

## Nr 75

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte; given Stockholms slott den 21 mars 1969.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte.

## GUSTAF ADOLF

*Herman Kling*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att innehavare av järnväg skall få rätt att ta initiativ till ägoutbyte, när sådan åtgärd kan underlätta ett borttagande av korsning mellan järnväg och enskild väg.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte**

Härigenom förordnas som följer.

Har fastighet rätt till väg över järnvägsmark och uppkommer intrång om rätten upphör, får järnvägens innehavare för att undanröja, minska eller förebygga intrånget påkalla ägoutbyte enligt lagen den 18 juni 1926 (nr 326) om delning av jord å landet eller lagen den 12 maj 1917 (nr 269) om fastighetsbildning i stad. Vid förrättningen skall bestämmelse i dessa lagar om delägare avse järnvägsinnehavaren.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1969.

*Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den  
7 mars 1969.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON.

T.f. chefen för justitiedepartementet, statsrådet Sven-Eric Nilsson, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående lagstiftning om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte och anför.

### Inledning

Järnvägsbyggandet under 1800-talet medförde omfattande skador på fastighetsbeståndet. Det var sålunda inte ovanligt att en spårlinje lades ut rätt över brukningsenheter, fastigheter eller ägotlotter. I de flesta fall tillgodosågs behovet av förbindelse mellan de på detta sätt skilda fastighetsdelarna eller delarna av samma brukningsenhet genom en eller flera plankorsningar mellan järnvägsspåret och enskilda ägovägar. På statens järnvägars huvudspårlinjer finns f. n. totalt omkring 25 000 plankorsningar med väg. Av dessa beräknas omkring 20 000 vara s. k. ägovägs korsningar, dvs. korsning mellan järnväg och enskild väg.

Ägovägs korsningarna har skapat en hel del problem. Inom justitiedepartementet har upprättats en promemoria (Stencil Ju 1968: 17) i vilken problemen närmare behandlas. Promemorian utmynnar i ett förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla förrättning för ägoutbyte. Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Yttranden över promemorian har efter remiss avgetts av Göta hovrätt, S.J, lantmäteristyrelsen, lantbruksstyrelsen, statens vägverk, skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Skaraborgs och Örebro län, Riksförbundet Landsbygdens folk (RLF), Sveriges lantbruksförbund, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund och Skogsindustriernas samarbetsutskott.

Yttranden har vidare överlämnats av lantmäteristyrelsen från överlantmätarna i Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Älvs-

borgs, Skaraborgs och Örebro län, av lantbruksstyrelsen från lantbruksnämnderna i Malmöhus, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands och Jämtlands län, av länsstyrelsen i Skaraborgs län från länsavdelning av Svenska Kommunförbundet samt länsförbundet av RLF samt av länsstyrelsen i Örebro län från vägförvaltningen och skogsvårdsstyrelsen i länet.

### Departementspromemorian

*Inledning.* Enligt kungörelsen den 20 februari 1959 (nr 50) angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnvägar och väg behöver säkerhetsanordningar uppsättas endast vid plankorsning med allmän väg och med allmänneligen befaren enskild väg, såvida inte säkerhetsanordningar av särskild anledning prövas erforderliga.

Ägovägs korsning är endast i undantagsfall försedd med säkerhetsanordningar. Dessa förhållanden innebär i och för sig en viss fara för trafikolyckor. Risken för allvarliga kollisioner kan emellertid antas öka samtidigt som de jordbruksredskap och lastfordon som trafikerar dessa obebakade plankorsningar blivit allt tyngre och mera skrymmande. En övergång till högre låghastigheter torde medföra en ytterligare stegring av olycksriskerna och kommer dessutom även att få till följd att skadorna vid en kollision ofta kan väntas bli mer svårartade än tidigare.

Riskerna från trafiksäkerhetssynpunkt skulle kunna minskas genom att gällande bestämmelser om säkerhetsanordningar vid plankorsning mellan järnväg och väg skärps. Detta anses emellertid från ekonomisk synpunkt vara helt orealistiskt. Därtill kommer att säkerhetsanordningar inte skapar något helt effektivt skydd mot risken för olyckor och inte heller innebär någon slutlig lösning av samtliga de problem i övrigt som är förknippade med ägovägs korsningarna.

Från SJ:s sida har man i stället sökt komma till rätta med problemen genom att få så många som möjligt av de obebakade plankorsningarna avstängda. De åtgärder som kommit till användning för detta ändamål är anläggande av planskilda korsningar, anläggande av parallellvägar, ekonomisk gottgörelse till väginressenter, förvärv av mark samt ägoutbyten.

Sistnämnda metod har inte kunnat tillämpas i den utsträckning som varit önskvärd eftersom SJ inte på egen hand kan ta initiativ till behövlig lantmåteriförrättning annat än i undantagsfall, nämligen när SJ äger mark som direkt berörs av det tillämnade ägoutbytet.

SJ tillåter f. n. en högsta hastighet av 130 km/tim. på tekniskt högklassiga linjer. För att möta den ökade konkurrensen från andra trafikgrenar samt för att få full nytta av de spår förstärkningar som pågått under flera år undersöks nu förutsättningarna för att höja den högsta tillåtna hastig-

heten på dessa linjer till i första hand 160 km/tim. Upprustningsarbeten pågår för att SJ år 1971 skall kunna starta provdrift med nämnda hastighet för expresståg på bansträckan Hallsberg—Töreboda.

*Rätten till ägoväg över järnväg.* Den rätt till övergång vid plankorsning mellan järnväg och enskild ägoväg som tillkommer en stor mängd fastigheter i landet synes normalt inte vara fastställd genom skriftliga avtal, upplåtelser eller andra sådana särskilda rättshandlingar.

