

Nr 25

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet m. m., m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

Genom en den 19 mars 1965 dagtecknad proposition, nr 102, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

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

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

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att i 1952 års lag om sammanföring av samfällad 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.

Författningsförslagen

De vid propositionen fogade lagförslagen har följande lydelse.

Förslag

till

Lag

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

Härigenom förordnas, *dels* att rubriken till lagen den 18 april 1952 om sammanföring av samfälld 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 samfälld vägmark med angränsande fastighet m. m.

(Föreslagen lydelse)

Lag om sammanföring av samfälld 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.*
mindre vattendrag.

Vad

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 inteckning 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 samfällad vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m.

Härigenom förordnas som följer.

Har vid förrättning enligt lagen om sammanföring av samfällad 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 samfällid vägmark med angränsande fastighet m. m. upphör att gälla.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

dels i första kammaren nr 738 av herr *Skärman* och i andra kammaren nr 867 av herr *Nilsson* i Lönsboda, och

dels i andra kammaren nr 868 av herr *Persson* i Heden.

I motionerna I: 738 och II: 867, som är likalydande, hemställs »att riksdagen utöver vad i Kungl. Maj:ts proposition nr 102 år 1965 föreslås måtte för sin del antaga följande

Förslag

till

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

Härigenom förordnas, *dels att* etc. (lika med propositionen).

(*Nuvarande lydelse*)

(*Föreslagen lydelse*)

Inledande bestämmelser

1 §.

Denna lag äger tillämpning ...

Denna lag äger tillämpning etc. (lika med propositionen).

Vad i lagen stadgas om vägmark skall äga motsvarande tillämpning på mark avsedd till avloppsdike ävensom på bäck och annat dylikt mindre vattendrag.

Vad i lagen stadgas om vägmark skall äga motsvarande tillämpning på mark avsedd till avloppsdike, bäck och annat dylikt mindre vattendrag ävensom på annan samfällid mark av uppenbarligen ringa värde.»

I motionen II: 868 hemställs »att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 102 måtte uttala, att vid försäljning av mark skall undantagas sådan mark som användes för vägändamål».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionerna I: 738 och II: 868.

Inledning

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anför i propositionen inledningsvis 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 dagtecknad 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 drätselkammare, som åberopat ett av byggnadsnämnden i staden avgivet yttrande, Skaraborgs läns drätselkammarförbund, 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 en-

skilda 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 samfällid vägmärk som ej längre erfordras till väg eller för annat gemensamt ändamål. För att på ett enkelt sätt kunna rättsligen förena sådan vägmärk med angränsande fastighet har tillskapats ett särskilt institut, benämnt sammanföring, genom lagen den 18 april 1952 (nr 152) om sammanföring av samfällid vägmärk med angränsande fastighet m. m. Genom institutet sammanföring kan vägmärken rättsligen förenas med angränsande fastighet utan att eljest erforderliga åtgärder för sammanläggning av fastigheter behöver vidtagas. Någon överlåtelse av vägmärken 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 vägmärken fri från inteckningar och andra gravationer, som dittills besvärat den. Dessa skall orubbade gälla i återstoden av den besvärade egendomen, d. v. s. de fastigheter för vilka vägmärken varit samfällid. Vägmärken skall i stället svara för de gravatio-

ner 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 anför, 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. Utskottet hänvisar beträffande remissyttrandena i denna del till propositionen s. 9—12.

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 olägliga 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 vägmark 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 remiss-

yttrande 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 lantmåteriförrättningar 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 obbyggd, *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 bokstavigt. 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 till-

baka. Markens obehövlighet för järnvägen torde nämligen kunna sägas bli definitivt 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 tagas, 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 ändamålsenligt 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 desamma 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 tillkom-

mit av skäl liknande dem som lett till villkoret att marken skall vara obebbyggd. 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 tämligen summariska förfarande som det här är fråga om.

Remissyttrandena. Utskottet hänvisar härutinnan till propositionen s. 15—19.

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 obehörlig för ändamålet antingen därför att trafiken nedlagts eller därför att banlinjen erhållit ändrad sträckning. Tillämpningen begränsas vidare till mark, som är obebbyggd 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 obehörlig därför att trafiken nedlagts eller järnvägen fått annan sträckning. Anledningen till att järnvägsmarken blivit obehörlig torde emellertid, såsom påpekats i en del remissyttranden, ej böra inverka på lagens tillämplighet. Även sådan mark som ej vidare be-

hövs 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 förvärvat 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 förordar, 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 obebbyggd 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 olägenheter 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 sam-

manföring 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. En redogörelse för denna behandling lämnas i propositionen s. 21—24.

