lagrådet förordat bör i den föreslagna lagen om säkerhet för ersättning enligt nyssnämnda lag vidtagas vissa redaktionella jämkningar.

Föredraganden hemställer att lagförslagen, efter ändringar enligt det nu sagda, måtte jämlikt 87 § regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Birgitta Liljefors