Upplåtelse av rätt till väg betecknas normalt som servitut. Servitut har vanligen tillkommit genom avtal eller vid lantmåteriförrättning. Som rättsgrund för servitut kan emellertid även åberopas urminnes hävd. Avtal om servitut kan vara muntligt. Sedan förordningen den 16 juni 1875 (nr 42 s. 12) angående inteckning i fast egendom (IF) trätt i kraft fordras dock skriftlig form för att servituträtten skall kunna intecknas och därigenom oberoende av förbehåll bli gällande även mot ny ägare av den tjänande fastigheten. Servitut som tillkommit före den 1 januari 1876 liksom s. k. jorddelningsservitut och servitut grundade på urminnes hävd äger dock fortfarande sakrättsligt skydd utan inteckning.

Mot bakgrund av det rättsläge som rådde vid den tidpunkt då utbyggnaden av landets järnvägsnät påbörjades och utvecklades är det enligt departementspromemorian förklarligt om parterna hyste den uppfattningen att det inte behövdes några särskilda åtgärder eller avtal för att befintlig rätt till väg över ianspråktagen mark skulle bevaras oförändrad. Det sagda gäller i vart fall alla vägar som varit avsedda även för annan fastighet än den till vilken den ianspråktaga marken tidigare hört, om marken tagits i anspråk före den 1 januari 1876. Det synes emellertid vara lika naturligt att räkna med att parterna oavsett uttryckligt förbehåll eller särskild bekräftelse varit införstådda med att järnvägens ägare på motsvarande vis skulle respektera även upplåtelse av väg som ägt rum efter nämnda dag och som varken tillkommit vid lantmåteriförrättning eller varit föremål för inteckning. Med avseende på den fastighet från vilken marken tagits i anspråk torde det på liknande sätt kunna förutsättas att uppgörelsen om marken också innefattat en upplåtelse av rätt för stamfastigheten att begagna den avträdna marken för vägändamål. Vad som nu sagts om muntligen uttryckta eller underförstådda överenskommelser gäller dock inte fall där det av andra särskilda omständigheter — främst ersättningsfrågans behandling eller vidtagna faktiska åtgärder — framgår att rätten till väg inte skulle kvarstå eller sådan rätt inte skulle upplåtas i den inlösta marken.

I de fall där plankorsning mellan järnväg och enskild väg ställts i ordning sedan järnvägsmarken kommit i järnvägsföretagets ägo är rätten till väg säkerligen oftast klart fastslagen genom förrättning eller genom en mellan parterna särskilt träffad överenskommelse.

Eventuell mellankommande lagfart enligt förordningen den 15 oktober 1880 (nr 36) innefattande särskilda föreskrifter ang. lagfart, inteckning

och utmätning av järnväg, så ock i fråga om förvaltning av järnväg under konkurs torde inte ha haft någon inverkan på ifrågavarande rättigheters bestånd.

I departementspromemorian konstateras sammanfattningsvis. En närmare genomgång av de bakomliggande förhållandena i varje enskilt fall där plankorsning mellan järnväg och enskild väg fortfarande består lär visa, att rätten till övergång över järnvägslinjen grundas på ett giltigt servitut eller en bindande servitutsliknande rättighet.

*Nuvarande möjligheter att avstänga ägoväg från korsning vid järnväg och att påkalla ägoutbyte.* I den mån parterna inte frivilligt kan komma överens att viss rätt till övergång över järnvägslinje skall upphöra — under förutsättning att rättigheten är av den beskaffenheten att en sådan uppgörelse överhuvudtaget är lagligen möjlig — lär innehavaren av järnväg som vill befria järnvägsfastigheten från den belastning som rättigheten utgör f. n. ha bara två praktiska möjligheter att åstadkomma ett sådant resultat. Här bortses då från det i detta sammanhang säkerligen betydelselösa stadgandet i 65 § lagen den 5 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar angående möjlighet att påkalla ny förrättning, liksom från fall där rättigheten upphört (varvid i fråga om intecknat servitut 55 § jmf. med 45 § IF kan tillämpas) eller där servitutet till följd av ändrade förhållanden blivit onyttigt (7 § första stycket första punkten lagen den 14 juni 1907, nr 36 s. 25, om servitut).

Är servitut inte onyttigt men är nyttan ringa i förhållande till den belastning som uppkommer för den fastighet som besväras av rättigheten, kan denna fastighets ägare yrka att domstol skall förordna att servitutet skall avlösas (7 § första stycket andra punkten servitutslagen). Om parterna inte kan enas, skall löseskillningens belopp bestämmas av tre skiljemän vars beslut sedan kan dras under rättens prövning (7 § andra stycket samma lag).

Kan nämnda bestämmelser inte vinna tillämpning, lär järnvägens ägare inte ha någon annan möjlighet än att ansöka om rätt till expropriation av den aktuella rätten till väg.

Expropriationsförfarandet kan vara omständligt och blir ofta både tids- och kostnadskrävande. Den utan tvekan allvarligaste nackdelen med ett expropriationsförfarande, liksom med en avlösning enligt servitutslagen, är emellertid att förekommande brister med avseende på fastighetsindelningen i de allra flesta fall kommer att kvarstå oförändrade eller rent av förstärkas efter det parternas förhållanden slutligt reglerats i enlighet med det aktuella avgörandet. Det inträffar givetvis att den exproprierande vidtar åtgärder för att förebygga eller minska skada och intrång som bortfallet av vägrätten medför. Främst kan det bli fråga om anläggande av planskilda korsningar eller ersättningsvägar. I den mån sådana företag inte helt undanröjer de olägenheter av driftsekonomisk eller annan ersättnings-

gill art som uppstår för berörda fastighetsägare till följd av förlusten av rätten att korsa järnvägen, uppkommer en från såväl enskild som allmän synpunkt inte önskvärd försämring av fastighetsindelningen. Den enskilde fastighetsägaren saknar i regel möjlighet eller intresse för att använda den erhållna löseskillingen till andra tänkbara dispositioner som skulle kunna undanröja eller minska uppkomna olägenheter. Det har tidigare i annat sammanhang framhållits att de omfattande skador på fastighetsbeståndet som uppkom genom järnvägsbyggandet under 1800-talet ännu blott ofullständigt avhjälpes (prop. 1961: 61 s. 23). Den åtgärd som främst skulle kunna komma i fråga för att åstadkomma en önskvärd förbättring av de aktuella fastigheterna är enligt departementspromemorian otvivelaktigt ägoutbyte.

