



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

EX.A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1951:52
JUSTITIEDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
MED FÖRSLAG TILL

Lag om fördelning i vissa fall av
kostnader för anordningar i korsning
av järnväg och väg m.m.

AVGIVET AV
*inom Justitiedepartementet tillkallad
utredningsman*

STOCKHOLM

1951

Statens offentliga utredningar 1951

Kronologisk förteckning

1. Statligt stöd åt svensk filmproduktion. Beckman. 73 s. **Fi**.
2. Försvarets personaltjänst. Kihlström. 166 s. **Fö**.
3. Förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Victor Peterson. 139 s. **K**.
4. Antagningen av medicine studerande m. fl. Kihlström. 123 s. **E**.
5. Förslag till naturskyddslag m. m. Haeggström. 212 s. **Jo**.
6. Näringslivets lokalisering. Appelberg, Uppsala. 245 s. **H**.
7. Principer för dyrortsgrupperingen. Kihlström. 116 s. **C**.
8. Betänkande angående polis- och åklagarväsendets organisation. Norstedt. 304 s. **I**.
9. 1945 års universitetsberedning. 6. Den vetenskapliga publiceringsverksamheten, personal-, institutions- och stipendiäfrågor m. m., det akademiska beföringsväsendet. Svenska Tryckeriaktiebolaget. 332 s. **E**.
10. Sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. Victor Peterson. 171 s., 3 pl. **K**.
11. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 10. Tiden juli 1948—juni 1950 jämte sakregister till delarna 1—10. Av K. Amark. Idun. 333 s. **H**.
12. Promemoria med förslag till allmän verkstadska. Katalog och Tidskriftstryck. 68 s. **Ju**.
13. 1944 års allmänna skattekommitté. 5. Betänkande angående studiekostnaders behandling i beskattningshänseende. Marcus. 79 s. **Fi**.
14. Landsbygdselektrifieringens utbredning år 1950. Idun. 47 s. **K**.
15. Daghem och förskolor. Betänkande om barnstugor och barn tillsyn. Victor Peterson. 641 s., 6 pl. **S**.
16. Filmcensuren. Betänkande 1. Beckman. 95 s. **E**.
17. Statens sjukhusutredning av år 1943. Betänkande 6. Redogörelse för arbetsstudier vid kropsjukhusens vårdavdelningar m. m. Beckman. 233 s. **I**.
18. Betänkande med förslag till förordning angående upphandling och arbeten för statens behov m. m. Norstedt. 77 s. **Fi**.
19. SOS. Samhällets olycksfalls- och säkerhetstjänst. Gummeson. 89 s. **I**.
20. Betänkande med förslag till ny ägofredslagstiftning. Beckman. 143 s. **Jo**.
21. Kejnekommissionens utredning. Norstedt. 313 s. **Ju**.
22. Förslag till sjömanslag m. m. Marcus. 106 s. **H**.
23. Socialvårdskommitténs betänkande. 18. Utredning och förslag angående begravningshjälpförsäkring. Falu Nya Boktryckeri, Falun. 43 s. **S**.
24. Betänkande med förslag rörande utformningen av åtgärder för ökad skattefinansiering av kommunala investeringar. Beckman. 55 s. **Fi**.
25. Socialvårdskommitténs betänkande. 19. Utredning och förslag angående yrkesskadeförsäkringslag m. m. Kihlström. 55*, 443 s. **S**.
26. Vatten- och avloppsfrågan. Beckman. XIV, 597 s. **K**.
27. Konkurrensbegränsning. Betänkande med förslag till lag om skydd mot samhällsskadlig konkurrensbegränsning. Del 1. Idun. 722 s. **H**.
28. Konkurrensbegränsning. Betänkande med förslag till lag om skydd mot samhällsskadlig konkurrensbegränsning. Del 2. Bilagor. Idun. 549 s. **H**.
29. Skolöverstyrelsens organisation. Victor Peterson. 358 s. **E**.
30. Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955. Marcus. 200 s. **Fi**.
31. Den utomprocessuella rättshjälpen åt mindre bemedlade. Norstedt. 116 s. **Ju**.
32. Bränsle och kraft. Orientering rörande Sveriges energiförsörjning. Av K.-G. Ljungdahl. Gummeson. 73 s. **H**.
33. 1946 års kommitté för sjuksköterskeutbildningen. 2. Högre utbildning av sjuksköterskor m. m. 3. Specialutbildning av sjuksköterskor. Kihlström. 120 s. **I**.
34. Betänkande angående omorganisation av apoteksväsendet i riket m. m. Katalog och Tidskriftstryck. XVI, 679 s. **I**.
35. Den svenska byggnadsmaterialmarknaden. Produktion, distribution och prissättning av jord- och stenindustriens material. Av N. Tengvik. Sydsvenska Dagbladets Aktiebolag, Malmö, 278 s. **S**.
36. Arkiv- och biblioteksfilmning. Appelberg, Uppsala. 114 s. **E**.
37. Universitetskanslersämbetets uppgifter och organisation m. m. Falu Nya Boktryckeri, Falun. 116 s. **E**.
38. Skor. Beckman. 347 s. **H**.
39. Betänkande angående producent- och kontantbidrag till vissa innehavare av mindre jordbruk. Beckman. 120 s. **Jo**.
40. Förslag till lagstiftning om förbud mot bebyggelse m. m. inom vissa strandområden. Kihlström. 149 s., 4 kartor. **Ju**.
41. Ungdomen möter samhället. Ungdomsvårdskommitténs slutbetänkande. Beckman. 223 s. **Ju**.
42. Betänkande med förslag till utlänningslag m. m. Sydsvenska Dagbladets Aktiebolag, Malmö. 314 s. **Ju**.
43. 1944 års nykterhetskommitté. 1. Statistiska undersökningar kring alkoholfrågan. Appelberg, Uppsala. 343 s. **Fi**.
44. 1944 års nykterhetskommitté. 2. Verkan på den mänskliga organismen av maltdrycker med olika alkoholhalt. Av L. Goldberg. Appelberg, Uppsala. 148 s. **Fi**.
45. 1950 års folkpensionsrevision. Avdragsregler och bostadstillägg. Victor Peterson. 164 s. **S**.
46. Betänkande med förslag angående flyttning av Stockholms örlogsbas till Stockholms södra skärgård. Katalog och Tidskriftstryck. 102 s., 2 kartor. **Fö**.
47. Anstaltsvårdades rätt till folkpension m. m. Falu Nya Boktryckeri, Falun. 154 s. **S**.
48. Betänkande angående skol- och yrkeshem för barn med komplicerad utvecklingshämning. Katalog och Tidskriftstryck. 144 s. **I**.
49. Turisttrafiken från utlandet. Norstedt. 233 s. **H**.
50. Den prekliniska tandläkarutbildningens ordnande. Appelberg, Uppsala. 64 s. **E**.
51. 1949 års skatteutredning. Betänkande angående den statliga direkta beskattningen. Beckman. 400 s. **Fi**.
52. Betänkande med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m. m. Sydsvenska Dagbladets Aktiebolag, Malmö. 72 s. **Ju**.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet.



BETÄNKANDE
MED FÖRSLAG TILL

Lag om fördelning i vissa fall av
kostnader för anordningar i korsning
av järnväg och väg m.m.

AVGIVET AV

*inom Justitiedepartementet tillkallad
utredningsman*

A. Bexelius





RETTSAKÄRDE

med förslag till

Lag om fördelning i vissa fall av
kostnader för anordningar i korsning
av järnväg och väg m.m.

AVFATTAD

inom Justitiedepartementet tillhöllad

utredningsman

MALMÖ 1951

SYDSVENSKA DAGBLADETS AKTIEBOLAG

512176

INNEHÅLL

Skrivelse till herr statsrådet och chefen för Kungl. Justitiedepartementet	5
Förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m.m.	7

MOTIV

Översikt av meddelade bestämmelser rörande järnvägs korsningar	10
Inledning	10
Bestämmelser, meddelade i samband med fastställande av arbetsplaner och kon- cessioner för järnvägsföretag	10
Expropriationsförfattningarna	11
Lagen om enskilda vägar	13
Lagen om stängselskyldighet för järnväg	14
Bestämmelser om säkerhetsanordningar	15
Äldre författningsförslag, Utredningsuppdraget	17
Det nuvarande rättsläget	24
Beskaffenheten av befintliga övergångar och behovet av ändringsåtgärder	35
Behovet av lagstiftningsåtgärder	39
Principerna för en reform	50
Fördelning av kostnaderna för underhåll av redan befintliga övergångar.	50
Fördelning av kostnaderna för ändring av redan befintliga övergångar	51
Fördelning av kostnaderna för övergångar som framdeles inrättas	55
Skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta övergång och att medgiva breddning eller annan ändring av befintlig övergång	58
Den föreslagna lagstiftningens räckvidd.	60
Specialmotivering till lagförslaget	63

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 december 1948 har Herr Statsrådet den 11 januari 1949 förordnat mig att inom justitiedepartementet verkställa av riksdagen i skrivelse den 17 april 1948, nr 116, begärd utredning av frågan rörande fördelning av kostnaderna för anordningar vid korsning mellan järnväg och ägoväg.

Sedan utredningen, vid vilken hovrättsrådet i hovrätten för Nedre Norrland A. H. V. Körlof biträtt såsom sekreterare, numera slutförts, får jag härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m.m.

Sundsvall den 10 december 1951.

Alfred Bexelius

/ Voldemar Körlof

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 december 1918 har Herr Statsrådet den 11 januari 1919 förordnat mig att inom Justitiedepartementet verkställa av riksdagen i skrivelse den 17 april 1908, nr 116, bekrädd utredning av frågan rörande fördelning av kostnaderna för anordningar vid korning mellan järnväg och ägare.

Sedan utredningen, vid vilken hovrättsrådet i hovrätten för Norra Norrland A. H. V. Köhler biträtt såsom sekreterare, numera ståtör, för jag härmed förbarmt övertagna beträkande med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korning av järnväg och väg m.m.

Sundsvall den 10 december 1921.

Alfred Bazellius

Valdemar Köhler

Förslag

till

Lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m.m.

Häriigenom förordnas som följer.

1 §.

Framdrages järnväg så, att den skiljer ägor, hörande till samma fastighet, från varandra, vare den som anlägger järnvägen pliktig att på egen bekostnad inrätta och underhålla sådan övergång över järnvägen, att fordon och redskap, vilka erfordras för ägornas ändamålsenliga brukande, utan oskälig omgång kunna förflyttas däremellan.

Vad nu sagts gälle dock ej där övergången skulle medföra märkligt men vid järnvägens drift eller draga kostnader, som ej skulle stå i skäligt förhållande till nyttan därav för fastigheten.

Om ersättning för skada och intrång genom framdragande av järnväg skils i lagen om expropriation.

2 §.

Skall enskild väg, varmed avses att vinna förbindelse mellan fastighets ägor, framdragas över järnväg, ankomme det på fastighetens ägare att bekosta utförande och underhåll av de särskilda anordningar, såsom grindar, dikestrummor och varningsmärken, vilka erfordras i övergången.

3 §.

Medför tillkomsten av övergång, som avses i 1 eller 2 §, nytta för järnvägens innehavare eller ägare av fastighet, vars behov övergången är avsedd att tillgodose, genom att tidigare inrättad övergång eller däri anbragt särskild anordning, vars underhåll åligger honom, kan indragas eller genom åtgärdens inverkan på trafikförhållandena vid den äldre övergången, vare han, även om kostnaderna för den nya övergången enligt 1 och 2 §§ icke skulle åvila honom, pliktig att deltaga däri efter vad som kan anses skäligt med hänsyn till den nytta han har av åtgärden.

4 §.

Erfordras till följd av ändrade förhållanden, att en i samband med järnvägs framdragande tillkommen övergång, som tillgodoser behovet av förbindelse mellan fastighets ägor, vidgas eller annorledes ändras, och brukas fastigheten för väsentligen samma ändamål som vid järnvägens tillkomst, skola kostnaderna för ändring av anordning, vars underhåll ankommer på järnvägens innehavare, bäras av denne.

Vad i första stycket stadgas skall äga motsvarande tillämpning med avseende å kostnaderna för ändring av övergång, som visserligen tillkommit efter järnvägens framdragande men som ersatt en i samband därmed anordnad övergång.

5 §.

Skall övergång, som tillgodoser en eller flera fastigheters behov av förbindelse mellan ägor tillhörande samma fastighet, vidgas eller annorledes ändras i annat fall än som avses i 4 §, skola kostnaderna för ändringen ävensom härigenom uppkommen ökning i underhållskostnaderna fördelas mellan järnvägens innehavare samt fastighetens eller fastigheternas ägare med hänsyn till den nytta som för envar av dem uppkommer genom åtgärden.

6 §.

Vad i 4 och 5 §§ sägs om fördelning av kostnaderna för ändring av övergång skall icke äga tillämpning där åtgärden helt eller delvis föranletts av annan vägtrafik än sådan, som framgår mellan fastighets ägor.

7 §.

Ej må på grund av vad i 4 eller 5 § stadgas ägare av fastighet, vars ägor delas av järnvägen, belastas med kostnad för anordnande av korsning i skilda plan av järnvägen och väg, som tjänar till förbindelse mellan ägorna, eller för säkerhetsanordningar av annan beskaffenhet än dem, som anbragtes vid övergångens tillkomst.

8 §.

Vad i fråga om fördelning av kostnaderna för övergång genom dom eller avtal bestämmes skola gälla mellan järnvägens innehavare och ägare eller innehavare av fastighet gälle jämväl mot den, som förvärvar sakägarens rätt i avseende å järnvägen eller fastigheten.

9 §.

Yrkande om skyldighet för den, som anlägger järnväg, att anordna och bekosta övergång enligt 1 § må väckas allenast i mål om expropriation av mark för järnvägens behov och skall vid äventyr av talans förlust framställas före huvudförhandlingen vid den första domstol, som dömer i målet.

Vad i denna lag stadgats om järnväg gälle även med avseende å spårväg.

Denna lag träder i kraft den

Bestämmelserna i 4—8 §§ skola äga tillämpning jämväl å övergång, som tillkommit före lagens ikraftträdande.

MOTIV

ÖVERSIKT AV MEDDELADE BESTÄMMELSER RÖRANDE JÄRNVÄGSKORSNINGAR

Inledning

Några allmänna bestämmelser om villkoren för drivande av järnväg — såsom beträffande tillstånd till rörelsens utövande, trafiksäkerhet, taxepolitik, rättigheter och skyldigheter i förhållande till andra trafikleder m.m. — finnas ej meddelade i lag.

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

Här skall först lämnas en kort översikt av sistnämnda bestämmelser till belysning av frågorna rörande korsning mellan järnvägar och ägovägar.

Bestämmelser, meddelade i samband med fastställande av arbetsplaner och koncessioner för järnvägsföretag

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

Den form, under vilken tillstånd till anläggande av enskild järnväg lämnats av Kungl. Maj:t, utgjordes under 1850- och 1860-talen av privilegium, oktroj eller fastställelse av uppgjord plan för anläggningen. Några utförligare bestämmelser för dessa äldre järnvägar meddelades i allmänhet icke av Kungl. Maj:t. Enär de flesta anläggningarna erhöilo understöd av statsmedel, uppställdes emellertid av rikets ständer eller riksdagen vissa villkor och förbehåll angående byggnadens utförande, varjämte garanti lämnades för återbetalning av upptagna lån.

