

## Nr 36

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte.*

Genom en den 21 mars 1969 dagtecknad proposition, nr 75, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om rätt för innehavare av järnväg att påkalla ägoutbyte.

### **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.

### **Lagförslaget**

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

#### **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.

### Inledning

T.f. chefen för justitiedepartementet, statsrådet Sven-Eric Nilsson, anför i propositionen inledningsvis följande.

Järnvägsbyggandet under 1800-talet medförde omfattande skador på fastighetsbeståndet. Det var sålunda inte ovanligt att en spårlinje lades ut rätt över brukningsenheter, fastigheter eller ägototter. 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.

Yttranden över promemorian har efter remiss avgetts av Göta hovrätt, SJ, 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 överlantmätnarna i Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Malmöhus, Älvsborgs, 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

Utskottet hänvisar till propositionen s. 4—12.

### Remissyttrandena

Utskottet hänvisar till propositionen s. 12—14.

### 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 spårlinjen lagts ut i en sträckning som kommit att skära över redan befintliga och fortfarande utnyttjade enskilda bruknings- eller utfartsvägar.

De sålunda tillkomna ägovägs korsningarna har visserligen minskat en del av olägenheterna med de arronderingsförsämringar som järnvägsbygget 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 brukningsenheternas 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 järnvägs linjen 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 obevakad korsning, anläggande av planskild korsning och byggande av parallellväg till en på annan plats belägen planskild eller bevakad 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 ombildning av fastigheter i något avseende och ersätter således ägoutbytesinstitutet. Rätt att begära fastighetsreglering tillkommer enligt 5 kap. 3 § andra stycket FBL den för vars räkning egendom skall tas i anspråk genom 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 fastighetsindelningen. En genomgående strävan bakom lagförslaget är emellertid i lika hög grad att skapa möjligheter att enkelt och smidigt komma till rätta med redan bestående skador på fastighetsindelningen. FBL är avsedd 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 framhållit 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—Töreboda 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 ägovägs korsningar även på övriga bansträckor.

Med utgångspunkt från bl. a. nämnda uppgifter lämnas i departementspromemorian en närmare redogörelse för de motiv som kan åberopas för en provisorisk lagstiftning i enlighet med SJs framställning. Såväl trafiksäkerhetsintresset som fastighetsindelningssynpunkter tillmäts därvid stor betydelse. I sistnämnda sammanhang frambålls bl. a. att ökade ansträngningar att avstänga ägovägs korsningar enbart med stöd av nu gällande rättsregler otvivelaktigt kommer att framtinga en mängd expropriationsförfaranden med ofta mycket komplicerade ersättningsfrågor. I fall där re-

sultatet av expropriationen innebär att ersättning utgår för intrång vilket direkt 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 frågorna 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.

Departementspromemoriens 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. Vägställarens 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 lagakraftvägande 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 åberopas 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 fastighetsägare 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 tvångsägoutbyte 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.

### **Lagrådsbehandlingen**

Lagrådet har lämnat lagförslaget utan erinran.

### **Utskottet**

Utskottets granskning av det vid propositionen fogade lagförslaget har icke givit anledning till erinran. Utskottet får därför hemställa att riksdagen bifaller propositionen nr 75.

Stockholm den 29 april 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

**ERIK GREBÄCK**

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Svante Kristiansson (s), Knut Johansson (s)\*, Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m)\*, Nils-Eric Gustafsson (cp), fröken Ranmark (s) och fru Landberg (s);

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Tobé (fp)\*, Franzén i Träkumla (cp)\*, fru Ekroth (s), herrar Hammarberg (s), Wachtmeister (m)\* och Hugosson (s).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.