Enligt nu gällande bestämmelser i lagen den 18 juni 1926 (nr 326) om delning av jord å landet (JDL) och lagen den 12 maj 1917 (nr 269) om fastighetsbildning i stad (FBLS) kan ägoutbyte inte påkallas av annan än markägare som direkt berörs av den tillämnade åtgärden.

*Ägoutbyte vid anläggande av allmän väg.* Under senare år har de problem som sammanhänger med markägarnas exklusiva initiativrätt i fråga om bl. a. ägoutbyte i skilda sammanhang blivit allt mera uppmärksammas. Särskilt märkbara framstod bristerna med en sådan ordning i samband med den snabba utbyggnaden av motorvägar och andra större trafikleder. Dessa vägföretag åstadkommer ofta en från såväl allmän som enskild synpunkt klart olämplig ägosplittring som i de flesta fall endast kan avhjälpas genom ägoutbyte eller annan ändring i fastighetsindelningen. Erfarenheten hade emellertid visat att enskilda markägare av hänsyn till reaktionen bland grannar eller av andra skäl ogärna ville ansöka om lantmåteriförrättning. Vaghållarens möjlighet att påverka händelseutvecklingen i en för fastighetsindelningen förmånlig riktning var då helt beroende av om han till äventyrs i något enstaka undantagsfall var ägare till en av företaget berörd fastighet.

I ett år 1960 av vägmarksansättningskommittén framlagt förslag om vissa ändringar i lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar (AVL) förordades bl. a. att en bestämmelse skulle införas av innebörd, att ersättning för annat intrång än själva markupplåtelsen inte skulle utgå när intrånget utan olägenhet av betydelse för ägaren kunde avhjälpas genom ägoutbyte eller annan ändring i fastighetsindelningen.

I flera remissyttranden liksom vid den efterföljande beredningen inom kommunikationsdepartementet blev denna del av de sakkunnigas förslag utsatt för omfattande kritik. Föredragande departementschefen konstaterade att förslaget var behäftat med allvarliga brister av både principiell och praktisk natur. Han framhöll därvid bl. a. att — medan jorddelningslagstiftningen behandlar fastigheternas utformning som en fråga av stort allmänt intresse och uppställer garantier mot uppkomsten av olämpliga fas-

tighetsbildningar — det framlagda förslaget utgick från att frågan bara rörde storleken av den kontanta intrångsersättning, som kan utgå vid olika alternativ. Departementschefen framhöll vidare att enligt nutida uppfattning borde de statliga myndigheter, som handhar planläggning och utförande av allmännyttiga anordningar, t. ex. vägar, inte ensidigt se till statens ekonomiska intresse av att begränsa kostnaderna för företagen utan därjämte beakta bl. a. samspelet med näringslivet i orten samt natur- och kulturskyddsintressen, även om vissa kostnadsökningar skulle uppkomma som följd härav (prop. 1961: 61 s. 24).

Ett av de sakkunniga och åtskilliga remissinstanser diskuterat alternativt förslag av innebörd att vägghållare skulle få vitsord att själva begära förrättning för åstadkommande av sådana ändringar i fastighetsindelningen som föranleds av önskemålet att bota intrång genom vägföretag ansågs däremot vara av sådan beskaffenhet att det kunde läggas till grund för en lagstiftningsåtgärd. Departementschefen betonade emellertid att förslaget var ett provisorium och att en slutlig ståndpunkt till frågan hur allmänna intressen skall beaktas vid lantmåteriförrättningar skulle tas i samband med ställningstagandet till fastighetsbildningskommitténs då ännu inte avgivna förslag till ny fastighetsbildningslag.

Genom lag den 19 maj 1961 (nr 113) om tillägg till AVL infördes i nämnda lag en ny paragraf (19 a §) med följande lydelse.

För att minska intrång, som åsamkas fastighet genom vägs byggande eller begagnande, vare vägghållaren berättigad påkalla ägoutbyte enligt lagen om delning av jord å landet eller lagen om fastighetsbildning i stad. I fråga om förrättningen skall i tillämpliga delar vad i dessa lagar är stadgat om delägare gälla vägghållaren.

*Den nya fastighetsbildningslagen.* År 1963 avgav fastighetsbildningskommittén betänkandet Fastighetsbildning (SOU 1963: 68). På grundval av betänkandet har förslag till fastighetsbildningslag (FBL) remitterats till lagrådet den 19 april 1968. En principiell nyhet i förslaget är att samtliga fastighetsbildningsåtgärder som syftar till en ändring av bestående fastighet i något avseende — även beträffande servitutsförhållanden — sammanförts till ett enda institut benämnt fastighetsreglering. Fastighetsreglering kan avse, förutom utbyte av ägor, bl. a. även ensidig marköverföring mot penningersättning.

Rätt att påkalla fastighetsreglering tillkommer enligt huvudregeln ägare av fastighet som berörs av regleringen (5 kap. 3 § första stycket i det remitterade förslaget). Initiativ till fastighetsreglering kan emellertid i vissa fall tas även av byggnadsnämnd (5 kap. 3 § tredje stycket) samt av länsstyrelse, överlantmätare eller lantbruksnämnd (5 kap. 3 § sista stycket). Byggnadsnämndens initiativrätt är begränsad till område där tätbebyggelse föreligger eller kan väntas inom en nära framtid. För övriga myndighe-



ters officialinitiativ uppställs villkoret att den avsedda fastighetsregleringen är av större allmän betydelse.

Efter direkt förebild från 19 a § AVL men med vidgat tillämpningsområde upptar förslaget dessutom bestämmelser om en särskild initiativrätt i samband med expropriation eller liknande tvångsförvärv (5 kap. 3 § andra stycket). Förvärvaren medges sålunda rätt att begära fastighetsreglering varigenom olägenhet av åtgärden kan undanröjas, minskas eller förebyggas.