Från och med år 1869 har tillstånd till anläggning av enskild järnväg lämnats av Kungl. Maj:t i form av koncession å anläggningen. Innehållet i koncessionerna har varit synnerligen växlande. De innehålla emellertid genomgående en för-

teckning över rättigheter och skyldigheter som tillkomma koncessionshavaren. Rättigheterna bestå i regel i expropriationsrätt i enlighet med företedd plan, rätt att i vissa hänseenden begagna kronans mark samt fridlysning av järnvägen med tillhörande anläggningar. Bland de skyldigheter, som plägat upptagas i koncessionerna, märkas åtskilliga föreskrifter angående banans och den rullande materielens beskaffenhet. Beträffande vägövergångar har stundom uttryckligen föreskrivits, att fastställelsen av planen icke utgjorde hinder för prövning av framdeles (i koncessioner före år 1892: under arbetets fortgång) möjligen uppkommande frågor angående omläggning av vägar, som järnbanan överginge, eller om vattenuppdämning å ägor eller rörande hinder i flottled eller farled till följd av järnvägsanläggningen.

De arbetsplaner rörande järnvägsanläggning som legat till grund för Kungl. Maj:ts beslut om utförande av sådant företag ha regelmässigt utgjorts av plan- och profilritningar över järnvägen med tillhörande beskrivning, detaljritningar och kostnadsförslag. Ritningarna ha åtminstone ofta varit så utförliga att läget av tilltänkta enskilda vägövergångar varit utmärkt å desamma. Kungl. Maj:ts fastställelsebeslut synas enligt sin ordalydelse i regel endast ha omfattat plan- och profilritningarna. Undantagsvis finnas även övriga handlingar omnämnda. Vid fastställande av plan för enskild järnväg har Kungl. Maj:t i regel uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att förse ritningarna med påskrift att desamma blivit av Kungl. Maj:t, på sätt och under villkor som i koncessionsresolutionerna omförmäldes, fastställda att lända till efterrättelse vid arbetets utförande. Avvikelse från fastställd plan har, såvitt angår enskild järnväg, fått ske endast där fråga varit om mindre jämkningar och då endast efter tillstånd av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller, i vissa fall, den av styrelsen utsedde kontrollingenjören. Omfattningen av de avvikelser, som ansetts kunna äga rum utan särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t, torde ungefärligen kunna bedömas med ledning av de i åtskilliga koncessioner förekommande bestämmelser, vilka härutinnan föreskriva ett maximiavstånd av 2.000 fot eller 600 meter från den i planen angivna linjen. Beträffande de statliga järnvägsbyggena synes en liknande princip ha tillämpats; beslut om mindre avvikelser från planen ha emellertid då meddelats av järnvägsstyrelsen.

Expropriationsförfattningarna

Skyldigheten att avstå mark för trafikled reglerades vid tiden för de första järnvägsanläggningarna av förordningen den 20 november 1845 om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov. Enligt 1 § av nämnda förordning var jordägares skyldighet att avstå mark beroende på Kungl. Maj:ts förordnande i varje särskilt fall. Sådant förordnande kunde meddelas då marken erfordrades för vissa uppräknade ändamål, bl.a. till allmän väg m.m. eller "dylikt allmänt behov". Förordningen ansågs i rättstillämpningen gälla även järnväg.

Enligt en den 27 november 1845 utfärdad kungörelse med vissa föreskrifter i anledning av vad om jords eller lägenhets avstående för allmänt behov är vordet förordnat skulle ansökning eller hemställan om Kungl. Maj:ts tillstånd till inlösen av mark vara åtföljd av bl.a. fullständig plan för det tillämnade företaget med kostnadsförslag, avfattning på karta av all den jord eller byggnad, vars avstående ansåges behöfligt, bestyrkt förteckning på sådan fastighets ägare eller innehavare samt uppgift på de överenskommelser, som blivit träffade eller de hinder vilka däremot mött.

1845 års förordning avlöstes av förordningen den 14 april 1866 angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov. De ändamål, för vilka inlösen fick äga rum, voro såvitt nu är fråga angivna på samma sätt som i den äldre förordningen. 1845 års tillämpningskungörelse bibehöll sin giltighet.

Enligt expropriationslagen den 12 maj 1917, som efterträtt 1866 års nyssnämnda förordning, kan expropriationsrätt beviljas för bl.a. järnväg eller spårväg för allmän trafik. Tillämpningskungörelsen har ersatts av ett stadgande (4 § i lagen) av innehåll att vid ansökning om expropriation skall fogas karta över fastigheten med beskrivning, utdrag av fastighetsregistret såvitt fastigheten angår, styrkt uppgift om fastighetens ägare och innehavare samt, om i något avseende överenskommelse träffats, redogörelse därför.

Enligt 7 § första stycket expropriationslagen är ägare av fastighet, varav en del exproprieras, berättigad till ersättning för skada och intrång, som åsamkas återstoden av fastigheten genom expropriationen. I motiven framhålles att skadan för att vara ersättningsgill skall stå i direkt sammanhang med expropriationen. Så är fallet, då skadan icke alls eller icke i motsvarande omfattning skulle ha drabbat egendomen, om den ej utgjort föremål för expropriation. Vad sålunda nu gäller rörande intrångsersättning överensstämmer i sak med äldre rätt. Ägare av fastighet, varav en del exproprierats för framdragande av järnväg, har alltså städe varit berättigad till ersättning för intrång, som åsamkats återstoden av fastigheten genom järnvägen, t.ex. för försvårade förbindelser mellan ägor, vilka åtskilts genom järnvägen.

Expropriationslagen innehåller icke, lika litet som tidigare författningar i ämnet, något stadgande, i kraft varav den exproprierande kan åläggas att vidtaga särskilda anordningar till förekommande av olägenheter, vilka genom expropriationen eller den exproprierade markens användning för avsett ändamål åsamkas återstoden av fastigheten, såsom skyldighet för järnvägsinnehavare att anordna och bekosta övergång. Enligt vad som framgår av det kommittébetänkande, som låg till grund för 1917 års expropriationslag, har det ej ansetts lämpligt att sådan skyldighet fastställdes i expropriationsmålet. I vissa fall, särskilt i äldre tid, har det dock förekommit att expropriationsdomstolen ingått i prövning av dylika frågor samt föreskrivit vissa bestämda åtgärder att företagas av den exproprierande.

Däremot förutsattes i 1917 års expropriationslag att överenskommelse kan

ingås om att den exproprierande skall vidtaga åtgärder i angränsande fastigheters intresse. Sålunda stadgas i 7 § andra stycket — såsom undantag från den i första stycket av samma paragraf upptagna, nyss omnämnda regeln om ersättning för skada och intrång, som åsamkas återstoden av fastigheten genom expropriationen — att vid expropriationsersättnings bestämmande hänsyn skall tagas till huruvida den exproprierande på grund av åtagande eller av annan anledning är pliktig att vidtaga åtgärd till förebyggande eller förminskande av skada eller intrång. Denna grundsats, vilken ej finnes uttryckt i 1866 års expropriationsförfattning, torde dock överensstämma med vad som ansetts gälla även före tillkomsten av 1917 års expropriationslag. I motiven till denna lag finnes uttryckligen angivet att, om överenskommelse ej träffas mellan parterna om vidtagande av skyddsåtgärder, expropriationsnämnden har att värdera skadan sådan den kan antagas bli utan dylika åtgärder. Jämkning av expropriationsersättning i fall, som nu sagts, skall dock ej äga rum mot fastighetsägarens bestridande, där fråga är om expropriation för annans räkning än kronans och åtagandet innebär utfästelse av servitut till förmån för fastighetsdel, som ej exproprieras, samt utfästelsen ej skett i sådan form att in-teckning för servitut kan meddelas. Förekomsten av denna bestämmelse torde ha föranlett att skriftliga servitutsavtal av beskaffenhet att kunna in-tecknas blivit upprättade i de fall, då tillämpning av bestämmelsen kunnat ifrågasättas.

Lagen om enskilda vägar

Efter genomförandet av de expropriationer eller frivilliga avtal om markförvärv, som skett i samband med järnvägs anläggande, ha möjligheterna för enskilda markägare att bereda sig tillgång till övergångsställe varit synnerligen begränsade. Såvitt angår tiden före ikraftträdandet av lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet har i själva verket markägaren härutinnan varit uteslutande hänvisad till möjligheten att åstadkomma frivillig uppgörelse med järnvägens förvaltning. Genom sagda lag infördes emellertid en bestämmelse att, där det för fastighets ändamålsenliga brukande vore av synnerlig vikt att väg för den fastighet byggdes över annan fastighets område och sådant ej kunde lända till märkligt men för den senare fastigheten, därifrån skulle upplåtas den mark som åtginge till vägen. Bestämmelsen i fråga har i oförändrat skick överförts till de senare lagverk, vilka sedermera ersatt 1907 års lag, nämligen lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar samt lagen den 3 september 1939 i samma ämne. I sistberörda lag, vilken alltjämt är gällande, återfinnes bestämmelsen under 6 §. Enligt bestämmelser i 15—39 §§ nämnda lag skall skyldighet att upplåta mark till enskild väg göras gällande vid förrättning i närmare beskriven ordning.

Ehuru de nu refererade bestämmelserna otvivelaktigt äro tillämpliga även å mark, som ingår i järnväg, synes förrättningar för reglering av rättsförhållan-

dena med avseende å korsningar mellan järnvägar och ägovägar icke ha ägt rum i någon större utsträckning. Skälen härtill torde främst ha varit att vederbörande förvaltning i allmänhet tillmötesgått enskilda markägares önskemål att erhålla tillgång till övergångsställen, där sådana kunnat anordnas utan men för trafiksäkerheten; om åter detta ej varit fallet har rätt till övergångsställe givetvis icke kunnat framtingas med stöd av nyssberörda bestämmelser. Enär enligt stadganden i ovannämnda författningar ersättning skolat utgå såväl för upplåtelse av mark till väg som för annat intrång, vilket förorsakas av vägs byggande eller begagnande, har ej heller någon ekonomisk fördel stått att vinna för den enskilde markägaren genom anlåtande av förrättningsvägen.

Lagen om stängselskyldighet för järnväg

Järnvägarnas inhägnande ansågs förr nödvändigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. De flesta järnvägar ha också av detta skäl vid anläggandet försetts med stängsel. Skyldighet för järnvägsinnehavare att hålla stängsel till skydd för betande kreatur förelåg förr endast om och i den mån järnvägen genom föreskrift i koncession eller på annat sätt ålagts eller eljest åtagit sig hägnadsskyldighet (se prop. 19/1945 s. 31; jfr SOU 1944:35). Då hägnad numera icke anses erforderlig till skydd för trafiken, nedlades under 1920- och 1930-talen en betydande del av järnvägsstängslen. I anledning av denna utveckling har genom lag den 13 april 1945 om stängselskyldighet för järnväg m.m. införts skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur, såframt kostnaden för stängsel icke är oskäligen i förhållande till nyttan därav för betesbruket. Denna skyldighet kan enligt lagens övergångsbestämmelser under vissa förutsättningar göras gällande även med avseende å sådana bansträckor, som vid lagens ikraftträdande icke voro inhägnade.

Lagen innehåller ej någon särskild bestämmelse angående led eller grind, som erfordras på grund av att järnväg korsas av annan trafikled. Under förarbetena till lagen synes emellertid närmast ha förutsatts att stängselskyldigheten även kan omfatta förpliktelse för järnvägsinnehavare att vid korsning mellan järnväg och enskild väg hålla grind över vägen (se SOU 1944:35 s. 52 och prop. 19/1945 s. 42—43). Denna uppfattning (jfr nedan s. 28) överensstämmer med grunderna för lagstiftningen om ägofred. Till belysning av sistnämnda spörsmål må anföras följande.

I § 15 i förordningen den 21 december 1857 om ägors fredande mot skada av annans hemdjur stadgades, att led eller grind, som tarvades över väg, skulle hållas av den som hade att hålla annat stängsel å samma ställe, varvid avseende skulle göras å större kostnad för ledet eller grinden. Ägde någon rätt till enskild väg eller fädrift över annans ägor, hade han därför att ensam hålla led eller grind.

I nu gällande lag om ägofred av den 2 juni 1933 återfinnes i förevarande ämne blott ett stadgande i 3 § av innehåll att, där i stängsel ingår grind eller led,

avseende vid stängselskyldighetens fördelning skall fästas vid större kostnad för grinden eller ledet. I det till lagrådet remitterade förslag, som kom att ligga till grund för 1933 års lag, hade i 4 §, i anslutning till äldre rätt, intagits en föreskrift att fastighet, som på grund av servitut ägde rätt till väg, hade att hålla led eller grind å vägen, om ej annorlunda avtalats. Vid remissen till lagrådet framhöll departementschefen, att, där väg upplåtits enligt enskilda väglagen, gruvestadgan, vattenlagen eller lagen den 16 maj 1930 om vägrätt, besväret att hålla led eller grind å vägen, där denna passerade fastighetsgräns, borde ligga å de fastigheter, som vore skyldiga att hålla stängsel i gränsen. Då det borde förutsättas att ägarna till de fastigheter, över vilka vägen ginge, i samband med vägens anläggande uppburit ersättning för sagda besvär, syntes det fullt skäligt att detta lades å nämnda fastigheter. Vad nu anförts torde i huvudsak äga tillämpning jämväl i fråga om väg, som tillkommit genom expropriation. Bestämmelserna i 7 § första stycket och 11 § expropriationslagen måste anses innebära, att vid expropriation av mark till väg eller av rätt till väg ersättning skulle gäldas till ägarna av de fastigheter, som genomskures av vägen, för sådant besvär, som förut sagts. — Bestämmelsen uteslöts på hemställan av lagrådet. I sitt yttrande anförde lagrådet bl.a. att skyldigheten att deltaga i stängselbördan även omfattade hållande av grind eller led där det tarvades; vägen finge sålunda avstängas. Undantag från denna regel ägde naturligen rum, där på särskild rättsgrund skyldigheten att hålla grinden eller ledet åvilade den ene grannen ensam eller ock en tredje fastighet, som begagnade vägen. Lagrådet fann emellertid den närmare bestämning av det undantag, som upptagits i det remitterade förslaget, icke vara tillfredsställande samt angav vissa fall, där den föreslagna bestämmelsen komme att föranleda överflyttning av skyldigheten att hålla grind från de stängselskyldiga till den servitutsberättigade, samt konstaterade att det vore svårt att i förevarande sammanhang träffa ett avgörande, som gjorde rättvisa åt skiftande situationer.

Bestämmelser om säkerhetsanordningar

De i allmän författning givna bestämmelserna om järnvägsinnehavares skyldigheter med avseende å korsande trafikled inskränka sig i själva verket till vissa i senare tid tillkomna administrativrättsliga föreskrifter om säkerhetsanordningar m.m.

Den 23 maj 1924 utfärdades sålunda en kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m.m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Kungörelsens tillämplighetsområde var begränsat att avse korsning med väg, gata eller annan allmän plats, som var upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befaren. Enligt kungörelsen ålåg det järnvägs innehavare att i enlighet med vissa närmare bestämmelser uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar

i korsning mellan järnväg och trafikled, som nyss nämnts, samt i vissa fall att fullgöra bevakning av korsningen. Vad sålunda förordnats skulle emellertid enligt uttrycklig bestämmelse (i § 2 andra stycket) icke ha avseende å frågan, vem som slutligen skulle vidkännas kostnaderna för åtgärderna.