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 samfällad 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, mäs-

te de tvärtemot vad som gäller i fråga om samfällid vägmark alltjämt 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 besvara 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 besvärat 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 sammanföras att de kan förklaras skola besvara 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

salunda 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. I denna del hänvisar utskottet till propositionen s. 25—28. I anledning av motionen II: 868, vari hemställs om riksdagens uttalande att vid försäljning av järnvägsmark skall undantagas sådan mark som används för vägändamål, redovisas här dessutom följande i propositionen ej återgivna remissyttranden.

Lantmäteristyrelsen framhåller sålunda att järnvägsmarken representerar ett visst värde som vägkropp, då den som regel är synnerligen stabilt byggd och att marken kan med relativt begränsade åtgärder iordningställas som väg. En undersökning rörande förutsättningarna för att inordna nedlagd järnvägsmark i det enskilda vägnätet bör därför regelmässigt verkställas innan sammanföring med angränsande fastighet beslutas.

Överlantmätaren i Uppsala län påpekar att i promemorian någon lösning inte anvisas hur mark skall behandlas som behövs för gemensamt behov och anför fortsättningsvis följande:

Järnvägsbanken kan t. ex. tänkas bli använd som väg för ett flertal fastigheter. Ur kronans synpunkt torde det dock inte vara lämpligt att kronan behåller mark, som skall användas som enskild väg, och fastighetsindelningen blir redigast, om järnvägsmarken sammanförs med angränsande fastighet. Rätten för övriga fastigheter att nyttja järnvägsbanken som väg kan lösas genom särskild förrättning enligt lagen om enskilda vägar, men man skulle kunna slippa en sådan förrättning, om det kunde bestämmas vid sammanföringsförrättningen att övriga fastigheter hade rätt att nyttja järnvägsmarken. I sådant fall kunde man tänka sig att kronan avstod från ersättningsanspråk för järnvägsmarken eller att ersättningsbeloppet fördelades på de nyttjanderättsberättigade fastighetsägarna. Järnvägsmark kan givetvis också användas för andra gemensamma ändamål än som väg.

I anslutning till överlantmätarens yttrande uttalar *länsstyrelsen i Uppsala län* att frågan om järnvägsmark för samfällt behov, exempelvis mark till väg, borde beaktas vid den slutliga utformningen av lagen.

Länsstyrelsen i Kronobergs län tar också fasta på det fall, då väg skulle kunna framdras på järnvägsmarken men uppmärksammar även det fall då marken skulle kunna användas till turistled. Länsstyrelsen föreslår därför att järnvägs ägare, som vill söka förrättning enligt den föreslagna lagen, äläggs att innan ansökning avlämnas inhämta länsstyrelsens och vägförvaltningens yttrande. Enligt länsstyrelsen kan ett sådant remissförfarande inte medföra sådan tidsförlust att den kan räknas som en olägenhet.

Kronobergs länsavdelning av Svenska kommunförbundet framhåller att, om kommun önskar förvärva järnvägsmark exempelvis för vägändamål, lantmäterikostnaderna kan bli orimligt stora. Åtgärder för att underlätta förfarandet i sådana fall är därför angelägna. I sammanhanget må nämnas att länsavdelningen anser att någon sammanföring över huvud taget inte bör få ske utan att kommunen lämnats tillfälle att avge yttrande och att enligt *länsarkitekten i Malmöhus län* kommun bör genom sin byggnadsnämnd alltid ges möjlighet att pröva och från plansynpunkt avge yttrande i ett sammanföringsärende.

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 besväras 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 för-

fång 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 samfälld 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 besvärar järnvägsmarken, synes därför böra införas. I den mån särskilda rättigheter besvärar 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 överenskommelse om rättighetens forbestånd 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 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 ej kan lända honom till förfång.

Specialmotivering

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

Utskottet hänvisar i denna del till propositionen s. 30—40. Dock återges här departementschefens uttalanden rörande 21 § första stycket i förslaget. Departementschefen anför i detta avsnitt följande.