Beträffande de närmare motiven till berörda regler angående initiativrätten till fastighetsreglering hänvisas till betänkandet (s. 355—362) och till lagrådsremissen (Motiv 1 s. 338—348).

Beträffande servitut innebär förslaget till FBL bl. a. att fråga om bildande av sådan rättighet liksom om begränsning, flyttning eller annan ändring av område för utövande av servitut samt om upphävande av sådan rättighet — i motsats till vad som nu gäller — kan prövas inte bara i samband med vissa andra fastighetsbildningsåtgärder utan även kan tas upp som en helt fristående åtgärd i form av fastighetsreglering (7 kap.). En ytterligare principiell nyhet i förhållande till gällande rätt är vidare att det i detta sammanhang inte görs någon skillnad mellan servitut som bildats vid lantmåteriförrättning (jorddelningsservitut), andra officialservitut (jämför dock 7 kap. 7 §) och upplåtelseservitut. De i 7 kap. redovisade reglerna angående servitut skall i likhet med andra i lagen intagna föreskrifter om särskilda regleringsåtgärder alltid tillämpas med beaktande av de i 3 och 5 kap. upptagna allmänna villkoren och bestämmelserna för fastighetsbildning och fastighetsreglering. De föreslagna reglerna synes skapa tillräckliga garantier för att frågan om sådana ändringar i fastighetsbildningen som här avses i framtiden skall kunna upptas till prövning vid förrättning för fastighetsreglering.

Mot bakgrunden av detta konstaterande torde det enligt departementspromemorian inte råda någon tvekan om att de lagstiftningsåtgärder som nu aktualiserats endast är av temporär betydelse. Den nya fastighetsbildningslagen är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1972. Fråga uppstår alltså om behovet av en omedelbar ändring av gällande ordning är så starkt att det motiverar en provisorisk lagstiftning.

*Motiv för en provisorisk reform.* De trafiktekniska synpunkterna på ägövägs korsningarna har redan berörts i avsnittet om bakgrunden till de i ärendet gjorda framställningarna. I departementspromemorian har därutöver endast konstaterats att varje åtgärd som leder till att en obehövad plankorsning försvinner — oavsett i övrigt uppkommande olägenheter — minskar olycksriskerna och främjar därigenom ett beaktansvärt allmänintresse. I den mån åtgärden även medverkar till en förbättring av järnvägarnas trafikförhållanden uppkommer ytterligare fördelar av betydelse för samhället.

Den situation som föreligger när fråga uppkommer att avstänga ägoväg från plankorsning med järnväg överensstämmer enligt departementspromemorian nära nog helt med vad som inträffar i samband med att ett större vägbygge skär av en fastighets ägoområde. Likartade problem uppstår för övrigt även vid vissa expropriationer, t. ex. för flygfält. De skäl som motiverade införandet av 19 a § AVL torde i stort sett med samma styrka kunna åberopas också till stöd för en reform som syftar till att ge innehavare av järnväg en liknande möjlighet att påkalla ägoutbyte. Det är sålunda angeläget att betydande fastighetsintrång inte uppkommer eller kvarstår oförändrat under längre tid än som är oundgängligen nödvändigt. En eller annan markägares ibland mycket individuellt betonade ekonomiska intresse bör inte vara ett avgörande hinder mot att vidta skadeförebyggande åtgärder som leder till en mera rationell fastighetsindelning. Hänsyn måste även tas till intresset av att eventuella ersättningar inte blir större än som verkligen behövs för att avhjälpa skadorna.

Det motargument som vid 1961 års reform av AVL ansågs mest bärkraftigt gällde osäkerheten beträffande resultatet av den då pågående översynen av jorrdelningslagstiftningen. Sedan detta arbete nu förts fram så långt som till lagrådsgranskning av förslag till ny fastighetsbildningslag har denna invändning uppenbarligen förlorat sin tyngd. Av den tidigare lämnade översiktliga redogörelsen för den ifrågavarande lagrådsremissen framgår sålunda, att en initialivrätt av det slag som här avses stämmer väl överens med de principer och lösningar detta lagförslag innehåller. En lagstiftning av provisorisk karaktär efter förebild från 19 a § AVL lär därför enligt departementspromemorian varken kunna framkalla allvarigare principiella betänkligheter eller i övrigt orsaka mera beaktansvärda svårigheter av lagteknisk eller annan art.

Efter samråd med lantmäteristyrelsen har SJ år 1967 uppdragit åt lantmäteriets specialenhet nr 1 i Skaraborgs län att efter behövlig utredning lägga fram förslag till fastighetsrättsliga och fastighetstekniska åtgärder för att minska antalet plankorsningar på bansträckan Hallsberg—Töreboda (77 km).

Det utredningsmaterial från specialenheten som hade redovisats när departementspromemorian upprättades avser omkring hälften av den aktuella bansträckan och berör totalt 41 vägövergångar. Av dessa har 8 av olika skäl ansetts böra behållas. Av övriga 33 synes 7 kunna tas bort oberoende av överenskommelse med berörda sakägare. I resterande fall anges däremot att sakägarnas medverkan i en eller annan form blir nödvändig för att övergången skall kunna stängas. Den lantmätare som verkställt utredningen har bedömt att med bestämmelser motsvarande dem i 19 a, 31 a, 31 b och 31 c §§ AVL skulle dock 25 övergångar kunna tas bort även utan överenskommelse med berörda sakägare. Förslagen till åtgärder inbegriper minst 7 ägoutbyten.

Enligt 31 a § AVL äger länsstyrelsen av hänsyn till trafiksäkerheten bl. a. förordna att till allmän väg ansluten enskild utfartsväg inte längre får användas för sitt ändamål. Sådant förordnande får dock inte meddelas beträffande enskild väg som finns upptagen i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. Förorsakar förordnandet fastighetsägare avsevärd kostnad för anläggning av ny eller ändrad väg, skall väghållaren ersätta denna kostnad (31 b §). Vill väghållaren själv bygga ny utfartsväg är han berättigad till det. Han kan i sådant fall även påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar samt föra talan vid sådan förrättning. Medför förordnande enligt 31 a § synnerligt men vid nyttjandet av fastighet eller del därav, kan ägaren fordra att väghållaren skall lösa denna egendom (31 c §).