1924 års kungörelse har numera avlösts av en den 26 juni 1933 utfärdad kungörelse i samma ämne. Jämväl i denna kungörelse, som alltjämt är gällande, finnes intaget ett liknande förbehåll angående kostnaderna som i den äldre kungörelsen (§ 2 tredje stycket).

Enligt kungörelsen den 5 december 1941 angående statsbidrag till bestridande av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar kan järnvägs innehavare erhålla bidrag av statsmedel med intill 90 % av engångskostnad för anordning, som vidtagits på grund av bestämmelserna i nyssberörda kungörelse den 26 juni 1933.

ÄLDRE FÖRFATTNINGSFÖRSLAG. UTREDNINGSG- UPPDRAGET

Förslag till bestämmelser angående fördelningen av kostnaderna för anordningar i korsning av järnväg och väg framlades första gången av den år 1904 tillsatta trafiksäkerhetskommittén. I dess år 1907 avgivna betänkande med förslag till bestämmelser för tillgodoseende av trafiksäkerheten å enskilda järnvägar märktes även ett förslag till lag angående korsning av enskild järnväg för allmän trafik och väg. Förslaget innehöll i 19 § bestämmelser om bestridande av kostnaderna för anordnande och vidmakthållande av grind, för utövande av bevakning samt för vidtagande av övriga, i särskilda författningar föreskrivna anordningar vid vägövergång. Bestämmelserna i fråga inneburo i princip, att kostnaderna i fråga skulle betalas av den trafikled, som sist tillkommit. Beträffande väg, vars tillkomst varit en följd av järnvägens framdragande och om vars anläggning anspråk av vederbörande jordägare framställt senast vid expropriationsförrättningen, skulle kostnaderna betalas av järnvägen.

I motiven till sagda bestämmelser uttalas, att med desamma avsetts att ålägga den senare tillkomna farledens representant att bekosta alla de anordningar, som uti ifrågavarande hänseende erfordrades ej blott vid samma farleds anläggning utan allt framgent. Om således vid en järnvägs anläggning en korsning av järnvägen och en förut befintlig väg ansetts icke behöva bevakas, men behov därav sedermera uppkomme, skulle järnvägen vidkännas kostnaderna för i sådant hänseende erforderliga anordningar, även om behovet uteslutande framkallats av ökad trafik på vägen. Grunden härtill vore den äldre farledens rätt att utveckla sig utan hinder av förhållanden, som uppstått efter densammans tillkomst. Kommittén anslöt sig således i denna del helt till den så kallade prioritetsgrundsatsen.

Trafiksäkerhetskommitténs förslag föranledde ingen omedelbar åtgärd. Sedan efter remisser utlåtande över förslaget avgivits av åtskilliga myndigheter, utarbetades emellertid inom civildepartementet av sedermera ombudsmannen hos järnvägsstyrelsen C. A. Hallström ett nytt förslag¹ till lag om korsning mellan järnväg och väg eller gata. Även detta förslag, vilket i olikhet mot det förut nämnda avsåg att bli tillämpligt å såväl statliga som enskilda järnvägar, grundade sig å prioritetsregeln. I enlighet härmed skulle kostnaderna för anbring-

¹ Hallströms lagförslag har icke kunnat återfinnas. Vad i det följande sägs om förslaget grundar sig alltså endast på uppgifter rörande detta, som hämtats från yttranden över förslaget och uttalanden i senare lagstiftningsärenden.

ande och underhåll av anordningar i vägkorsning betalas av järnvägens ägare, därest planen för vägen eller stadsplan, vari gatan upptagits, fastställts tidigare än planen för järnvägen. Med avseende å korsning med enskild väg innebar förslaget, att järnvägens ägare alltid skulle bestrida kostnaderna för korsningens anordnande och underhåll, då anordnandet skulle ske i samband med järnvägens anläggning. Kostnaderna för ändring eller flyttning av korsning skulle enligt förslaget bestridas av järnvägens ägare eller av väg- eller gatuintresset allt eftersom de ändrade förhållanden, som föranlett behovet av ändringen eller flyttningen, vore att hänföra till den ena eller den andra trafikleden. Om de ändrade förhållandena vore att hänföra till såväl järnvägen som till vägen eller gatan, skulle kostnaderna fördelas å ömse sidor i den proportion, vari de ändrade förhållandena vore att hänföra till den ena eller andra sidan. Skulle de ändrade förhållandena icke vara att hänföra vare sig till järnvägen eller till vägen eller gatan, skulle kostnaderna bestridas av den, som haft att bestrida kostnaderna för det ursprungliga anordnandet av korsningen. — Förslaget, vilket överlämnades till chefen för civildepartementet den 27 maj 1918, har icke förelagts riksdagen.

Några konkreta förslag till bestämmelser i ämnet ha sedermera icke framlagts. Orsaken härtill torde främst vara den, att rättsgrundsatserna på området under 1920- och 1930-talen genom rättspraxis blivit så fastslagna, att tvekan om deras innehåll blott undantagsvis försports.

Däremot ha hithörande spörsmål berörts i samband med utredningar på andra närbesläktade områden. Enär de härvid gjorda uttalandena äro ägnade att ytterligare belysa det nuvarande rättsläget på området, förtjäna de viss uppmärksamhet även i detta sammanhang.

I anledning av inkomna framställningar om bidrag av automobilskattemedel till säkerhetsanordningar utarbetades i början av år 1928 inom kommunikationsdepartementet en promemoria i ämnet. I denna uttalades, att den andel av kostnaderna för säkerhetsanordningar, som skäligen kunde anses falla på vägin-tresset, borde helt bestridas av bilskattemedel, under det att den kostnadsandel, som beräknades belöpa på järnvägarna, helt skulle bäras av dessa. Beträffande de principer, som skulle läggas till grund för fördelningen av kostnaderna mellan järnvägs- och vägin-tresset, borde man utgå från gällande rätts grundsats. Praxis kunde emellertid ej sägas lämna fullständig ledning. Vid den nu ifrågasatta fördelningen syntes huvudregeln lämpligen bliva den, att, när fråga vore om kostnad för anordning, vilken föranletts av nyttillkommen trafikled, den som hade att svara för berörda trafikled, ensam finge bära kostnaden, varemot, när fråga vore om anordning, som vid redan befintlig korsning måst vidtagas till följd av förändrade förhållanden, kostnaden skulle bäras av den, som hade att svara för den trafikled, till vilken de ändrade förhållandena vore att hänföra.

Järnvägsekonomisakkunniga framhöllo i skrivelse den 13 oktober 1928 till

chefen för kommunikationsdepartementet att det uppenbarligen icke kunde vara skäligt att belasta järnvägarna med kostnader för ett annat, nytillkommet trafikmedel, automobilerna. Det vore en helt ny trafikform, som uppväxt och som krävde, att vägarna i olika hänseenden väsentligt omändrades. Till dessa erforderliga förändringar hörde även anordningar vid korsningar. Den nya formen av trafik hade blivit en konkurrent till järnvägarna, och det kunde näppeligen vara rimligt att järnvägarna, genom konkurrensen försvagade till sin ekonomi och hämmade i sin utveckling, skulle bära kostnader, som krävdes för det nytillkomna trafikmedlets obehindrade utveckling. De sakkunniga funne det skäligt och riktigt att för biltrafiken tillkomna säkerhetsanordningar bekostades med bilskattemedel. I fråga om kostnadsfördelningen anslöto sig de sakkunniga till vad som förordats i promemorian samt framhöllo att kostnaderna för underhåll och drift av anordningar i korsningarna borde fördelas efter enahanda grunder som engångskostnaderna.

Förslaget om bidrag av bilskattemedel till anordningar vid korsningar mellan väg och järnväg vann statsmakternas bifall. Enligt härom den 4 september 1929 utfärdad kungörelse skulle bidrag med vissa begränsningar utgå med belopp, motsvarande den del av kostnaderna för säkerhetsanordning, som skäligen funnes böra åvila väginresset (jfr numera 1941 års ovannämnda kungörelse i ämnet).

De utredningsmän, som tillkallats med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 november 1931 med uppdrag att verkställa utredning om åtgärder till höjande av trafiksäkerheten vid korsningar i plan mellan vägar och järnvägar, ha även behandlat frågan om fördelning av kostnaderna för särskilda säkerhetsanordningar (SOU 1933:7). Utredningsmännen ansågo, att den praxis som utvecklats på området och vilken det icke borde komma i fråga att i lagstiftningsväg frångå, dåmera gäve sådan ledning, att föga vore att vinna genom en lagstiftning. Det vore att märka att frågan om kostnaderna för uppsättandet av säkerhetsanordningar, som föreskreves i 1924 års kungörelse och vilka förordats av förhållanden, som förelegat vid kungörelsens ikraftträdande, blivit genom 1929 års nyssnämnda kungörelse definitivt reglerad beträffande det övervägande flertalet sådana anordningar. Kostnaderna för underhåll och drift av samma anordningar torde enligt svensk rätt åvila den, som hade att vidkännas kostnaderna för anordningarnas uppsättande. Utredningsmännen kunde icke förorda, att ersättning skulle utgå till järnvägarna enligt de grunder, som kommit till uttryck i 1929 års kungörelse, jämväl för uppsättandet av säkerhetsanordningar, som tillkommit i anledning av förhållanden, som inträffat efter ikraftträdandet av 1924 års kungörelse. Dessa anordningar hade i betydande utsträckning förordats av att vägtrafiken efter berörda tidpunkt väsentligt ökat. Med tillämpning av gällande rättsregler torde därför järnvägarna sakna skyldighet att bestrida ens någon del av kostnaderna för säkerhetsanordningar, som anbragts vid korsningar med dylika vägar.

Vid 1948 års riksdag väcktes två likalydande motioner av herr Gustaf Elofs-son m.fl. (I:189) samt av herr Harald Johnsson i Skoglösa m.fl. (II:319), med hemställan att riksdagen måtte föranstalta om införande i lag av uttrycklig bestämmelse, att innehavare av järnväg, som delade fastighets ägor, vore skyldig att hålla ur driftssynpunkt tillfredsställande anordningar för övergång av järnvägen. Till stöd för yrkandet anfördes följande.

Utvecklingen på jordbrukets område har under senare tid karakteriserats av rationaliseringssträvanden. I den mån den enskildes ekonomi tillåter, mekaniseras driften i stor utsträckning. Gamla föråldrade redskap slås ut och ersätts av moderna jordbruksmaskiner. En hel del av dessa maskiner är avsevärt större och bredare än tidigare nyttjade hjälpmedel. Som exempel kunna nämnas skördetröskor och radsåningsmaskiner. På sådana jordbruksfastigheter vars ägor genomskäras av järnväg uppstå ofta olägenheter därigenom, att dessa breda maskiner till följd av otillfredsställande anordningar icke kunna föras över järnvägen. De grindhål och övergångar, som finnas inrättade av järnvägens innehavare, äro i allmänhet icke tillräckligt breda för de nya maskinerna. Då vederbörande markägare sökt få till stånd en ändring har det visat sig att statens järnvägar och innehavarna av de enskilda järnvägarna i allmänhet icke varit villiga att ordna övergångarna och bredda grindhålen utan ersättning. Endast därest markägaren förklarar sig villig att bekosta arbetet för en breddning, kommer en sådan till stånd. Arbetet skall utföras i järnvägens regi. Denna järnvägarnas inställning till förevarande rationaliseringsspörsmål kan icke anses tillfredsställande och torde icke heller stå i överensstämmelse med gällande rättsgrundsatser.

På den tid, då de flesta järnvägarna byggdes i vårt land, funnos inga lagbestämmelser om skyldighet för innehavare av järnväg att hålla banan inhägnad. Föreskrifter härom ha emellertid, såvitt det gäller statens järnvägar, utfärdats i administrativ ordning. Då det gäller enskilda järnvägar har i allmänhet hägnadsskyldighet ålagts innehavaren i samband med beviljandet av koncession. I andra fall ha järnvägsföretagen vid expropriation eller eljest i samband med förvärv av mark för anläggande av järnväg särskilt åtagit sig eller blivit ålagda att hålla banan inhägnad. Först genom 1945 års lag om stängelskyldighet för järnväg m.m. har innehavare av järnväg blivit i lag förpliktad att hålla stängsel utmed järnväg till skydd för större hemdjur under betesgång. I lagen föreskrives också, att befintligt stängsel icke får borttagas eller lämnas att förfalla. Däremot finnes i lagen ingen uttrycklig föreskrift, som ålägger innehavare av järnväg att hålla övergångar över järnväg jämte grindar å sådana ställen, där järnvägen genomskär brukningsdel. Denna skyldighet har emellertid alltid ansetts ingå i själva stängelskyldigheten. Ej heller finnas några uttryckliga föreskrifter, som angiva hur övergångarna skola vara beskaffade och vilka anspråk de skola fylla. Det torde emellertid få anses ligga i sakens natur att, där stängelskyldighet och skyldighet att hålla övergång och grind föreligger, denna skyldighet innebär att övergången resp. grinden skall vara så beskaffad att den tillgodoser driftens behov. Vid fastställandet av ersättning åt markägare vid byggandet av järnväg torde nämligen ha förutsatts att markägaren alltid skulle beredas möjlighet att på tillfredsställande sätt bruka sina ägor å båda sidor av järnvägen.

Med hänsyn till frågans stora aktualitet och betydelse synes det lämpligt, att det i lag införes bestämmelse av innebörd att stängelskyldighet innefattar skyldighet att hålla övergångar och grindar å sådana ställen, där järnväg genomskär brukningsdel, samt att anordningarna skola vara så beskaffade, att de tillfredsställa den moderna jordbruksdriftens fordringar.

Över motionen inhämtades yttranden från järnvägsstyrelsen, svenska järnvägsföreningen, Sveriges lantbruksförbund och Riksförbundet landsbygdens folk. Härvid befunnos meningarna vara delade mellan lantbruksorganisatio-

nera och järnvägarnas företrädare såväl rörande frågan, vem som vore skyldig att hålla erforderliga anordningar för övergång av järnväg, vilken delar fastighets ägor, som ock beträffande frågan om den närmare innebörden av denna skyldighet.

Lantbruksorganisationerna hävdade, att nämnda skyldighet åvilade järnvägens innehavare. Till stöd härför anförde *Sveriges lantbruksförbund*, att stängselskyldigheten enligt 1945 års lag åvilade järnvägen, samt åberopade jämväl den förut återgivna bestämmelsen i 3 § lagen om ägofred. Enligt lantbruksförbundets mening låge det i sakens natur att grind eller led eller övergång skulle vara av den storlek och det utförande, som erfordrades med hänsyn till den normala användningen av fastigheten eller vägen. Skulle en varaktigare förändring i sättet för fastighetens brukande påkalla ändring av grind eller övergång, borde det även anses naturligt, att dylik ändring åvilade den stängselskyldige. *Riksförbundet landsbygdens folk* gjorde gällande, att det redan enligt grannelagsrättsliga grundsatser ålåg järnvägs innehavare att vidtaga erforderliga åtgärder till förekommande av de skador och olägenheter, som för grannarna bleve en följd av järnvägsdriften. Organisationerna tillstyrkte en lagbestämmelse av det i motionerna angivna innehållet.

Järnvägsstyrelsen ansåg det rättvist och riktigt att de särskilda anordningar beträffande vägövergångar, som påkallades till följd av införandet av nya lantbruksmaskiner, bekostades av jordägaren. Genom skrivelse den 9 december 1943, vilken delgivits samtliga statens järnvägars distriktschefer, hade emellertid järnvägsstyrelsen förklarat, att kostnaderna för breddning av ägovägsövergång inom själva spårområdet och cirka en meter utanför detsamma, skulle bäras av statens järnvägar, under det att det ankomme på jordägaren att svara för ändring av grindar m.m. Enligt styrelsens mening löstes härigenom denna fråga på ett för båda parter tillfredsställande sätt.