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 jämnställas municipalsamhälle och kommunalförbund. Genom departementsförslaget görs sålunda en utvidg-

ning 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 av-söndras 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 samfälld 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 samfälld 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 samfälld vägmark med mark som har samma natur av samfällighet. Den nu förordade ändringen medger en väsentligt enklare avfattning. Det torde vara tillfyllest att utsäga, att om järnvägsmarken gränsar till område som är samfälldt 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 instämnes 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.

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 lagstiftningsärendet 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.

Lagrådsbehandlingen

Förevarande lagförslag föranledde bl. a. 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 samfällid 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 samfällid 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 enhart 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 oin-tecknade, 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.

I övrigt föreslogs från lagrådets sida visst förtydligande av samt vissa redaktionella jämkningar i förslagen, vilka ändringar i huvudsak godtogs av departementschefen.

Tidigare riksdagsbehandling av frågan om utvidgning av tillämpningsområdet för 1952 års lag

I en vid 1959 års riksdag väckt motion, II: 122, framlades ett förslag om att tillämpningsområdet för 1952 års lag borde vidgas till att i princip omfatta samfälld mark av alla slag. Över motionen yttrade sig lantmäteristyrelsen och 1954 års fastighetsbildningskommitté.

Tredje lagutskottet, som avstyrkte bifall till motionen, uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 8 följande.

Utskottet vill i likhet med remissinstanserna vitsorda att behov föreligger av en lagstiftning i den av motionen angivna riktningen. Frågan utgör emellertid en detalj i det mera omfattande spørsmålet om fastighetsbildningens framtida utformning. Detta utredes f. n. av 1954 års fastighetsbildningskommitté, vars arbete nu synes närma sig slutskedet.

Eftersom ett bifall till motionen icke gärna kan ske utan att frågan erhåller en allsidigare belysning samt fastighetsbildningskommittén bättre än någon annan synes ägnad för denna uppgift, vilken f. ö. redan finnes upptagen på kommitténs handlingsprogram, anser utskottet att kommitténs utredningsresultat bör avvaktas.

Mot tanken att avvakta kommitténs förslag har motionärerna åberopat att man därigenom endast förhalar en angelägen reform. Utskottet delar icke denna uppfattning utan anser att kommitténs arbete i denna såväl som andra frågor inom dess verksamhetsområde först bör avvaktas, så att hela det stora frågekomplexet om fastighetsbildningens framtida utformning kan behandlas i ett sammanhang.

Avslutningsvis vill utskottet uttala sin tillfredsställelse med att den av motionären väckta frågan kommer att uppmärksammas av fastighetsbildningskommittén under dess fortsatta arbete, vilket utskottet hoppas snart kommer att leda till synbara resultat.

Offentlig utredning

1954 års fastighetsbildningskommitté har år 1963 avgivit sitt betänkande om fastighetsbildning (SOU 1963: 68). Av betänkandet framgår bl. a. att kommittén låtit samtliga åtgärder som syftar till en ändring av bestående fastighets struktur i något avseende — jämväl beträffande rätt i samfälld

mark och beträffande servitutsförhållandena — utgöra ett enda institut benämnt fastighetsreglering. Detta avses inte ersätta bara laga skiftet, där detta har till syfte att åstadkomma en omarrondering, och nuvarande ägo-utbyte utan även en del speciella fastighetsbildningsformer såsom servituts-utbrytning och sammanföring av samfälld vägmark med angränsande fastighet. För nybildning av fastighet föreslås instituten avstyckning, klyvning och sammanläggning. Av dessa skiljer sig avstyckningen och sammanläggningen till sin allmänna konstruktion föga från motsvarande fastighetsbildningsåtgärder enligt gällande rätt. Klyvningen ersätter den form av nuvarande laga skifte som innebär en utbrytning av ideell andel i fastighet.