Möjligheten av en lagstiftning efter förebild från nu senast redovisade bestämmelser i AVL beträffande korsningar mellan enskilda vägar och järnvägar har berörts i departementspromemorian. Det har emellertid ansetts att frågan rymmer så många svåra problem av såväl principiell som praktisk natur att den inte bör bli föremål för några närmare överväganden i det begränsade sammanhang som det nu gäller.

Det av vederbörande specialenhet redovisade utredningsmaterialet har emellertid klarlagt att enbart en initiativrätt till ägoutbyten, efter mönster från 19 a § AVL, kan visa sig få ett betydande värde i samband med redan pågående och väntade åtgärder för att radikalt nedbringa antalet ägovägs-korsningar. Erfarenheterna av tillämpningen av berörda lagregel har varit goda. Initiativrätten har visserligen använts i mycket begränsad omfattning, men detta torde bero på att frivilliga uppgörelser underlättats genom att vägmyndigheterna kunnat hänvisa till sin rätt enligt nämnda bestämmelse (lagrådsremissen den 19 april 1968, Motiv 1 s. 345).

Från SJs sida har anförts att försök med högre hastigheter på den aktuella provsträckan Hallsberg—Töreboda enligt föreliggande planer bör sättas i gång år 1971. Detta innebär att frågan om förbättrade möjligheter att komma till rätta med de problem som hänger samman med ägovägs-korsningarna är brådskande. Det har emellertid betonats att en snar reform ytterst blir till gagn för hela järnvägsnätet eftersom det är meningen att ansträngningarna för att ta bort olämpliga övergångar även på övriga bansträckor samtidigt skall intensifieras.

Ett mera omfattande och aktivt arbete efter dessa riktlinjer kommer inom ramen för nu gällande rättsregler enligt vad som framhålls i promemorian otvivelaktigt att leda till ett betydligt ökat antal expropriationsförfaranden med ofta mycket komplicerade ersättningsfrågor. En sådan utveckling är från flera synpunkter mindre önskvärd. I fall där resultatet av expropriationen innebär att ersättning utgår för intrång som direkt kan hänföras till sådana brister i fastighetsindelningen som kan avhjälpas är olägenheterna uppenbara.

Enligt departementspromemorian synes mot bakgrund av samtliga sålunda redovisade förhållanden övervägande skäl tala för att i avvaktan på en ny fastighetsbildningslags ikraftträdande järnvägs ägare ges vissa möjligheter att påkalla ägoutbyten genom en lagstiftning av provisorisk karaktär.

*Utformningen av en provisorisk lag.* Bestämmelsen i 19 a § om väghållares förrättningsvitsord avser ägoutbyte enligt JDL och FBLS och gäller åtgärd som har till ändamål att minska sådant intrång som åsamkas fastighet oavsett ägarens person. Väghållaren har i dylikt fall inte bara rätt att fullt självständigt påkalla en förrättning utan får därvid som sakägare även föra talan och framställa yrkanden som inte biträds av fastighetsägaren. Denna befogenhet begränsas dock av det ändamål som initiativrätten skall tillgodose. Att väghållaren behandlas som delägare vid förrättningen är bl. a. av betydelse för frågan om fördelningen av förrättningskostnaderna. Vid den materiella prövningen av ägoutbytet och därmed sammanhängande tvistefrågor skall givetvis de bedömningsgrunder som finns angivna i JDL och FBLS vara avgörande.

En ordning som överensstämmer med vad som på nu angivet sätt gäller för väghållare synes enligt departementspromemorian med fördel kunna göras tillämplig på innehavare av järnväg som önskar befria järnvägsfastighet från den belastning som rätt till vägövergång utgör.

Anledning föreligger inte att göra åtskillnad mellan SJ och annat järnvägsföretag.

De förordade nya reglerna kan inte lämpligen infogas i någon gällande lag. Promemorian utmynnar därför i ett förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla förrättning för ägoutbyte.

### Remissyttrandena

Förslaget får ett övervägande positivt mottagande av remissinstanserna.

I flertalet yttranden betonas att nuvarande förhållande med en stor mängd obevakade korsningar mellan järnvägar och olika typer av enskilda vägar, t. ex. utfartsvägar, brukningsvägar och skogsbilvägar inte är förenligt med rimliga trafiksäkerhetskrav. Varje åtgärd som syftar till att antalet sådana trafikfarliga övergångar radikalt minskas bör enligt många remissinstansers mening därför betraktas som en angelägenhet av stor betydelse.

Att anläggande av järnväg ofta haft en mycket negativ effekt på fastighetsindelningen och att dessa olägenheter i stor utsträckning fortfarande består har vitsordats i yttrandena från bl. a. *skogsstyrelsen* samt *överlantmätnarna i Södermanlands, Skaraborgs och Malmöhus län*. I sistnämnda yttrande framhålls därvid att överlantmätaren sedan länge observerat i hur hög grad de skador, särskilt vad gäller jordbruksjorden i Skåne, som järn-

vägsbyggandet orsakade på fastighetsindelningen, blivit bestående. När frågan förts på tal med jordbrukare har svaret tidigare ofta blivit att visst är det till olägenhet att ha en bit att bruka på andra sidan järnvägen men man vänjer sig och tänker inte mer på saken.