Järnvägsföreningen framhöll särskilt att järnvägarna i allmänhet fått sina förhållanden till angränsande jordägare ordnade vid de expropriationer, som föranletts av järnvägarnas tillkomst. Expropriationskartan angäve vilka övergångar som skulle finnas, och man kunde oftast å kartan utläsa bredden å detsamma. Vid lösning av frågan om kostnaderna för ändring av övergångarna kunde enligt föreningens mening icke rimligen tillämpas andra grunder än dem, som gällde med avseende å kostnaderna för bevakning av plankorsning mellan järnväg och för normal fordonstrafik avsedd väg. Föreningen hänvisade härutinnan till rättspraxis, varigenom skulle ha fastslagits följande:

1) Principiellt avgöres skyldighet att bekosta säkerhetsanordningar av prioritet mellan järnvägens och vägens tillkomst. Har vägen tillkommit senare än järnvägen, får vägintrasset betala säkerhetsanordningarna.

2) Har emellertid vägen visserligen tillkommit före järnvägen men vid tidpunkten för järnvägens tillkomst haft så ringa trafikbelastning, att behovet av säkerhetsanordningar ej rimligen då kunnat förutses, får vägintrasset likväl betala anordningarna.

3) Kan järnvägen till följd av tillkomsten av de omstridda säkerhetsanordningarna slopa äldre anläggningar, får järnvägsägaren vidkännas jämkning i ersättningen. Samma torde bliva förhållandet, om redan vid järnvägens tillkomst vägen haft sådan trafikbelastning eller andra omständigheter förelegat, att järnvägsintressenterna haft anledning att räkna med att enklare säkerhetsanordningar skulle bliva erforderliga, men likväl icke så omfattande, som sedermera måst anläggas. (Exempelvis om vägen varit allmänligen befaren redan vid järnvägens tillkomst, men förhållandena varit sådana, att man kunnat räkna med att endast ringklockor skulle erfordras; sedermera har ett tomtområde öppnats, så att bommar med personlig bevakning påbjudits. Järnvägen bör då få ersättning för merkostnaden.)

4) Om anläggande av säkerhetsanordningar betingas icke allenast av risker, som grunda sig å landsvägstrafikens tillkomst eller ökning, utan även på förhållanden inom järnvägstrafiken (exempelvis ökning av antalet spår), får järnvägens ägare vidkännas jämkning i rätten till ersättning för anläggnings- och driftskostnader för de säkerhetsanordningar, som nytillkommit på grund av riskökningen. Skyldighet att på sådan grund vidkännas jämkning föreligger emellertid endast under förutsättning av att landsvägen vid tidpunkten för inträdet av riskökningen å järnvägen icke redan föranlett säkerhetsanordningar av det slag tvisten gäller, och under vidare förutsättning av att anledning funnits till antagande att landsvägstrafiken var eller under överskådlig framtid skulle bliva av sådan omfattning att de nya eller utvidgade säkerhetsanordningarna skulle bliva erforderliga.

Enligt järnvägsföreningens åsikt måste spörsmålet skärskådas även under behörigt beaktande av trafiksäkerheten. Ett öppnande av snart sagt obegränsade möjligheter för jordbrukare att passera järnvägen med för trafiksäkerheten farliga redskap vid plankorsningar, vilkas placering icke betingats av trafiksäkerhetssynpunkter utan i stället av hur vederbörande jordbrukares ägofigurer äro utformade, måste uppenbarligen medföra synnerligen stora vådor för den järnvägstrafikerande allmänheten. Dessutom skulle öppnande av sådana möjligheter skarpt strida mot de principer, som numera gälla beträffande planläggning av landsvägsnärens utformning. Man tillåter numera icke en trafikfarlig anslutning av en biväg till en huvudväg utan man strävar efter att samla bivägarnas anslutning till huvudvägen på en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande plats, även om detta skulle medföra en omväg för trafikanterna.

Därest en lagstiftning rörande skyldighet att hålla för jordbruksmaskiner lämpliga passager över järnväg skall ifrågakomma, måste man som ett oeftergivligt villkor uppställa, att rättigheten att få passage inrättad skall föreligga endast beträffande sådana ställen, där detta genom offentlig myndighets konstaterande har befunnits icke medföra några allvarigare risker ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Föreningen hemställde att, därest en lagstiftning på området över huvud taget kunde anses påkallad, vid dess utformande måtte beaktas vad föreningen anfört rörande trafiksäkerhets- och kostnadssynpunkterna.

Första lagutskottet, till vilket motionerna remitterats, anförde i sitt utlåtande följande.

Genom 1945 års lag löstes frågorna, i vilka fall stängsel skall hållas utmed järnväg och vem som har att bära kostnaderna för sådant stängsel. Motionärerna ha nu tagit upp spörsmålet, vem som skall svara för kostnaderna för hållande av grind i sådant stängsel och för övriga anordningar för övergång av järnväg, då ägoväg som förenar brukningsdelar tillhörande samma fastighet korsar järnväg.

Den väckta frågan är rättsligt sett av invecklad natur. Å ena sidan gäller, att hållande av grind i allmänhet utgör en del av stängselskyldigheten, vilken i förevarande fall enligt 1945 års lag åvilar järnvägens innehavare. Emellertid är denna regel såsom framgår av det föregående icke undantagslös. Av den omständigheten att i stängselskyldigheten ingår att hålla grind kan icke

heller anses utan vidare följa, att den stängselskyldige under alla förhållanden är pliktig bära kostnader för sådan ändring av grind, som vidtages för tillgodoseende av honom främmande intressen. Fördelningen av kostnaderna för övergångsanordningarna i övrigt måste å andra sidan bedömas utan samband med stängselskyldigheten. Järnvägsövergångar kunna vara behöfliga även på ställen, där stängselskyldighet icke föreligger och stängsel saknas utmed järnväg. Kostnaden för anordningar vid korsning av väg och järnväg har i praxis i princip lagts på den trafikled, som tillkommit sist och sålunda kan sägas ha givit anledning till korsningen. Regeln torde i och för sig kunna tillämpas även i fråga om kostnaderna för anordningar vid korsning av järnväg och ägoväg, men svårigheterna att bestämma korsande ägovägars ålder i förhållande till järnväg minska dess praktiska värde. I somliga fall kunna också föreskrifter i samband med beviljande av koncession åt järnvägen eller överväganden vid expropriation av mark till järnvägen vara av rättslig betydelse i förevarande hänseende.

Det kan ifrågasättas, om icke åt rättspraxis lämpligen borde överlämnas att lösa det i motiven väckta spörsmålet. Emellertid kan antagas att med hänsyn till frågans invecklade art och de skiftande faktiska omständigheterna i olika fall det komme att taga avsevärd tid, innan en klar praxis hunnit stadga sig. Under sådana omständigheter och då frågan synes vara av praktisk betydelse åtminstone i vissa delar av vårt land, finner utskottet lämpligt, att densamma lösas lagstiftningsvägen.

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

Utredningens uppgift torde främst bliva att föreslå lagregler, som på lämpligt sätt fördela kostnaderna för underhåll av grind och övergångsanordningar vid korsning av ägoväg och järnväg, ävensom de kostnader, som uppstå då dessa anordningar omändras. Också frågan om kostnaderna i samband med upptagande av helt nya övergångsställen bör närmare regleras, liksom det bör övervägas vilka krav som skola ställas på övergångsställenas beskaffenhet.

Däremot torde frågan, i vad mån av jordbrukets behov betingade korsningar mellan järnväg och huvudväg med hänsyn till trafiksäkerhetens krav över huvud kunna tillåtas, såsom hittills lämpligen lösas genom överenskommelse från fall till fall.

Under åberopande härav föreslog utskottet, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning av frågan rörande fördelning av kostnaderna för anordningar vid korsning mellan järnväg och ägoväg samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Riksdagen, som biföll utskottets förslag, hemställde därefter i skrivelse den 17 april 1948 (nr 116) om utredning av berörda fråga samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I anledning härav bemyndigade Kungl. Maj:t den 30 december 1948 chefen för justitiedepartementet att låta verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

DET NUVARANDE RÄTTSLÄGET

Av det sagda framgår att de bestämmelser, som vid skilda tidpunkter meddelats rörande järnvägsföretag i allmänhet eller med avseende å särskilda sådana företag, lämna ganska liten ledning vid bedömande av rättsförhållandena mellan innehavare av järnväg och ägare av angränsande fastigheter.

Vad särskilt angår *koncessionsbestämmelserna* synes därmed närmast ha avsetts att stadga nödiga förbehåll för allmän rätt samt att tillse att trafiksäkerhetens krav bleve tillgodosedda. Av koncessionsbestämmelserna knyter sig intresset i förevarande hänseende främst till expropriationsmedgivandet samt meddelade föreskrifter rörande omläggning av vägar, vattenuppdämning m.m. En jämförelse av dessa bestämmelser med stadgandena i expropriationslagen ger emellertid vid handen, att frågan om koncessionshavarens rättigheter och skyldigheter gentemot enskilda markägare ansetts helt och hållet böra regleras i expropriationsväg samt att nyssberörda särskilda föreskrifter rörande vägar och vattenuppdämning väsentligen haft till syfte att möjliggöra framtida lagstiftningsåtgärder i dessa hänseenden. I varje fall framgår av dessa bestämmelser blott att järnvägsinnehavaren kan bli skyldig att underkasta sig inskränkningar i nyttjandet av järnvägsfastigheten med hänsyn till behovet av vägomläggningar eller torrläggningsåtgärder men däremot icke att han skulle kunna bli skyldig att bekosta sådana åtgärder. Ej heller den omständigheten, att enskilda vägövergångar i viss omfattning upptagits i de fastställda planritningarna för järnvägarna, torde i *förevarande hänseende* kunna tillmätas större betydelse. Med ovannämnda betraktelsesätt i fråga om koncessionernas rättsliga karaktär måste det nämligen förmodas, att den granskning, som föregått planernas fastställande, i första hand avsett frågan, huruvida vägövergångar kunde tillåtas på de ställen, där sådana upptagits i planen, samt möjligen även deras tekniska utformande. Även om det kan antagas att granskningen avsett jämväl frågan huruvida dylika övergångar planerats i sådan omfattning, att den allmänna rörelsens behov blivit tillräckligt tillgodosett, följer ej härav att planen kan vare sig av järnvägens innehavare eller av enskild fastighetsägare åberopas såsom normerande i fråga om deras rättigheter och skyldigheter mot varandra. Självklart är sålunda, att järnvägsinnehavaren ej obetingat är fri från skyldighet att upplåta mark till övergång enbart på den grund att planritningen icke upptager någon övergång på den aktuella platsen; sådan skyldighet kan ju åvila honom av annan orsak, t.ex. på grund av avtal eller enligt stadgande i lagen om enskilda vägar. Även omvänt lärer gälla, att en fastighetsägare ej kan påstå rätt till

övergång under åberopande allenast att den fastställda planritningen för järnvägen upptager sådan. Rättsförhållandet mellan järnvägens innehavare och ägarna av angränsande mark regleras nämligen principiellt på privaträttslig grund och avgöres i första hand med hänsyn till vad som förekommit vid det expropriationsförfarande eller de avtal om frivillig markupplåtelse, som ägt rum i samband med järnvägens tillkomst, samt av de senare avtal, som må ha ingåtts mellan järnvägsinnehavaren och den enskilde markägaren. Frågan om slopande av ett övergångsställe, som upptagits i planritningen, eller om inrättande av ytterligare övergångsställen torde för övrigt icke ha ansetts vara av den betydelse att ett dylikt frångående av planen fordrat Kungl. Maj:ts tillstånd.

Enär *expropriationsförfattningarna*, såsom förut nämnts, icke ge någon föreskrift på grund varav det kan åläggas den exproprierande att vidtaga särskild åtgärd till förminskande av de olägenheter, som följa av expropriationen och den exproprierade fastighetens användning för avsett ändamål, innehålla expropriationshandlingarna ofta blott knapphändiga upplysningar om järnvägsinnehavarens rättigheter och skyldigheter härutinnan. Om det emellertid förhåller sig så, att expropriationsdomstolen inlåtit sig på prövning av frågan, huruvida övergång skall finnas, samt meddelat särskilda föreskrifter om övergångens beskaffenhet, rörande skyldighet för järnvägsinnehavaren att underhålla densamma e.d., lär anledning saknas att fränkänna avgörandet giltighet.

I regel är emellertid, även där markförvärvet skett genom expropriation, den enskilde jordägarens rätt beroende på avtal mellan honom och anläggaren av järnvägen. Stundom äro avtalsvillkoren fixerade i skriftlig urkund; i andra fall framgå de indirekt t.ex. av det sätt, varpå fastställda ersättningsanspråk behandlats vid expropriationen. I detta hänseende erhålla bl.a. de planer, som legat till grund för järnvägens utförande, den största betydelse. Om nämligen övergång kommit till utförande i enlighet med ritningen och framgent bibehållits, torde det i brist på annan utredning böra förutsättas, att detta förhållande såväl av parterna i expropriationsmålet som av expropriationsnämnden lagts till grund för den ekonomiska uppgörelsen vid expropriationen, vilket lärer böra så förstås, att anläggaren av järnvägen och vederbörande enskilda markägare träffat avtal om att övergångsställe skall inrättas i enlighet med kartan.

Expropriationshandlingarnas betydelse i förevarande hänseende inskränker sig således vanligen till att utgöra en viktig källa för upplysningar angående vad som uttryckligen avtalats eller förutsatts skola gälla i fråga om förbindelsen mellan ägor, som kommit att delas av järnvägen.

I fråga om innehållet i träffade *avtal* angående vägövergångar har utredningsmannen varit hänvisad till de upplysningar som kunnat vinnas av järnvägarnas egna organ. Dylika upplysningar ha lämnats av järnvägsstyrelsen i skrivelse till utredningsmannen den 22 oktober 1949 samt av svenska järnvägsföreningen — vilken utgör en sammanslutning av de mera betydande järnvägsföretagen i riket — i skrivelse den 19 oktober samma år.

Såväl järnvägsstyrelsen som järnvägsföreningen uppger att i flertalet fall, där vägövergång finnes, bestämmelser om densamma meddelats i en eller annan form. Genomgående äro bestämmelserna att hänföra till att vissa bestämda å expropriationskartan upptagna övergångar skola finnas. Jämväl i fall då markförvärv skett genom frivilliga köp ha frågorna om plankorsningar lösts genom hänvisning till karta.

I järnvägsföreningens skrivelse lämnas exempel på några fall, där mera specificerade avtal träffats. I en köpehandling — tydligen tillkommen såsom överenskommelse under expropriationsförfarande — stadgas sålunda, under hänvisning till "den qvitterade ersättningen för olägenheter och intrång", att de för överfart över järnvägen anlagde vägövergångar (betecknade å kartan) skulle allt framgent å innevarande plats bibehållas, därest de icke i laga ordning kunde, till ömsesidig båtnad för järnvägen och vederbörande jordägare, bliva förändrade. — Ett annat avtal innehåller att vägövergångar, sidovägar och trummor, som järnvägsbolaget låtit anlägga, skulle bibehållas allt framgent eller ersättas av motsvarande på annat lämpligt ställe. — I ett flertal köpehandlingar har stadgats att järnvägen skulle underhålla "bestämde vägövergångar, järnvägsgrindar och trumbroar". — I något fall har i expropriationshandlingarna föreskrivits att järnvägen skulle i vederbörligt skick iordningsställa vägövergångarna samt underhålla grindar och trumbroar, under det att jordägarna hade att själva underhålla av järnvägen nyanlagda utfarts- och parallellvägar.