I betänkandet (s. 443) uttalas bl. a. följande:

Den marköverföring som enligt kommittéförslaget är avsedd att kunna äga rum inom fastighetsregleringens ram är konstruerad på i huvudsak samma sätt som sammanföringen enligt 1952 års lag och kommer att medgiva lika goda möjligheter som denna att på ett från fastighetsindelningssynpunkt lämpligt sätt avveckla onyttiga samfälligheter, varjämte tidigare framförda önskemål om en utvidgning av tillämpningsområdet för sammanföringsinstitutet (se tredje lagutskottets utl. 8/1959) komma att tillgodoses. Ett genomförande av de föreslagna bestämmelserna om fastighetsreglering bör följaktligen förbindas med ett upphävande av nuvarande sär-lagstiftning om sammanföring, men därvid bör tillses, att de förenklingar i förrättningshandläggningen som för närvarande äro tillåtna i ärenden angående sammanföring kunna i motsvarande utsträckning tillämpas även i fortsättningen. Genom dessa förenklingar ha betydande arbetskonomiska fördelar kunnat vinnas utan att rättssäkerhetskravet blivit eftersatt, och det är angeläget att den föreslagna reformen icke medför ett mera formbundet och tyngande förfarande.

Fastighetsbildningskommitténs förslag är efter remissbehandling föremål för Kungl. Maj:ts övervägande.

Utskottet

Såsom framgår av propositionen har järnvägsdriften på åtskilliga sträckor i landet blivit olönsam och därför måst läggas ned. Genom denna alltjämt pågående utveckling blir järnvägsmark fri för annan användning. Från skilda synpunkter är det angeläget att denna mark avvecklas genom överlåtelse för andra ändamål. Staten bör lämpligen ej stå som ägare till helt onyttig mark och svara för de med ett sådant innehav förenade besvären. För ägare till angränsande fastigheter kan det vara av vikt att efter införlivande av järnvägsmarken kunna undanröja de hinder för ett rationellt jord- och skogsbruk som sådan mark kan utgöra. Ur allmän synvinkel är det slutligen av betydelse, att marken kommer till ändamålsenlig användning och på lämpligt sätt ingår i fastighetsindelningen. Emellertid stöter en snabb avveckling av järnvägsmarken och en i samband därmed rationell anordning

av fastighetsförhållandena på vissa svårigheter av rättslig natur. Vidare kan ett sådant förfarande vara förenat med avsevärda kostnader. I likhet med departementschefen anser utskottet därför behov föreligga av ett enklare och billigare förfarande än som nu är möjligt för avveckling av järnvägsmark. Såsom departementschefen framhållit bör en lösning av problemet komma till stånd nu och inte anstå till dess ny fastighetsbildningslag blivit genomförd. Utskottet ansluter sig till uppfattningen att lagstiftning i ämnet bör utformas efter mönster av 1952 års lag om sammanföring av samfällid vägmark med angränsande fastighet m. m., och att bestämmelserna om järnvägsmark bör inarbetas i denna lag. Det lagförslag, som nu framläggs genom propositionen och som såvitt angår de föreslagna bestämmelserna rörande järnvägsmarken inte föranlett några motionsyrkanden, anser sig utskottet kunna biträda. Ej heller har utskottet något att erinra mot förslaget om ny lagstiftning om säkerhet för ersättning enligt sammanföringslagen.

I motionen II: 868 framhålls den betydelse som järnvägsmark, vilken ej längre används för sitt ändamål, i vissa fall har såsom bygdevägar. Motionären hemställer om ett uttalande att vid försäljning av järnvägsfastighet sådan mark skall undantagas som används för vägändamål.

För att de av en järnvägsnedläggelse berörda intressenterna skall få tillfälle att framföra sina önskemål brukar Kungl. Maj:t vid nedläggning av stötsbanejärnvägar inhämta yttranden i ärendet från bl. a. länsstyrelsen i länet efter vederbörandes hörande. De lokala myndigheterna får därigenom tillfälle att framlägga sina synpunkter på bl. a. frågan om dispositionen av den ledigblivna järnvägsmarken för exempelvis vägändamål. Enligt sammanföringslagen kallas också bl. a. ägare av angränsande fastigheter till sammanföringsförrättningen, och underrättelse om första sammanträdet utgår, om marken är belägen i stad eller inom ort där skyldighet att söka byggnadslov eljest föreligger, till byggnadsnämnden. Denna får därigenom möjlighet att pröva och från plansynpunkt avge yttrande i ärendet. Genom nu nämnda förfaranden kan sålunda den av motionären aktualiserade frågan redan på ett tidigt stadium eller senare vid sammanföringsförrättningen uppmärksammas av vederbörande myndigheter. Spörsmålet kan också bli löst på ett för vägintrössenterna tillfredsställande sätt genom den möjlighet förslaget öppnar att sammanföra järnvägsmark med angränsande mark. Så kan exempelvis järnvägsmark lämplig som väg på ett smidigt sätt förenas med samfällid väg som korsar järnvägen eller med annan fastighet som kan ha behov av marken för vägändamål. Då emellertid rätten att påkalla förrättning för sammanföring endast tillkommer järnvägsmarkens ägare — i regel staten — vill utskottet understryka angelägenheten av att ägaren inte utnyttjar initialivrätten på ett sätt som bara tillgodoser det egna intresset utan så tidigt som möjligt beaktar rimliga önskemål inte endast från angränsande fastigheters ägare utan även från ortsbefolkningen i övrigt. Då utskottet förutsätter att skälig hänsyn härvid tages till intresset av att