Erfarenheter från tillämpningen av 19 a § AVL redovisas i några remissyttranden. *Statens vägverk* konstaterar, att de förhoppningar verket knutit till den nya lagregeln inte har blivit fullt infriade. Orsaken synes främst vara en viss överskattning av möjligheterna att genomföra tvångsågoutbyten. En generell förutsättning härför är nämligen att ågoutbytet medför en bättre ägoanordning för berörda fastigheter och därmed en betydande fördel för jordbruksnäringen. En annan konstaterad nackdel med det nya institutet är att ett påkallat ågoutbyte någon gång kommit att vidtas i en omfattning som gått utom ramen för vägintressena och därmed kunnat försvåra, försena och fördyra förrättningen. I stort sett har emellertid enligt vägverkets mening 19 a § AVL varit till nytta.

*Lantbruksnämnden i Malmöhus län* uppger sig ha gjort den erfarenheten att enbart omnämmandet av innehållet i bestämmelsen i 19 a § AVL ofta haft avgörande betydelse för möjligheten att nå frivilliga överenskommelser om ågoutbyte eller andra ägoregleringar i anslutning till olika vägbyggnadsföretag. Sådana överenskommelser har kunnat komma till stånd trots att jorddelningslagens bestämmelser om tvångsågoutbyte är så utformade att sådant ågoutbyte mera sällan kan genomföras.

Liknande erfarenheter från tillämpning av 19 a § AVL redovisas i yttrandena från *överlantmätaren* i samma län samt *lantbruksnämnden i Västmanlands* och *Skaraborgs län*.

Förslaget att innehavare av järnväg skall ges en liknande initiativrätt i fråga om ågoutbyte som tillagts väghållare genom 19 a § AVL har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Att en reform i enlighet med förslaget är så angelägen och brådskande att den motiverar en provisorisk lagstiftning i avvaktan på FBLs ikraftträdande har särskilt betonats av bl. a. *SJ. Överlantmätaren i Örebro län* betecknar reformen som synnerligen angelägen.

Den fråga som tilldragit sig kanske störst intresse från remissinstansernas sida gäller förutsättningarna för initiativrättens utövande. *RLF* gör i denna del det allmänna uttalandet, att förbundet utgår från att initiativrätten kommer att utnyttjas endast i sådana fall, där problemen inte kan lösas på annat sätt än genom ågoutbyte och att således institutet används med försiktighet. *Sveriges lantbruksförbund* och *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* anför i sitt gemensamma yttrande, att de förutsätter att järnvägsinnehavare skall kunna påkalla ågoutbyte endast om det visas att frivillig överenskommelse inte kunnat nås.

*Lantmäteristyrelsen* framhåller att det inte framgår av lagförslaget vilka närmare omständigheter som skall föreligga för att järnvägens innehavare

skall ha initiativrätt till ägoutbyte. Ur fastighetsbildningsmyndigheternas synpunkt torde det emellertid vara ett önskemål att få en klar norm i detta avseende.

Den av lantmäteristyrelsen berörda frågan behandlas också i sex av *överlantmätarnas* yttranden. Några synes utgå från att frågan om vägrättens upphörande måste vara avgjord innan ägoutbytesförrättning kan komma till stånd. I andra yttranden åter görs det påpekandet att förslaget i denna del bör förtydligas. En överlantmätare anger därvid att det kan vara rimligt att initiativrätten inskränks till sådana fall där ägoutbytets genomförande medför att befintlig järnvägsövergång inte längre behövs eller där det är avgjort att övergång slopas eller trafiken över densamma avsevärt minskar om ägoutbytet genomförs. En annan överlantmätare utgår från att förslaget i denna del närmast bör ses mot bakgrund av vad som föreslagits beträffande expropriants initiativrätt vid fastighetsreglering i lagrådsremissen av förslag till fastighetsbildningslag (s. 346). I ett yttrande har slutligen påpekats att initiativrätt enligt 19 a § AVL förutsätter att en arbetsplan beträffande vägen har blivit fastställd. Järnväg har i regel byggts efter prövning av Kungl. Maj:t. En analogi bör vid sådant förhållande närmast leda till uppfattningen att de formella fordringarna för att påkalla ägoutbyte enligt lagförslaget därmed är tillgodosedda.

Den föreslagna lagtexten skulle enligt vad *SJ* konstaterar kunna tolkas så, att initiativrätt uppkommer först då rätt till väg över järnväg har upphävts. *SJ* förutsätter dock att denna tolkning inte är avsedd, utan att rätten att begära ägoutbyte skall föreligga, när ägoutbytets genomförande medför att vägövergången blir av mindre betydelse eller obehövlig för fastigheter som berörs av ägoutbytet.

*SJ* har i ett annat avsnitt av sitt remissyttrande anført, att det i och för sig hade varit önskvärt att ifrågavarande lagförslag även omfattat bestämmelser motsvarande 31 a, 31 b och 31 c §§ AVL. För att inte fördröja den föreslagna reformen anser sig emellertid *SJ* inte böra framställa något yrkande därom i detta sammanhang.

Överväganden och uttalanden om en särskild initiativrätt för innehavare av järnväg även i fråga om förrättning enligt lagen om enskilda vägar har slutligen också gjorts i yttrandena från *lantmäteristyrelsen* och *överlantmätaren i Södermanlands län*.

### Departementschefen

Den huvudsakligen under förra seklet genomförda utbyggnaden av landets järnvägsnät har medfört betydande skador på fastighetsindelningen. Spårlinjernas dragning har sålunda åstadkommit arronderingsskador både genom att enstaka ägoskiften splittrats och genom att de interna kommunikationerna inom fastigheter eller andra brukningsenheter på annat sätt

försämrats eller försvårats. I sådana fall har ofta anordnats särskilda vägkorsningar mellan järnvägar och enskilda ägovägar. De s. k. ägovägs korsningarna har ibland i stället sin grund i det förhållandet att spår linjen lagts ut i en sträckning som kommit att skära över redan befintliga och fortfarande utnyttjade enskilda bruks- eller utfartsvägar.

De sålunda tillkomna ägovägs korsningarna har visserligen minskat en del av olägenheterna med de arronderingsförsämringar som järnvägsbyg gandet medfört. Med få undantag har emellertid tillkomsten och bruket av ägovägs korsningarna inte inneburit ett totalt och effektivt skydd mot skador och olägenheter på grund av den ändrade fastighetsindelningen. Att så inte är fallet torde på senare tid ha blivit allt mer uppenbart genom de ändrade trafikförhållanden som inträtt såväl på ägovägarna som på järnvägarna.