Järnvägsföreningen har vidare framhållit att ersättning för olägenheter utgått praktiskt taget genomgående. Stundom finnas olägenheterna specificerade eller exemplifierade genom uttryckssätt sådana som "kreaturen skola passera grinden", "längre väg", "försvårad hävd", "grindars öppnande och stängande", "svårighet att åtkomma vattningsplats", "förlängd väg till en del ägor" m.m.

Av det sagda framgår, att rätten till enskild övergång, där sådan är till finnas, nästan alltid grundas på någon form av avtal mellan järnvägsinnehavaren och enskild markägare. En framställning av det nuvarande rättsläget måste därför främst bygga på innehållet i dessa avtal med beaktande av den i vissa hänseenden ganska rikhaltiga domstolspraxis, som utbildats på området. Med hänsyn särskilt till att avtalens exakta innehåll stundom är svårt att fastställa måste därjämte största hänsyn tagas till den fördelning av rättigheter och skyldigheter, som under längre tid tillämpats i praktiken.

Vid en överblick av frågan från dessa förutsättningar är till en början att beakta den skillnad i fråga om de avtalslutande parternas utgångsläge, vilken föreligger mellan de fall, då övergången tillkommit i samband med järnvägens byggande, och de fall, då den tillkommit senare. Vid de markförvärv, som föregått järnvägens byggande, har anläggaren varit nödsakad att utgiva ersättning för alla olägenheter som kunde uppkomma för de ursprungliga markägarna, om

deras anspråk på obehindrad förbindelse mellan ägorna åsidosattes. Något sådant tvångsläge har däremot icke förelegat för järnvägsinnehavaren, då fråga varit om upplåtelse av rätt till övergång över befintlig järnväg. Till följd härav äro järnvägsinnehavarens skyldigheter genomgående mera omfattande i fråga om övergångar, som inrättats vid järnvägens byggande, än med avseende å andra övergångar.

De enskilda övergångar, vilka tillkommit samtidigt med järnvägen, torde undantagslöst ha utförts på bekostnad av järnvägens anläggare. Även underhållet av anordningar i övergången bekostas i stor utsträckning av järnvägen. Enligt vad järnvägsföreningen uppgivit i sin förenämnda skrivelse har det härvid varit en princip att järnvägen skolat underhålla järnvägsfastigheten utan rätt till gottgörelse för den ökning i underhållskostnaden som förorsakats av de vid expropriation eller i avtal fixerade övergångarna. I enlighet härmed fullgöres underhållet regelmässigt av järnvägarna såvitt angår den del av vägbanan, vars konstruktion och underhåll är beroende av spåret och syllarna, varjämte det dessutom är vanligt att järnvägen underhåller de trummor under vägen, vilka erfordras för järnvägsdikena. Utöver vad järnvägsföreningen omnämnt är att märka att eventuellt erforderliga varningsmärken och säkerhetsanordningar genomgående på grund av särskilda föreskrifter hållas av järnvägsinnehavaren samt att denne därjämte i allmänhet enligt bestämmelser i koncessionen samt numera i lagen den 13 april 1945 om stängselskyldighet för järnväg m.m. skall hålla järnvägen inhägnad. För de kostnader, järnvägarnas innehavare på grund härav få vidkännas för säkerhetsanordningar samt grindar m.m., torde de icke utfå någon ersättning av de enskilda fastighetsägarna. Däremot torde dessa ofta ombesörja och även bekosta underhållet av själva vägbanan utanför spårområdet.

De principer för fördelning av underhållsördan, vilka framgå av det nu sagda, överensstämma sålunda i allo med vad man kunde förvänta med hänsyn till omständigheterna vid avtalens ingående. De enskilda fastighetsägarnas förpliktelser synas i allmänhet icke sträcka sig längre än till sådana åtgärder som skulle varit erforderliga även om järnvägen icke kommit till utförande.

Beträffande *övergångar, vilka tillkommit senare än järnvägen*, äro förhållandena annorlunda. För bifall till framställningar om inrättande av dylika övergångar ha järnvägsföretagen genomgående krävt, att den enskilde markägaren åtagit sig att svara för alla uppkommande kostnader. Såväl järnvägsstyrelsen som järnvägsföreningen uppgiva, att den enskilde markägaren i dylika fall fått uttryckligen förbinda sig att svara såväl för utförandet av de erforderliga anordningarna som i allmänhet även för underhållskostnaderna. De undantag, som föreligga beträffande underhållet, kunna med säkerhet antagas avse fall, då en äldre övergång ersatts med en ny sådan och järnvägsinnehavarens förpliktelse att bekosta underhåll av vissa anordningar i övergången överflyttats att avse den nya övergången.

Det må här anmärkas, att 1945 års lag om stängselskyldighet för järnväg m.m., vilken icke befattar sig med frågan, var övergångar över järnväg skola finnas, näppeligen kan anses ha föranlett någon ändring i fråga om den omfattning, vari enskilda fastighetsägare på grund av egna åtaganden ha att bekosta särskilda anordningar i järnvägsövergångar.

Vad härefter angår *frågan, om och i vad mån järnvägsinnehavarens och den enskilde markägarens inbördes rättigheter och skyldigheter kunna röna inflytande av ändringar i järnvägens eller intilliggande fastighets driftsförhållanden* är till en början att märka att någon rättslig särställning ej tillkommer de fastigheter, för vilka ägovägsövergångar anlagts efter expropriation av mark i samband med järnvägs framdragande. I svensk expropriationsrätt är det nämligen en vedertagen regel (numera uttryckt i 34 § andra stycket expropriationslagen) att expropriationen utgör en slutlig reglering av de förhållanden, som stå i samband med tvångsöverlåtelsen, så att några ytterligare ersättningsanspråk ej kunna framställas efter expropriationens avslutande. Ägare av fastighet, varav en del exproprierats, är alltså gentemot ägaren av den exproprierade delen principiellt ställd i samma rättsläge som envar annan fastighetsägare. Hans rättsanspråk, i den mån de ej hänföra sig till avtal mellan honom och järnvägsinnehavaren, måste därför grundas på sådana rättsregler, som envar fastighetsägare kan åberopa (t.ex. lagen om enskilda vägar eller lagen om stängselskyldighet för järnväg).

Till sin rättsliga konstruktion är rätt till övergångsställe att beteckna som ett servitut, vilande å järnvägsfastigheten till förmån för den eller de fastigheter, för vilka övergångsstället anvisats. Rättigheten kan sålunda åberopas ej endast av den som ägde fastigheten då upplåtelsen skedde utan även av framtida ägare till denna fastighet. Jämväl i förhållande till denne bestämmes servitutets omfattning av det ursprungliga avtalet. Även därefter tillkomna avtal, innefattande exempelvis inskränkningar i servitutets omfattning, äro emellertid bindande i förhållande till blivande ägare av den servitutsberättigade fastigheten. Därest järnvägsfastigheten bytt ägare efter servitutets tillkomst, gäller — för såvitt servitutet upplåtits efter år 1875 — visserligen principiellt, att järnvägens nye ägare endast är bunden av avtalet, om detta intecknats i järnvägsfastigheten eller förbehåll vid överlåtelsen skett om rättighetens bestånd. Enär det emellertid i praktiken icke torde förekomma att järnväg överlåtes under andra villkor än att tillträdaren skall svara för den tidigare ägarens nu avsedda förbindelser, lär denna inskränkning i fråga om giltigheten sakna betydelse.

Det sagda gäller även järnvägsinnehavarens eventuella förpliktelse att underhålla anordningar i övergångsstället. Dylika förpliktelser falla utan tvekan under stadgandet i 2 § servitutslagen, enligt vilket vad i lag stadgas om servitut skall tillämpas å servitutsupplåtelse, som tillika innefattar föreskrift om skyldighet för ägare av den fastighet, varå servitutet lägges, att därå underhålla väg, byggnad eller inrättning, som erfordras för rättighetens begagnande.

Med avseende å rätt till övergångsställe gäller — liksom beträffande andra servitut — att förflyttning eller annan förändring principiellt icke kan ske utan medgivande av ägaren till den berättigade fastigheten. Denna grundsats har i praxis ansetts föranleda, att övergångsställe vid allmän väg, till vilket viss fastighet ansetts hänvisad för trafik mellan ägorna, icke utan fastighetsägarens medgivande kan slopas, då den allmänna vägen förlägges till annan plats (NJA 1936 s. 190). Järnvägsinnehavaren äger ej heller egenmäktigt vidtaga någon åtgärd, som inskränker eller försvårar utnyttjandet av övergången för fastighetens bruk. Innehavare av järnväg har sålunda icke ansetts berättigad att — i ändamål att förhindra trafik av obehöriga — förse grindarna vid övergången med lås, till vilka nycklar utlämnats åt fastighetsägaren (NJA 1941 s. 263).

Givetvis gäller det sagda blott under förutsättning att någon därifrån avvikande bestämmelse icke gjorts i det avtal, varigenom servitutet stiftats, eller i senare avtal mellan järnvägsinnehavaren och vederbörande enskilde fastighetsägare. Skulle fastighetsägaren exempelvis ha utfäst sig att åtnöjas med övergång på den plats, järnvägsinnehavaren anvisar, länder detta avtal otvivelaktigt till efterrättelse.

Förflyttning av servitutet kan emellertid ske efter förordnande av domstol med stöd av 5 § servitutslagen. Villkoret härför är att servitutet medför märkligt men vid järnvägsfastighetens bruk och att fördel därutinnan kan vinnas genom förflyttningen utan förfång för den egendom, till vars fördel servitutet gäller. Sistberörda villkor — att förflyttningen icke får medföra ens något förfång för den berättigade — är emellertid så strängt att stadgandets praktiska betydelse får anses ringa (jfr NJA II 1908 nr 5 s. 200).

Att märka är att järnvägsinnehavaren icke för reglering av rätten till övergång torde kunna åberopa bestämmelserna i lagen om enskilda vägar, med mindre förrättning enligt sagda lag begärts av ägaren till fastighet, som skall utnyttja vägen eller fråga är om ändring av vad som tidigare bestämts i den ordning, sagda lag stadgar. Vitsord att påkalla förrättning lär nämligen, bortsett från sistnämnda fall, icke tillkomma någon blott på den grund att annan har rätt att färdas över hans ägor (jfr 16 och 17 §§ nämnda lag).

En utväg, som står järnvägsinnehavaren till buds, är att skrida till expropriation av den särskilda rätt till övergång, som kan tillkomma viss fastighet. Expropriationen behöver givetvis icke ge till resultat att fastigheten för framtiden blir utan övergång. Liksom vid det ursprungliga markförvärvet ligger det tvärtom i båda parternas intresse, att fastighetens behov av förbindelse mellan ägorna blir tillgodosett. Där så är möjligt, torde därför järnvägsinnehavaren i sådana fall upplåta rätt till övergång på annat ställe, varvid den härskande fastighetens rätt till ersättning begränsas att avse de olägenheter, som uppkomma genom den nya övergångens mindre förmånliga läge.

Det avtal, varigenom servitutet stiftats, är givetvis grundläggande icke blott för järnvägsinnehavarens utan även för den enskilde markägarens rätt. Dennes

befogenheter äro alltså strängt begränsade till vad som kan anses följa av avtalet.

Vid avtalens tillkomst har det säkerligen icke för järnvägens anläggare framstått som någon angelägenhet av betydelse, huruvida övergångarna utlades med större eller mindre bredd eller om några särskilda föreskrifter eljest meddelades angående deras utförande. En fastighetsägare, som vid avtalets ingående påyrkat särskilda bestämmelser angående övergången med tanke på den framtida utvecklingen, hade säkerligen vunnit gehör för sina synpunkter. Härav följer dock icke att järnvägarna generellt behöva finna sig i andra villkor än dem som upptagits i de faktiskt träffade avtalen. I regel måste det fastmera antagas, att de enskilda markägarna å sin sida nöjt sig med en utfästelse, som täckt de driftsbehov, vilka kunnat förutses vid avtalens ingående. Till stöd för en avtals-tolkning av innehåll att fastighetsägaren är berättigad till övergång med den bredd och det utförande i övrigt, som vid varje tidpunkt erfordras för fastighetens drift, kan visserligen åberopas att han med hänsyn till sin förmånliga ställning vid avtalets ingående saknat anledning att underkasta sig någon inskränkning i sin rätt att färdas mellan ägor. Det är icke heller omöjligt, att enskilda markägare i vissa fall kunnat åt sig vindicera övergång av annan beskaffenhet än den befintliga, om de väckt talan därom kort efter markkupplåtelsen. Emellertid är att märka att en markägare, som gör gällande att avtalet har nu avsett innehåll, uppenbarligen är bevisskyldig för detta påstående. Då fråga är om förändringar i driftsbehovet, vilka inträffat först en längre tid efter avtalets ingående, förutsätter detta ett sådant mått av förutseende vid avtalets ingående, att kraven på bevisning måste ställas ganska högt. En dylik talan kan därför betecknas som utsiktslös i alla de fall, där den ej stödes av någon uttrycklig bestämmelse i avtalsurkunden. Beträffande äldre avtal, som ej ha skriftlig form, lär man kunna helt bortse från denna möjlighet.

På sätt nyss nämnts äro avtalen om övergångsställen ofta — direkt eller indirekt — redovisade i expropriationshandlingarna och hänföra sig därvid regelmässigt till expropriationskartan såtillvida, som de angiva, att vissa å denna upptagna övergångsställen skola finnas. I den mån avtal sålunda hänvisar till andra handlingar, bli uppenbarligen dessa bestämmande för avtalets innehåll med avseende å övergången. I nu avsedda fall kan den enskilde markägaren följaktligen icke å avtalet grunda rätt till annorlunda beskaffad övergång än den, som finnes redovisad å expropriationskartan.

I de fall åter, då det ej av avtalets innehåll direkt framgår att de över järnvägen upprättade kartorna eller ritningarna lagts till grund för avtalet, kunna dessa tydligen icke anses äga ovillkorligt vitsord vid bedömning av rättsförhållandena. Handlingarna i fråga sakna dock långt ifrån betydelse härvidlag. Planerna för järnvägsanläggningar ha säkerligen i de flesta fall tillkommit efter samråd med markägare och andra ortsrepresentanter, därvid det säkerligen ofta förekommit att åtminstone preliminär överenskommelse om övergångarna

träffats redan vid järnvägens utstakning. I fall då överenskommelserna träffats efter planens upprättande torde det i regel kunna förutsättas att man åtminstone från anläggarnas sida utgått från att övergångar skulle anordnas i överensstämmelse med planen. Har övergången sedermera kommit till utförande i enlighet med planen, måste det i regel antagas att avtalet grundats på denna. Avviker den befintliga övergången från den i planen upptagna, kommer avgörandet att bero på vad som kan antagas utgöra orsaken till avvikelserna.

Sammanfattningsvis kan sägas att enskild markägare i praktiken icke kan på avtal om upplåtelse av rätt till övergångsställe grunda någon rätt att bredda, förflytta eller annorledes förändra övergången i andra fall än när uttrycklig bestämmelse därom kan påvisas.