marken får begagnas för vägändamål, synes något särskilt uttalande från riksdagens sida i anledning av förevarande motion inte vara påkallad.

I motionerna I: 738 och II: 867 föreslås viss utvidgning av tillämplighetsområdet i den nu gällande sammanföringslagen. Denna äger f. n. tillämpning på mark, vilken genom lantmäteri- eller mättningsförrättning undantagits till väg för gemensamt behov, samt på annan för två eller flera fastigheter samfällad vägmark. Vad i lagen stadgas om vägmark äger motsvarande tillämpning på mark avsedd till avloppsdike ävensom på bäck och annat dylikt mindre vattendrag. Motionärerna framhåller nu att järnvägsmarken ofta omfattar sidoschakt och områden som använts för banvaktslugor eller liknande ändamål, och att sådana områden självfallet inte är uteslutna från sammanföring. Det ter sig då inkonsekvent, framhålls det, att inte låta den nuvarande lagen vara tillämplig i motsvarande omfattning på förutom samfällad vägmark även på därtill hörande mark, som blivit onyttig, såsom samfällda grus-, sand- och lertäkter samt upplagsplatser. Dessa är enligt motionärerna ofta av lika ringa värde som väg- eller dikesmark. Motionärerna föreslår därför att lagen göres tillämplig på inte bara mark avsedd till sådana diken och mindre vattendrag som nyss nämnts utan även på annan samfällad mark av uppenbarligen ringa värde.

I anledning av en år 1959 väckt motion i ämnet fann riksdagen att behov förelåg av en lagändring i den riktning förevarande motioner anger. Riksdagen ansåg emellertid frågan utgöra en detalj i det mera omfattande spörsmålet om fastighetsbildningens framtida utformning, vilket då utreddes av 1954 års fastighetsbildningskommitté, och fann att kommitténs utredningsresultat borde avvaktas. Kommitténs förslag har numera framlagts och är under behandling inom Kungl. Maj:ts kansli. Enligt förslaget avses det nybildade institutet fastighetsreglering ersätta bl. a. fastighetsbildningsformen sammanföring av samfällad vägmark med angränsande fastighet. Den marköverföring som sålunda är avsedd att kunna äga rum inom fastighetsregleringens ram är enligt förslaget konstruerad på i huvudsak samma sätt som sammanföring enligt 1952 års lag och avses komma att medge lika goda möjligheter som denna att på ett från fastighetsbildningssynpunkt lämpligt sätt avveckla onyttiga samfälligheter. Önskemålet om en utvidgning av tillämplighetsområdet för sammanföringsinstitutet kommer också att tillgodoses.

Föreliggande lagstiftningsärende om järnvägsmark tar närmast sikte på de problem som uppkommit i anledning av det ökande antalet järnvägsnedläggelser och inte på spörsmål sammanhängande med tillämpningen av den tidigare lagen. Med hänsyn härtill och då den av motionärerna aktualiserade frågan uppmärksamrats och lösts i fastighetsbildningskommitténs förslag anser utskottet skäl föreligga att avvakta Kungl. Maj:ts förslag i ämnet. Vid sådant förhållande finner utskottet någon riksdagens åtgärd f. n. inte vara påkallad i anledning av nu ifrågavarande motioner.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte antaga de genom förevarande proposition, nr 102, framlagda lagförslagen;

B. att följande motioner, nämligen

1) I: 738 och II: 867, samt

2) II: 868,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 4 maj 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson, Knut Johansson*, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson, Lidgard och Torsten Hansson;

från a n d r a kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, fru Torbrink, herrar Grebäck*, Svenning*, Bengtson i Solna, Tobé* och From.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.