Jordbrukets och skogsbrukets ökade mekanisering ställer större krav på inte bara bruks enheternas storlek utan även deras arronderingsförhållanden. Användningen av ofta tunga och utrymmeskrävande maskiner och transportredskap skapar dessutom nya samfärdselproblem. Dessa förstoras givetvis ytterligare i den mån trafiken på den aktuella järnvägslinjen blir livligare och tåghastigheterna höjs.

De fastighetsindelningssmässiga brister som anläggandet av järnvägarna på många håll gett upphov till synes inte ha undanröjts i den omfattning som skulle ha varit önskvärd från såväl enskild som allmän synpunkt. Detta antagande har bekräftats av uttalanden i flera remissyttranden.

Tänkbara metoder eller åtgärder för att komma till rätta med förevarande problem kan i stort sett delas upp i två huvudgrupper allt eftersom åtgärden primärt syftar till att endast förbättra trafikförhållandena eller till att skapa en mer ändamålsenlig fastighetsindelning. Till den första gruppen hör uppsättande av säkerhetsanordningar vid tidigare obebakad korsning, anläggande av planskild korsning och byggande av parallellväg till en på annan plats belägen planskild eller bebakad vägkorsning. Åsyftas däremot en ändring av fastighetsindelningen, synes främst frivilliga försäljningar och kompletteringsköp eller byten, inom eller utom ramen för lantmåteriförrättning, vara de mest sannolika alternativen. Från praktisk synpunkt tilldrar sig därvid ägoutbytesinstitutet ett särskilt intresse som det i många fall kanske enda tänkbara eller ändamålsenliga medlet att nå en lämplig fastighetsindelning.

F. n. kan ägoutbyte påkallas bara av ägaren till mark som berörs av den önskade åtgärden. Ett undantag från denna regel infördes år 1961 genom tillkomsten av 19 a § AVL varigenom väghållare gavs rätt att ta initiativ till ägoutbyte för att minska intrång som åsamkas fastighet genom vägs byggande eller begagnande.

Det förslag till ny fastighetsbildningslag som f. n. är föremål för granskning i lagrådet innehåller en något utvidgad motsvarighet till 19 a § AVL.

Den initiativrätt som det här är fråga om gäller fastighetsreglering. Detta institut omfattar samtliga fastighetsbildningsåtgärder som syftar till om- bildning av fastigheter i något avseende och ersätter således ägoutbytes- institutet. Rätt att begära fastighetsreglering tillkommer enligt 5 kap. 3 § andra stycket FBL den för vars räkning egendom skall tas i anspråk ge- nom expropriation eller liknande åtgärd. Som huvudvillkor för utövande av initiativrätten krävs att den begärda fastighetsregleringen skall undanröja, minska eller förebygga olägenhet av expropriationen eller åtgärden.

FBL innehåller även i övrigt bestämmelser som syftar till att motverka uppkomsten av från enskild eller allmän synpunkt besvärande brister i fas- tighetsindelningen. En genomgående strävan bakom lagförslaget är emel- lertid i lika hög grad att skapa möjligheter att enkelt och smidigt komma till rätta med redan bestående skador på fastighetsindelningen. FBL är av- sedd att träda i kraft den 1 januari 1972. FBL torde tillgodose de behov som ligger bakom den nu aktuella lagstiftningsfrågan. Det oaktat synes en provisorisk reform böra tas i övervägande.

SJ har föreslagit att man genomför en provisorisk lagstiftning och fram- hållit bl. a., att man f. n. undersöker förutsättningarna för en höjning av högsta tillåtna hastigheten för expresståg på tekniskt högklassiga linjer från 130 km/tim. till 160 km/tim. Förberedelsearbetet för att år 1971 starta en provdrift med en sådan högsta hastighet för bansträckan Hallsberg—Töre- boda har redan påbörjats. Det har emellertid även betonats att den avsedda initiativrätten till ägoutbyte ytterst blir till gagn för hela järnvägsnätet, eftersom SJ har för avsikt att samtidigt intensifiera sina ansträngningar för att få bort olämpliga ägövägs korsningar även på övriga bansträckor.

Med utgångspunkt från bl. a. nämnda uppgifter lämnas i departements- promemorian en närmare redogörelse för de motiv som kan åberopas för en provisorisk lagstiftning i enlighet med SJs framställning. Såväl trafik- säkerhetsintresset som fastighetsindelningssynpunkter tillmäts därvid stor betydelse. I sistnämnda sammanhang framhålls bl. a. att ökade ansträng- ningar att avstänga ägövägs korsningar enbart med stöd av nu gällande rättsregler otvivelaktigt kommer att framtvinga en mängd expropriations- förfaranden med ofta mycket komplicerade ersättningsfrågor. I fall där re- sultatet av expropriationen innebär att ersättning utgår för intrång vilket di- rekt kan hänföras till sådana brister i fastighetsindelningen som kan och bör avhjälpas i annan ordning anses olägenheterna vara uppenbara.

De i departementspromemorian anförda skälen för en provisorisk reform som ger innehavare av järnväg rätt att i vissa fall påkalla ägoutbyte har godtagits av en nära nog enhällig remissopinion. Jag kan ansluta mig till denna uppfattning och förordar att bestämmelser om en sådan initiativrätt för järnvägsinnehavare tillskapas. Bestämmelser härom bör lämpligen tas upp i en särskild lag. De av några remissinstanser särskilt berörda frå- gorna om en eventuell komplettering av den föreslagna reformen med



bestämmelser efter förebild från 31 a, 31 b och 31 c §§ AVL inrymmer så omfattande problem att de inte bör behandlas i förevarande sammanhang. Det bör emellertid uppmärksammas att en del av dessa frågor kan få förnyad aktualitet vid en kommande översyn av lagen om enskilda vägar.