Då alltså slutsatsen av det sagda är att den enskilde jordägaren i regel icke — bortsett från bestämmelserna i lagen om enskilda vägar — äger utan järnvägsinnehavarens medgivande bredda eller annorledes ändra befintlig övergång, framstår det som alldeles uppenbart att järnvägsinnehavaren ej heller har någon allmän skyldighet att bekosta ändringar av anordningarna vid övergången. På detta område finnes en rikhaltig rättspraxis, som visserligen blott till en mindre del rör förhållandena vid egentliga ägovägs korsningar men vilken ändock torde giva god ledning för bedömande, huru domstolarna ställa sig till frågan om fördelning av kostnaderna för ändringsarbeten i fall, då det grundläggande avtalet ej ger uttryckliga bestämmelser i detta avseende.

Av de tvister, som kommit under domstolarnas behandling, har det ojämförligt största antalet avsett kostnader för skyddsanordningar, som järnvägsinnehavaren jämlikt gällande föreskrifter (se s. 15—16) låtit uppsätta vid järnvägsövergång. Frågan har alltså gällt, huruvida den, som svarar för väghållningsbördan, varit pliktig att helt eller delvis gottgöra järnvägsinnehavaren dennes utlägg för ändamålet.

I allmänhet synes till utgångspunkt för bestämmandet vilken av intressenterna — järnvägen eller väghållaren — som skall bekosta skyddsanordningarna, ha lagts frågan om prioriteten mellan trafiklederna. På sätt förut utvecklats är prioritetsregeln i regel avgörande för skyldigheten att bekosta underhåll och förnyelse av anordningar i övergången. Innehavaren av den sist tillkomna trafikleden är alltså — där ej annat avtalats — pliktig att hålla sådana anordningar, som erfordrades för den korsande ledens trafik vid den tidpunkt, då övergången inrättades. Emellertid torde praxis ej stanna härvid utan fastmera i viss omfattning innebära, att den äldre trafikleden skall få utveckla sig på ett så att säga naturligt sätt utan hinder av den senare trafikledens tillkomst. Den synpunkt, som härvidlag torde ligga till grund för domstolarnas avgöranden, lär vara den, att ägaren av den senare tillkomna trafikleden skall svara för kostnader, vilka uppkomma till följd av sådan ökning i trafiken å den äldre leden, som kunnat förutses vid övergångens tillkomst. Om således järnvägen framdragits över en enskild väg, bör i enlighet härmed järnvägsinnehavaren bekosta de nya säkerhetsanordningar, vilka nödvändiggöras exempelvis av en måttlig ökning av den

bebyggelse, vägen tillgodoser, men däremot icke sådana anordningar, som förändras av att bebyggelsen antager stadsmässig karaktär eller att någon av fastigheterna användes för annat ändamål, som helt rubbar förutsättningarna vid övergångens tillkomst.

Till belysning av det sagda skola här anföras några fall ur senare rättspraxis:

I rättsfallet NJA 1930 s. 50 yrkade innehavaren av en enskild järnväg förpliktande för de väghållningsskyldiga inom ett härad att utgiva gottgörelse för säkerhetsanordningar (ringklockor) som anbragts vid två särskilda vägkorsningar samt för de kostnader, vilka föränletts av att järnvägsinnehavaren efter föreläggande av KB låtit bredda den ena övergången. De korsande vägarna hade kort dessförinnan intagits till allmänt underhåll. Beträffande den ena övergången yttrade HD att behovet av säkerhetsanordning icke föränletts av vägens övertagande till allmänt underhåll och ej heller kunde antagas hava orsakats av uppkommen mera avsevärd biltrafik eller eljest av sådana vid järnvägens tillkomst oberäknliga förändringar med avseende å vägens användning, att järnvägens innehavare borde, ehuru järnvägen anlagts senare än vägen, åtnjuta ersättning för den ökning av kostnaderna för vägkorsningen, som säkerhetsanordningens inrättande och underhåll medfört. — Beträffande den andra korsningen fann HD, med åberopande bl.a. att vid järnvägens tillkomst väg ej framgick i nämnda övergång utan övergången anordnats för att tillträde skulle beredas vissa söder om järnvägen boende jordägare till dem tillhöriga norr om järnvägen belägna ägor, de väghållningsskyldiga vara pliktiga att gälda järnvägsinnehavaren de för vägens breddning i korsningen med järnvägen och för uppsättande och underhåll av skyddsanordningen vid vägkorsningen havda kostnaderna.

I rättsfallet NJA 1930 s. 59 ogillades järnvägsinnehavares yrkande om ersättning för säkerhetsanordning vid vägkorsning under åberopande av att vägen tillkommit före järnvägen och att — även om samfärdseln å vägen, vilken redan vid järnvägens anläggning var allmänneligen befaren, därefter genom vägens övertagande till allmänt underhåll och dess begagnande för trafik medelst motorfordon väsentligt förändrats — denna förändring likväl icke kunde antagas ha föränlett behovet av de vidtagna säkerhetsanordningarna, vilka allenast avsåge anbringande av ringklocka.

Ett rättsfall (NJA 1931 s. 490) avsåg talan, som innehavare av järnväg fört mot en köping om utbekommande av gottgörelse för bevakning av vissa fällbommar vid en korsning med en ägoväg, som till följd av bebyggelseutvecklingen kommit att tjäna som utfartsväg för ett större samhälle. Järnvägsinnehavarens talan bifölls under motivering att behovet av särskilda säkerhetsanordningar utöver vad som betingades av förhållandena vid järnvägens anläggning uppkommit dels till följd av att vägen sedermera upplåtits såsom utfartsväg för samhället och dels på grund av den vid förstnämnda tid oberäknliga utveckling biltrafiken uppnått.

I ett rättsfall (NJA 1937 s. 327) var fråga om skyldighet för en stad att bekosta säkerhetsanordningar vid korsning mellan järnväg och en staden tillhörig enskild väg, som var äldre än järnvägen. Staden ansågs ansvarig, enär den trafikökning, som ägt rum å vägen och som under år 1931 gjort anbringandet av säkerhetsanordningarna nödvändigt, inträtt först sedan staden år 1917 öppnat vägen till allmänt begagnande och huvudsakligen under 1920-talet samt väsentligen berott på tid efter annan skedd utvidgning mot järnvägen av det under stadsplan lagda området ävensom tillkomsten på andra sidan om järnvägen av en idrottsplats, en hembygdsgård, en restaurang, en plantskola och en skidbacke.

I de nu refererade rättsfallen har utgången blivit den, att endera parten ansetts ensam böra svara för de utgifter, de utförda säkerhetsanordningarna vållat. Detta är dock långt ifrån alltid fallet. Uppenbart är sålunda, att behovet av nya eller annorledes förbättrade anordningar i en övergång icke bör befria någondera parten från de skyldigheter, vilka oberoende av detta behov åvila honom. Om

t.ex. trafiken i en övergång ursprungligen motiverat säkerhetsanordningar av viss beskaffenhet men förhållandena därefter utvecklas så, att dessa anordningar måste utbytas mot nya, bör järnvägsinnehavaren, om det ålegat honom att bekosta de äldre anordningarna, under inga förhållanden kunna fordra ersättning med mer än som motsvarar kostnadsökningen. Även andra anledningar till jämkning av ersättningen äro tänkbara. I praxis har således förekommit det fall, att utbyggnaden av järnvägen försiggått i flera etapper samt att viss hänsyn tagits till förhållandena vid tillkomsten av de sist utförda anordningarna.

Rättsfallet NJA 1936 s. 392 rörde samma parter som det nyss anmärkta rättsfallet NJA 1931 s. 490. I 1936 års rättsfall fordrade järnvägsinnehavaren bl.a. ersättning för säkerhetsanordningar i en korsning mellan järnvägen och en väg, som tidigare endast ägt karaktär av enklare mindre ägoväg men vilken så småningom kom att utgöra en av samhällets utfartsvägar. HD ansåg att det med hänsyn till vägens beskaffenhet vid den tid, då järnvägen anlades, och till eljest föreliggande förhållanden måste anses, att behovet av vissa säkerhetsanordningar, om vilkas utförande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnat föreskrift år 1910, haft sin grund i sådana vid järnvägens anläggning oberäknliga förändringar i avseende å vägens användning att skyldighet uppkommit för köpingen att, oavsett att vägen fanns tidigare än järnvägen, gälda kostnad för säkerhetsåtgärder vid övergången. Emellertid hade redan år 1910 även beträffande trafiken å järnvägen genomgripande förändringar ägt rum. Sålunda hade järnvägsinnehavaren verkställt utvidgningar av järnvägsområdet samt anlagt dubbelspår, varigenom det blev järnvägsinnehavaren möjligt att för tillgodoseende av trafikens behov åstadkomma en med hänsyn till såväl tåg-hastighet som tågantal betydligt stegrad trafikintensitet. Då vid tiden för dessa åtgärders genomförande sådan bebyggelse inom samhället ägt rum, att järnvägsinnehavaren haft anledning räkna med att vägen skulle komma att tagas i anspråk såsom utfartsväg i den utsträckning som skedde, vore järnvägsinnehavaren, i den mån nämnda förändringar i järnvägstrafiken föranlett ökad kostnad för säkerhetsanordningarna, pliktig att själv bära denna kostnad. Köpingen och järnvägsinnehavareningo på grund härav svara för kostnaderna med hälften vardera.

Av motiveringarna till domsluten i ovan anmärkta rättsfall torde även framgå vilka principer som äro att tillämpa i fall, där behovet av särskilda åtgärder uppkommit till följd av omständigheter, som icke kunnat förutses vid övergångens tillkomst. I dessa fall lära kostnaderna böra bäras av den trafikled, till vilken de förändrade förhållandena äro att hänföra. Vållas kostnaderna av trafiken å vägen, skola de alltså bäras av de väghållningsskyldiga. Vållas kostnaderna av järnvägstrafiken, skola de bäras av järnvägens innehavare. Kunna åter kostnaderna sägas vara betingade av båda trafikledernas behov, böra de fördelas mellan de väghållningsskyldiga och järnvägsinnehavaren efter vad som prövas skäligt med hänsyn till den omfattning, vari de förändrade förhållandena äro att hänföra till den ena och den andra sidan.

De grundsatser, som sålunda kommit till uttryck i rättspraxis, då det gäller att fördela kostnaderna för säkerhetsanordningar i korsning mellan väg och järnväg, lära principiellt vara att tillämpa även i fråga om kostnaderna för andra anordningar i övergångsställena. Emellertid är härvid att märka, att vissa kostnader, t.ex. för ändringar i vägbanan eller banvallen, icke behöva i sin helhet vara beroende av de särskilda förhållanden som nödvändiggjort ändringen av

övergången i övrigt. I dylikt fall torde vid kostnadsfördelningen böra tillses, att icke innehavaren av den äldre trafikleden vinner befrielse från kostnader, som skulle drabbat honom även om den sist anlagda trafikleden ej kommit till utförande.

En tillämpning av de nu antydda principerna på den föreliggande frågan, huruvida innehavare av järnväg enligt gällande rätt är pliktig att bekosta sådana ändringar av anordningar i korsning mellan järnvägen och ägoväg, som påkallas av inträdda förändringar i jordbrukets driftsbehov, ger följande resultat.

I fråga om övergångsställe, som tillkommit senare än järnvägen, är järnvägens innehavare, även om uttryckligt avtal ej träffats rörande skyldighet för vederbörande fastighetsägare att svara för kostnaderna vid övergången, fri från skyldighet att bekosta ändringsarbeten i fastighetsägarens intresse. Undantag från denna regel föreligger blott i det praktiskt betydelselösa fallet, att järnvägsinnehavaren åtagit sig sådan skyldighet. Den ersättning, järnvägsinnehavaren äger tillgodoräka sig för utförda ändringsarbeten, skall dock blott avse den för honom uppkomna merkostnaden. Fastighetsägaren bör alltså få räkna sig till godo exempelvis den minskning i järnvägsinnehavarens utgifter för hållande av stängsel, vilken inträder genom att befintliga grindar i övergången ersättas med nya sådana, ävensom värdet av de äldre grindarna, om dessa äro användbara för fullgörande av annan järnvägsinnehavarens åvilande stängselkyldighet.

Är övergången tillkommen samtidigt med järnvägen, lär avgörandet enligt det förut sagda bero på huruvida den omständighet, vilken åstadkommit behovet av ändringen — d.v.s. i förevarande fall nya, väsentligt bredare jordbruksmaskiner — kunnat förutses vid järnvägens tillkomst. På sätt tidigare (s. 30) uttalats torde detta i allmänhet icke vara förhållandet. Som jämförelse kan nämnas, att domsmotiveringen i åtskilliga av de förut anförda rättsfallen (NJA 1930 s. 50, 1930 s. 59 och 1931 s. 490) synes utvisa, att biltrafikens uppkomst och utveckling ansetts utgöra omständigheter, som icke kunnat förutses vid de äldre järnvägarnas tillblivelse. Det synes knappast kunna göras gällande att tillkomsten av moderna jordbruksmaskiner såsom självbindare, skördetröskor, radsåningsmaskiner m.m. varit lättare att förutse än den utveckling, den allmänna vägtrafiken undergått. Den härav påkallade breddningen av ägovägsövergångarna är uppenbarligen icke till någon del motiverad av järnvägarnas intressen. *I enlighet härmed synes man böra utgå från att det enligt gällande rätt åligger vederbörande fastighetsägare att gentemot järnvägsinnehavaren svara för de kostnader, en i fastighetsägarens intresse företagen breddning av övergång medför, även om övergången tillkommit samtidigt med järnvägen.* Möjligen bör dock undantag göras för de mindre järnvägssträckningar, som utförts under de senaste årtiondena. Beträffande ersättningsskyldighetens omfattning torde gälla detsamma som med avseende å övergångar, tillkomna senare än järnvägen.

BESKAFFENHETEN AV BEFINTLIGA ÖVERGÅNGAR OCH BEHOVET AV ÄNDRINGSÅTGÄRDER

Enligt uppgift av järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen ha de vägövergångar av förevarande beskaffenhet, som utlagts i äldre tid, i allmänhet en bredd av 6 alnar (3,6 meter). Järnvägsföreningen har dock framhållit att även andra mått i vissa fall kommit till användning. Undantagsvis ha vägarna varit så smala som 2,4 meter, ej sällan 3 meter (10 fot) och i något fall 4 meter. Större ursprunglig bredd än 4 meter har icke i något fall redovisats. Endast mycket sällan har korsning anordnats i skilda plan.

Med hänsyn till de driftsförhållanden, som rådde inom lantbruket vid järnvägarnas tillkomst, synas de angivna måtten innebära att övergångarna i regel tilltagits ganska generöst. Den vanliga bredden, 3,6 meter, överensstämmer sålunda med vad i 4 kap. 1 § byggningsbalken föreskrevs rörande bredden å farvägar till och från by samt till åker och äng, kyrka och kvarn. Denna vägbredd ansågs tillräcklig för att i regel medgiva möte mellan tyngre arbetsfordon. Även den minsta redovisade bredden, 2,4 meter, medgiver passage med så skrymmande fordon som hölass etc.

Även för de tidigast brukade redskapen av mera modernt snitt torde de angivna vägbredderna i regel ha varit tillräckliga. De bredare av dessa redskap, t.ex. skördemaskinerna, ha i allmänhet varit omställbara till mindre bredd. Först under de senare årtiondena har lantbruket i större omfattning övergått till att bruka maskintyper av sådana format, att svårigheter härvidlag uppkommit.