Departementspromemorians förslag har utarbetats efter förebild av bestämmelserna i 19 a § AVL. Som en del remissinstanser påpekat föreligger en viss skillnad mellan de situationer som AVL:s bestämmelser gäller och de sammanhang där den nu aktuella lagen är avsedd att vinna tillämpning. Väghållarens befogenhet att begära ägoutbyte är sålunda i första hand helt beroende av att han fått vägrätt till den mark som behövs för den aktuella vägen. Vägrätt inträder normalt sedan arbetsplan för väg fastställts genom lagakraftgående beslut och vägens sträckning utstakats på marken. I vissa fall uppkommer dock vägrätt även på grund av medgivande från fastighetsägare eller därför att enskild väg förändras till allmän (18 § AVL).

När det gäller ägovägs korsningarna är läget annorlunda. Även järnvägarna har visserligen tillkommit med stöd av officiella tillståndsbeslut men dessa kan inte utan vidare återopas som grund för en åtgärd som ytterst syftar till att upphäva eller förändra en i många fall efter tillståndsbeslutet uppkommen upplåtelse som är civilrättsligt bindande för järnvägens innehavare gentemot enskild fastighetsägare.

Vill järnvägsinnehavare att en sådan rättighet skall upphävas och kan han inte träffa överenskommelse därom med berörda fastighetsägare torde han f. n. inte ha några andra möjligheter än att ansöka om expropriation eller att väcka talan vid domstol enligt servitutslagens bestämmelser.

Uppställs nu det kravet för inträde av järnvägsinnehavarens rätt att påkalla ägoutbyte att frågan om rättighetens upphävande skall vara slutgiltigt avgjord, t. ex. genom beslut om förhandstillträde i expropriationsmål eller på grund av att domstol förordnat att servitut skall avlösas, torde fördelarna med initiativrätten bli alltför begränsade.

Även ett krav på att ansökan om expropriationstillstånd eller ansökan om stämning enligt servitutslagens bestämmelser måste vara ingiven innan ansökan om ägoutbyte får göras synes vara onödigt långtgående framför allt med hänsyn till att rätten att ta initiativ till ägoutbyte bl. a. syftar till att göra ett expropriations- eller domstolsförfarande onödigt.

Häremot kan visserligen invändas att enligt det remitterade förslaget till FBL expropriant eller annan tvångsförvärvare ges rätt att begära fastighetsreglering först sedan frågan om rätten att ta egendom i anspråk väckts (5 kap. 3 § andra stycket, jfr remissprotokollet Motiv 1 s. 346). Det bör dock understrykas att nämnda regel om initiativrätt kommer att få betydelse endast i det fall då ett expropriationsförfarande används för att upphäva servitutet. Enligt FBL skall ett servitut kunna upphävas genom fastighetsreglering. Ägaren av järnvägsmarken får således möjlighet att som fastig-

hetsägare ta initiativ till fastighetsreglering även enligt 5 kap. 3 § första stycket FBL. Någon olägenhet att nu ge järnvägsinnehavare initiativrätt som är oberoende av ansökan om expropriationstillstånd eller ansökan om stämning kan ej heller påvisas. Nuvarande regler om tvångsågoutbyte är nämligen restriktivare och strängare än de som kommer att gälla för fastighetsreglering. Det framstår vidare som i hög grad osannolikt att en järnvägsinnehavare utan starka skäl skulle ta initiativ till ägoutbyte. Jag vill samtidigt understryka att det kan förutsättas att järnvägsinnehavaren alltid i första hand söker kontakt med berörda fastighetsägare för att göra sig underrättad om deras inställning till ett borttagande av ägovägskorsningen och till de problem och åtgärder som därvid blir aktuella.

Jag föreslår därför att initiativrätt för järnvägsinnehavaren skall föreligga, om intrång uppkommer genom att rätten till vägen upphör och under förutsättning att intrånget kan undanröjas, minskas eller förebyggas genom ägoutbyte. Något hinder bör inte möta att även avsluta och fastställa ägoutbytesförrättningen innan frågan om den aktuella rättighetens upphörande blivit avgjord.

### Hemställan

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte.

Lagförslaget torde få fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*<sup>1</sup>.

Jag hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget inhämtas enligt 87 § regeringsformen genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:

*Gunnel Anderson*

<sup>1</sup> Förslaget, vilket så när som på vissa redaktionella avvikelser är likalydande med det vid propositionen fogade förslaget, har uteslutits här.

*Bilaga 1*

(Departementspromemorian)

**Förslag  
till  
Lag  
om rätt för innehavare av järnväg att påkalla förrättning  
för ägouthyte**

För att minska intrång, som åsamkas fastighet genom att dess rätt till väg över järnvägsmark upphäves, äger innehavaren av järnvägen rätt att påkalla ägouthyte enligt lagen den 18 juni 1926 (nr 326) om delning av jord å landet eller lagen den 12 maj 1917 (nr 269) om fastighetsbildning i stad. I fråga om förrättningen äger bestämmelserna i dessa lagar om delägare motsvarande tillämpning på innehavaren av järnvägen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1969.

*Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 18 mars 1969.*

## N ä r v a r a n d e:

justitierådet NORDSTRÖM  
regeringsrådet WALBERG  
justitierådet WESTERLIND  
lagmannen ULVESON.

Enligt lagrådet den 17 mars 1969 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 7 mars 1969, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle inhämtas enligt 87 § regeringsformen över upprättat förslag till *lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte*.

Förslaget, som är bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsassessorn Per Jermsten.

*Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.*

Ur protokollet:

*Brita Dydrick*

*Utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 21  
mars 1969.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN, BENGTTSSON.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över förslag till *lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte*.

Föredraganden upplyser, att lagrådet lämnat lagförslaget utan erinran, och hemställer att Kungl. Maj:t, efter vissa redaktionella jämkningar av lagtexten, genom proposition föreslår riksdagen att antaga förslaget.

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:

*Gunnel Anderson*