Här nedan återgives en av *statens maskinprovningar* meddelad sammanställning av de mått, som ansetts utgöra rimliga värden på nu aktuella maximibredder för större maskintyper.

Traktorhackor för rotfruktsodlingen.....	4,5 m.
Maskiner för betupptagning (ej tekniskt färdigutvecklade).....	4,0 m.
Konstgödselspridare	cirka 5,5 m.
„ i transportläge	2,5 — 3,0 m.
Radsåningsmaskiner	4,5 m.
Hästräfsor	3,5 m.
Självbindare (ej alltid omställbara till transportläge med mindre bredd)	4,9 m.

Självbindare i transportläge	3,3 m.
Skördetröskor	4,8 m.
Dessa äro dock ofta omställbara till transportläge, varvid bredden utgör cirka	3,8 m.

Emellertid kan det givetvis icke ifrågakomma att ändra alla befintliga övergångar till de mått, vilka angivits i uppställningen. Inom varje grupp av lantbruksmaskiner förekommer ett flertal maskinstorlekar. De bredaste maskinerna återfinnas sålunda icke likformigt fördelade över landet. De äro i huvudsak koncentrerade till slättbygderna, under det att mellanbygderna och i högre grad skogsbygderna använda smalare maskiner. Åtskilliga ägovägar äro överhuvud icke avsedda för framförande av jordbruksredskap utan blott för timmertransporter m.m. Beträffande dessa föreligger, såvitt känt är, icke något allmänt behov av ändringsåtgärder. På sätt framgår redan av uppställningen ha några typer av maskiner särskilda möjligheter för omställning till transportläge som ger smalare körbredd. Framst gäller detta större konstgödselspridare, flertalet självbindare samt i någon utsträckning skördetröskor. Radsåningsmaskiner, vilka ofta ha stor bredd, kunna däremot aldrig omställas. Omställningen är alltid tidsödande och fordrar i regel särskilda lyftverktyg, t.ex. domkraft. Övergång till transportställning är främst avsedd för något längre transport på väg. I regel kan det icke anses rimligt att en jordbrukare skall behöva verkställa sådan omställning enbart för en kort förflyttning, t.ex. från ett fält på ena sidan om en järnväg till ett på andra sidan. Det är därför önskvärt att grindöppningar vid järnväg ha sådan bredd att större maskiner kunna köras över i arbetsställning. Beträffande sprutor gäller dock, att arbetsbredden kan vara mycket stor, t.ex. 8 à 10 meter samt att omställning till transportläge är en enkel sak, som snabbt kan utföras. Givetvis bör man icke räkna med att dylika redskap skola kunna köras över i arbetsställning.

En rimlig vidd på grindöppningar, avsedda för transport av redskap å större lantbruk, kan — såsom statens maskinprovningar framhållit vid uppgifternas lämnande — med hänsyn till det sagda sägas vara 5—5,5 meter. För mindre bruksdelar torde 3,5 eller i varje fall 4 meter vara tillräckligt.

En allmän tendens till användning av bredare maskiner gör sig för närvarande gällande, främst i anslutning till införandet av traktordrift i lantbruket. Det anses dock knappast troligt att någon nämnvärd ökning av de nu förekommande maximala bredderna skall ske. Redan med nu existerande största bredder torde man i allmänhet ha nått gränsen för framkomlighet på vägar av gängse typer. Oavsett detta läser emellertid medelbredden alltjämt komma att ökas, varför inom vissa områden sådana grindöppningar, som nu äro tillräckliga, troligtvis inom en snar framtid komma att visa sig för trånga.

De förändringar av övergångarnas beskaffenhet, vilka påkallas med hänsyn till de nu brukliga större maskinerna, inskränka sig icke enbart till breddning.

I vissa fall torde redskapens tyngd även göra det nödvändigt att övergångsställena anordnas med fastare vägbana än tidigare.

Enligt uppgifter av järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen kan antalet enskilda ägovägsövergångar beräknas till omkring 30.000 för statens järnvägar och 2.200 för de till föreningen anslutna enskilda järnvägarna. Kostnaden för breddning av en övergång har av järnvägsstyrelsen angivits uppgå till 300 à 350 kronor vid 1949 års prisläge. I nämnda belopp ingår kostnaden för nya grindar med 100 kronor och för nya plankor mellan spåren med likaledes 100 kronor. I fall endast ändring av grindarna och skarvning av redan befintliga plankor erfordras, bli kostnaderna givetvis betydligt lägre. (Plankläggning förekommer icke alltid; jfr NJA 1937 s. 569). Järnvägsföreningen har beräknat breddningskostnaderna till i genomsnitt 200 kronor. Sveriges lantbruksförbund och Riksförbundet landsbygdens folk ha uppgivit, att kostnaderna brukade hålla sig mellan 100 och 500 kronor. Sistnämnda förbund har tillagt, att kostnaderna vanligen hölle sig mellan 200 och 300 kronor per övergång. Även dessa belopp hänföra sig till 1949 års prisläge. Härtill kommer en mindre ökning av underhållskostnaden, av järnvägsföreningen beräknad till omkring 10 kronor om året. Även om det antages, att ändringsarbeten komma att bli aktuella blott beträffande en del av samtliga övergångar, uppgå de totala kostnaderna således till betydande belopp, sannolikt till flera miljoner kronor. En närmare inventering av behovet, vilken skulle kräva ett omfattande arbete, har icke ansetts erforderligt för utredningsuppdragets fullgörande.

Beträffande den omfattning, vari ändring av övergångsställen vid ägovägar hittills förekommit, har järnvägsstyrelsen såsom ett grovt överslag beräknat att under treårsperioden 1946—1948 förekommit högst 20 à 30 breddningar per år, vilka huvudsakligen varit att hänföra till de mellersta och södra delarna av landet. Järnvägsstyrelsen har i dessa ärenden intagit den principiella ståndpunkten, att någon skyldighet för statens järnvägar att bestrida kostnaderna för dylika åtgärder icke föreligger. Emellertid har styrelsen — på sätt förut omtalats — enligt en den 9 december 1943 till samtliga distriktschefer avlåten skrivelse förklarat sig medgiva att statens järnvägar skall bestrida kostnaderna för ändringsarbeten inom spårområdet, d.v.s. mellan rälererna och cirka en meter på vardera sidan utanför desamma, under det att arbetet i övrigt får utföras och bekostas av markägaren. I skrivelsen har vidare framhållits att järnvägen icke bör motsätta sig breddning under förutsättning att siktförhållandena äro fullt tillfredsställande. Anledningen till att statens järnvägar åtagit sig kostnaderna för arbeten inom spårområdet uppger järnvägsstyrelsen vara den, att markägarna icke lämpligen själva kunna få utföra något arbete inom spårområdet, när detta skulle medföra risk för järnvägstrafiken, samt att järnvägen av billighetsskäl och för att undvika alla tvister om kostnaderna ansett sig böra bära dessa utgifter själv. Frågorna hade ock kunnat lösas utan att några nämnda tvistigheter behövt uppkomma med markägarna. I vissa fall hade emel-

lertid statens järnvägar icke kunnat bifalla framställning om breddning av väg-
övergångar med hänsyn till siktförhållandena.

Järnvägsföreningen uppger, att framställningar och överenskommelser om breddning av övergångar skett i ett stort antal fall vid en järnväg men vid övriga järnvägar endast i undantagsfall. Framställningarna hade i regel avsett breddning till 4 à 4,5 meter. Järnvägsförvaltningarna hade genomgående ställt sig välvilliga till gjorda framställningar. I ett fåtal fall hade dock överenskommelse icke kunnat träffas med hänsyn till säkerhetsfrågor. Kostnaderna för breddning hade genomgående åvilat den enskilde markägaren, dock att i ett fall järnvägen, som ansett den gamla vägövergången i allt fall vara i behov av genomgående reparation, bekostat breddningen. I ett annat fall hade järnvägen bekostat nya grindar, under det att fastighetsägaren ombesörjt flyttning av grindstolparna. I några fall hade påyrkad breddning icke kommit till stånd på grund av brist på överenskommelse rörande kostnaderna för ändring och underhåll av övergången. I ett par fall hade orsaken varit den, att vägintressenterna vägrat att underteckna förbindelse att bekosta säkerhetsanordningar, som framdeles kunde föreskrivas.

BEHOVET AV LAGSTIFTNINGSSÅTGÄRDER

Av den nyss lämnade redogörelsen för gällande rätt framgår, att kostnaderna för sådana ändringar av befintliga ägovägsövergångar, som påkallas av ändrade driftsförhållanden å de järnvägen omgivande fastigheterna, regelmässigt komma att åvila fastigheternas ägare.

Enligt den rättsuppfattning, som rådde, då järnvägar började anläggas, var det helt naturligt, att lagbestämmelserna angående järnvägar inskränktes till vad som oundgängligen erfordrades för att bereda företagen möjlighet till markförvärv, skydda driften å järnvägarna m.m., medan förhållandena i övrigt ansågos böra regleras genom avtal mellan de berörda parterna. Detta har, såsom förut anmärkts, lett till att några särskilda lagregler angående fördelningen av kostnaderna för anordningar i korsningar mellan järnväg och andra trafikleder icke kommit till stånd. Eftersom varken de enskilda fastighetsägarna eller järnvägarnas målsmän varit i stånd att förutse den kommande tekniska utvecklingen, ha ej heller avtalen kommit att innehålla tillräckligt utförliga bestämmelser för det fall, att de förhållanden, som bestämde övergångarnas ursprungliga utformning, framdeles komme att ändras. Resultatet har blivit att de konflikter, som sedermera uppkommit, måst lösas av de rättskipande organen utan ledning av vare sig lag eller avtal.

Man kan icke lasta de rättstillämpande myndigheterna för att den praxis, som framträtt ur de nu angivna premisserna, ej tagit tillbörlig hänsyn till de enskilda fastighetsägarnas synpunkter. Tillämpningen av prioritetsregeln innebär att praxis, *så långt det varit möjligt*, i avtalen om anläggande av övergångar intolkat en förpliktelse för järnvägsinnehavaren att svara ej allenast för sådana åtgärder i de kringliggande fastigheternas intresse, som direkt angivits i avtalet, utan även i viss utsträckning för framtida ändringar i dessa fastigheters trafikbehov. Emellertid har det varit omöjligt att i avtalen intolka mera än som rimligen kunnat förutses vid avtalens ingående; alldeles oförutsedda förändringar måste givetvis anses falla utanför avtalens ram. I dessa sistnämnda fall saknas rättslig grund för att ålägga järnvägens innehavare någon skyldighet att bekosta åtgärder, vilka företagas i de angränsande fastigheternas intresse. Järnvägsinnehavarnas skyldigheter med avseende å övergångar komma därför — ehuru ej direkt grundade å expropriationsrättsliga principer — i detta fall att helt överensstämma med den i 34 § andra stycket expropriationslagen givna bestämmelsen att lagens ersättningsregler ej äga tillämpning i fråga om ersättning för skada, som uppstått efter expropriationsmålets slutliga avgörande och ej kunnat förutses i målet.

Härav kan dock ej dragas den slutsatsen att en reglering efter nu nämnda linjer skulle vara grundad å någon logisk nödvändighet. Den omständigheten, att nuvarande rättsregler icke i förevarande hänseende ålägga järnvägarnas innehavare skyldighet att vidkännas några kostnader i andra fastigheters intresse, utgör i och för sig intet skäl mot införande av en regel, som innefattar sådan skyldighet, om en dylik regel befinnes skälig eller eljest ägnad att tillgodose något syfte, som lagstiftningen anses böra främja.

Å andra sidan kan vid en förutsättningslös bedömning av frågan, vem som bör betala kostnaderna för ändring av övergång, givetvis icke helt bortses från den omständighet, som hittills varit avgörande i detta hänseende, nämligen huruvida ändringen direkt betingas av järnvägens eller den enskilde markägarens behov. Vad som kan sägas är blott, att hänsyn måste tagas även till förhållanden som mera indirekt påverka problemställningen. Ytterst äro de nu aktuella problemen ett led i den utveckling, som ägt rum efter järnvägarnas anläggande. Under tiden därefter ha betydande förändringar inträffat med avseende å driftsförhållandena såväl för järnvägarnas som för jordbrukets del. I denna utvecklingskedja utgöra lantbrukets nu framkomna rationaliseringskrav endast den sista länken. Då frågan om kostnadsfördelningen blir föremål för prövning i lagstiftningsväg, kan och bör avseende fästas vid såväl det utgångsläge, vilket förelåg vid järnvägarnas tillkomst, som hela den därefter förelupna utvecklingen. I rättstillämpningen har hänsyn däremot endast kunnat tagas till om den sista utvecklingsfasen kunnat förutses vid järnvägens tillkomst.

Beträffande korsningar mellan järnvägar och sådana allmänna eller enskilda vägar, som förmedla en mera betydande trafik, har utvecklingen snarast förlupit i en för järnvägarna ogynnsam riktning. Järnvägs- och vägtrafikens utveckling har nödvändiggjort, att dylika korsningar anordnas på ett annat och mera kostnadskrävande sätt än fallet var vid järnvägarnas tillkomst. Framför allt ha anspråken på säkerhetsanordningar successivt stigit. Dessa anordningar måste i de flesta fall utföras av järnvägarnas innehavare, vilka alltså i första hand ha att bära kostnaderna för desamma. Frågan, huruvida och i vad mån järnvägsinnehavarna enligt gällande rättsregler kunna göra sig betalda för dylika kostnader av de väghållningsskyldiga, är ofta tvivelaktig och kan förorsaka många och svårlösta rättsliga konflikter. På sätt förut anmärkts har emellertid denna fråga fått en summarisk lösning genom att järnvägarna erhålla statsbidrag med vissa procent av kostnaderna för säkerhetsanordningar i plankorsning av järnväg och väg. Härigenom har kostnadsfördelningsfrågan för de flesta fall kunnat bringas ur världen utan att några tvister behövt uppkomma.

Vad åter angår ägovägs korsningarna är förhållandet ett annat. Den tekniska utveckling, som för järnvägarnas del ägt rum efter den period i senare hälften av 1800-talet och de första årtiondena av 1900-talet, då flertalet järnvägar tillkom, har i stort sett kunnat försiggå oberoende av de enskilda markägarnas intressen. Sådana åtgärder som utökning av driftens omfattning, övergång till

tyngre vagnmaterial, ökning av tåghastigheten m. m., vilka åtgärder i allmänhet varit ägnade att förbättra det ekonomiska utbytet av järnvägstrafiken och såmedelst sätta järnvägarna i stånd att upptaga konkurrensen med andra, senare tillkomna transportmedel, ha i regel icke medfört någon ökning av järnvägarnas förpliktelser gentemot ägarna av de fastigheter, som haft rätt till övergång över järnvägsområdet. Att märka är, att dessa åtgärder i många fall vållat jordägarna avsevärt omak vid utövningen av deras ifrågavarande rättigheter. Någon form av ersättning härför har emellertid ej ens övervägts; än mindre har det ifrågasatts att göra åtgärderna beroende av markägarnas medgivande.

Däremot ha några större förändringar med avseende å omfattningen och arten av vägtrafiken i ägovägsövergångarna icke förekommit förrän på senare tid. Då den fortskridande tekniken nu så småningom lett till att en upprustning av redskapsbeståndet blivit nödvändig, verka de tillämpliga rättsreglerna i den riktningen att markägaren får betala ej endast de åtgärder, vilka direkt sammanhånga med behovet att forsla fordon mellan ägorna, såsom förstärkning av körbanor o.d., utan även sådana åtgärder, som föranletts av järnvägstrafiken, t.ex. ändring av grindar.

Frågor angående breddning eller andra ändringar av befintliga ägovägsövergångar lösas i de flesta fall genom förhandlingar mellan den enskilde jordägaren och järnvägens förvaltning. Endast sällan påkallas för ändamålet förrättning enligt lagen om enskilda vägar, och lika sällsynt torde det vara att kostnadsfrågan blir föremål för tvist inför domstol. Kostnaderna för vägförrättning drabba undantagslöst den jordägare, för vars behov övergången är avsedd. I fråga om tvister angående kostnaderna för ändringsarbeten gäller detsamma som för civila mål i allmänhet. Den enskilde, som inlåter sig på process i dylika frågor, riskerar därför att få betala ej blott sina egna utan även järnvägens kostnader i saken. Då härtill kommer att järnvägarnas ekonomiska resurser äro vida större än den enskildes samt att järnvägarnas förvaltningsorgan i motsats till de enskilda jordägarna ha tillgång till alla de handlingar rörande järnvägarnas och de särskilda övergångsställenas tillkomst och alla eventuellt träffade särskilda avtal angående dessa, är det för den enskilde en vanskelig sak att inlåta sig i tvist med järnvägen i dylika frågor. Detta medför att den enskilde markägaren har mycket svårt att hävda sin rätt vid förhandlingar med järnvägen. I många, kanske de flesta fall är han nödsakad att helt finna sig i vad järnvägsförvaltningen föreskriver. De villkor, varunder enskild markägare kan berättigas att få privat övergång ändrad, utgöra därför i själva verket icke ett resultat av en avtalsmässig uppgörelse utan snarare ett ensidigt diktat av järnvägsinnehavaren.

Det torde ej kunna förnekas, att de nu skisserade konsekvenserna av gällande ordning stå i dålig överensstämmelse med den princip, som legat till grund för de i samband med järnvägarnas markförvärv ingångna avtalen om övergångsställen, nämligen att järnvägsinnehavaren skulle i möjligaste mån begränsa de

menliga konsekvenserna av järnvägens framdragande. För den enskilde markägaren måste det framstå som oskäligt, att han skall bära kostnaderna för en åtgärd som ytterst föranletts av att järnvägen framdragits över hans mark och för vilken järnvägen icke betalat någon inträngsersättning. Ur denna synpunkt kan det med fog hävdas att det ligger närmare till hands att dessa kostnader betalas av järnvägarnas innehavare än av de enskilda markägarna.

Även ur grannelagsrättslig synpunkt kunna skäl anföras för införandet av en vidsträcktare skyldighet för järnvägarna att hålla övergångar, som äro tillräckliga för de kringliggande fastigheternas behov. Redan nu gäller enligt lagen om enskilda vägar, att fastighetsägare under vissa förhållanden är pliktig att underkasta sig den inskränkning i förfogandet över fastigheten, som föranledes av att andra fastighetsägare berättigas utnyttja fastigheten för erforderliga vägförbindelser. En fastighetsägare kan alltså förhindras att utnyttja sin fastighet så, att annan jordägare ej får tillträde till sina ägor. Då det ansetts lämpligt att införa en sådan regel beträffande förhållandet mellan fastigheter i allmänhet, förefaller det icke att vara ett alltför djärvt ytterligare steg i samma riktning, om ägare av fastighet, varå vidtagits anordningar, som i alldeles särskild hög grad äro ägnade att försvåra genomförandet av tilltänkt vägförbindelse, förpliktas att direkt bidra till undanröjandet av svårigheterna. Bildandet av fastigheter med den säregna konfiguration och utpräglade exklusivitet i användningssättet, som känneteckna järnvägsfastigheterna, har i flera hänseenden medfört vittgående skadeverkningar för de kringliggande fastigheterna. Här om kan bl.a. hänvisas till vad nedan anföres angående de problem som uppkommit vid torrläggning av mark och med hänsyn till ägofredsintressena. De övergångar, som anordnats vid järnvägarnas anläggande och senare, ha i någon mån förminskat skadeverkningarna i trafikhänseende och därigenom gjort en särskild lagstiftning i denna fråga överflödigt. Om det emellertid såsom ett tankeexperiment antages, att järnvägsföretagen helt underlåtit att förse järnvägarna med övergångar, är det uppenbart, att de härigenom uppkommande problemen för länge sedan skulle ha vunnit en lösning lagstiftningsvägen. Då det nu visat sig, att de åtgärder, järnvägarna vidtagit till minskande av skadeverkningarna, icke varit tillfyllest, innebär detta blott, att det latent lagstiftningsbehovet omsider blivit aktualiserat. En lagstiftning i ämnet skulle, om den genomförts vid järnvägarnas tillkomst, säkerligen ha fått det innehållet, att järnvägarnas innehavare, där så vore möjligt, hade att hålla övergångar, som tillgodosåge de kringliggande fastigheternas trafikbehov. Den omständigheten att frågan om lagbestämmelser på området uppkommit först nu utgör i och för sig intet skäl för att den erforderliga lagregeln skall få annat innehåll.

De kostnadsbelopp, som i förevarande sammanhang kunna bli aktuella, förefalla visserligen icke att vara av den storleksordning, att deras gäldande vållar något avsevärt men vid rationalisering av lantbruksdriften. De kostnader denna rationalisering i övrigt medför äro emellertid så stora, att dess genomförande —

särskilt i betraktande av jordbrukets i många fall tyngande skuldsättning — utgör ett betydande ekonomiskt problem. Den ytterligare belastning, som nu ifrågakomna kostnad utgör, kan med hänsyn härtill icke fränkännas betydelse.

Härtill kommer att den hittills tillämpade ordningen för kostnadernas bestri- dande för därav berörda fastighetsägare faktiskt kan komma att utgöra en be- tydligt allvarigare belastning än de förut angivna beloppen i och för sig låta förmoda. Vid överenskommelser om breddning eller annan ändring av övergång synas järnvägarna ofta fästa det villkoret, att markägaren uttryckligen förbinder sig att för framtiden svara för alla ökade kostnader som kunna uppkomma för järnvägen t.ex. genom att trafiken i övergången framdeles ökas och därigenom föranleder behov av mera omfattande säkerhetsanordningar. Kostnaderna för dylika anordningar äro stundom högst betydande; sålunda lärer en modern mekanisk säkerhetsanläggning vid järnvägs korsning dra kostnader om flera tiotusental kronor. Riskerna för att dylika åtgärder skola visa sig erforderliga är visserligen i de flesta fall ej synnerligen betydande; i regel kan den säkerligen anses utesluten redan därigenom att grindarna vid dylika övergångar försvåra passage med motorfordon. Att markägarna ogärna ingå dylika förbindelser är emellertid förklarligt. Tillskapandet av regler för kostnadsfördelningen, vilka ålägga järnvägen att svara för en del av ändringskostnaderna, innebär därför att rationaliseringen av de därav berörda jordbruken underlättas i högre grad, än storleken av kostnadsbeloppen ger vid handen. Framför allt måste det ur denna synpunkt anses som ett önskemål att markägarnas rättigheter och skyl- digheter gentemot järnvägen fastställas genom bestämda regler på sådant sätt, att den enskilde utan alltför stor omgång kan på förhand beräkna de ekonomiska konsekvenserna av en ifrågasatt åtgärd.

Gentemot det sist anförda argumentet, att en förpliktelse för järnvägarna att deltaga i ändringskostnaderna skulle främja lantbrukets rationalisering, har järnvägsföreningen i sin skrivelse till utredningsmannen anmärkt, att ett jord- bruk, som önskar rationalisera sin drift genom anskaffande av nya maskiner, bör i kostnaderna för åtgärden inkalkylera icke allenast maskinernas anskaff- ningspris utan även kostnaderna för de anordningar, som erfordras för att maski- nerna skola kunna begagnas. Därest den ekonomiska kalkylen utvisar att an- skaffningen av maskinerna icke medför så stort utbyte för lantbrukaren, att i kostnaderna kan inkalkyleras breddning av en ägovägs korsning, är omläggning av driften icke ekonomiskt berättigad och innebär alltså realiter icke någon rationalisering.

Denna argumentering utgår från förutsättningen att — enär ändring av ägo- vägsövergångarna föranledes av jordbrukets rationaliseringsbehov — alla kost- nader för ändringsarbetena äro att hänföra till denna orsak. Härvid förbises emellertid, att ändringsarbetena ytterst föranledas av att järnvägens framdra- gande medfört ägosplittring och att olägenheten härav icke avhjälpes av järn- vägen genom en tillräckligt bred övergång. Vidare förbises, att en del av de

kostnader, som uppkomma då övergång skall ändras, ofta — på sätt nyss anförts — kan antagas indirekt bero på den intensifiering av järnvägsdriften, som ägt rum efter järnvägarnas tillkomst och vilken kan sägas efter hand ha rubbat de förutsättningar, på vilka de nuvarande reglerna för kostnadsfördelningen bygga. De anförda omständigheterna kunna därför icke återropas såsom argument mot en lagstiftning, som har till ändamål att med hänsyn bl.a. till det nu sagda åstadkomma en skäligare fördelning av kostnaderna mellan järnvägs- och fastighetsägarintressena. Däremot tala de — på sätt i det följande närmare omförmäles — med styrka mot en reglering av innebörd att järnvägsinnehavarna skola svara för kostnader som uppkomma genom att nya övergångar inrättas eller att befintliga övergångar ändras till följd av att fastigheter invid järnväg tagas i anspråk för helt annat ändamål än tillförne.

En omständighet, som icke helt saknar intresse vid bedömandet, huruvida behov av särskilda lagstiftningsåtgärder föreligger, är att arbetet med ändring av anordningar i övergångarna regelmässigt utföres av järnvägarnas personal mot ersättning, som uttages av vederbörande markägare. Detta förhållande är säkerligen ägnat att inge åtskilliga jordägare betänkligheter, då det gäller att träffa avtal med järnvägsförvaltningen angående villkoren för ändring av övergångar.

På sätt förut anmärkts har den omständigheten, att rättsförhållandena mellan järnvägarna och kringliggande fastigheter i de flesta hänseenden regleras enbart genom avtal eller, i brist på sådana, av allmänna rättsregler, i längden medfört ett mindre tillfredsställande resultat även i vissa andra avseenden än i fråga om anordningar i övergångsställen. Det förutseende, de enskilda markägarna visat i samband med järnvägarnas tillkomst, har av naturliga skäl icke kunnat bereda en för all framtid godtagbar lösning av de särskilda grannelagsfrågor, vartill järnvägarna givit upphov. Där någon hithörande fråga sedermera aktualiserats i samband med odlingens och teknikens utveckling, har den fått bli föremål för separat lagstiftning. Den ursprungliga principen, att järnvägarnas förpliktelser mot ägarna av kringliggande fastigheter äro begränsade till vad som följer av allmänna grannelagsrättsliga regler, ingångna avtal eller meddelade domar, har härigenom rubbats på flera betydelsefulla områden, allt eftersom det visat sig att vägarnas framdragande medfört icke förutsedda skadeverkningar.

Frågan om järnvägsinnehavares skyldighet att vidtaga åtgärder för torrläggning av mark omkring järnvägen har sålunda vunnit sin lösning i samband med 1920 års vattenrättslagstiftning. De härvid införda bestämmelserna återfinnas dels i 7 kap. 9—11 §§ vattenlagen och dels i lagen den 11 juni 1920 om vad vid anläggande av järnväg eller spårväg bör iakttagas till tryggnad av närliggande marks torrläggning. Enligt dessa bestämmelser är järnvägs innehavare pliktig att utföra arbetet med framdragande av vattenavlopp genom banvall, där det för torrläggning av mark tarvas, att sådant avlopp anordnas, utvidgas eller fördjupas. Om järnvägen i den del, varom fråga är, påbörjats före lagstiftningens

ikraftträdande den 1 januari 1921, skall järnvägens ägare själv bekosta arbete som fordras för torrläggning till högst 1,2 meters djup av åker eller äng, som jämväl vid tidpunkten för järnvägens tillkomst var att hänföra till sådant ägoslag. Beträffande järnväg som tillkommit senare än år 1920 stadgas skyldighet för järnvägens ägare att underkasta sig särskilt proklamaförfarande, under vilket ägarna av kringliggande mark kunna bevaka sina anspråk på järnvägen i fråga om torrläggning av mark. Oavsett detta skall dock järnvägsinnehavaren vara pliktig att bekosta åtgärd för torrläggning intill 1,2 meters djup, för såvitt han ej underkastat frågan om sättet för järnvägsföretagets utförande prövning av vattendomstol eller vid syneförrättning.

Ett annat exempel på en detaljreglering, som visat sig erforderlig i anledning av bristen på tillräckliga bestämmelser om järnvägsinnehavares skyldigheter, utgör lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. Ehuru järnvägskoncessionerna i allmänhet innehålla bestämmelser om skyldighet för järnvägarnas innehavare att i trafiksäkerhetens intresse hålla banan inhägnad, har det framstått som mycket tvivelaktigt, huruvida denna skyldighet vore av beskaffenhet att kunna åberopas av ägarna till kringliggande fastigheter. Sedan det visat sig att hänsyn till trafiksäkerheten i många fall icke krävde hållande av stängsel samt fråga därför uppkommit om upphävande i viss omfattning av järnvägarnas berörda skyldighet, har genom nyssnämnda lag skyldigheten gjorts beroende av bl.a. driftsförhållandena å kringliggande fastigheter och i vissa fall de överenskommelser, som kunna träffas med ägarna av dessa fastigheter. Stängselskyldigheten måste därför efter sagda lags ikraftträdande anses vila jämväl på privaträttslig grund.

Av intresse är även att konstatera, att vissa rättssystem, som eljest stå det svenska mycket nära, icke ansett sig kunna åt parternas fria förfogande och rättspraxis överlämna frågorna om beskaffenheten av de övergångar, innehavare av järnväg skall hålla, och om de åtgärder, han har att vidtaga i kringliggande fastigheters intresse, utan ansett särskilda bestämmelser erforderliga till tryggnad av behovet av samfärdsel mellan ägor, vilka delas av järnvägen.

I den för *Finland* gällande lagen den 14 juli 1898 om expropriation av fast egendom för allmänt behov — vilken i de flesta avseenden ger uttryck för samma rättsgrundsatser som motsvarande i Sverige gällande regler — har i 17 § bland reglerna om expropriationsersättnings bestämmande upptagits ett stadgande av följande innehåll:

Gör det företag, för vilket expropriation äger rum, hinder i begagnandet av förut tillkommen allmän väg, gata eller farled, eller enskild väg, som ej med rättsägarens begivande blivit inlöst, vare tillträdaren skyldig att inrätta och underhålla sådan vägövergång, ny väg eller annan anstalt, att samfärdseln obehindrat kan fortgå.

Skall järnväg eller annan anläggning, för vilken expropriation sker, ledas genom någons lägenhet, vare tillträdaren pliktig att över det inlösta området inrätta och underhålla lämplig vägövergång eller, där det prövas nödigt, flere sådana. Undergå de vid anläggningstiden bestående förhållanden sedermera sådan förändring, att behov av ny vägövergång för jordägare eller inne-

havare uppstår, skall ägaren av anläggningen, där dennas beskaffenhet det medgiver, sådan övergång inrätta och underhålla.

Ägare av järnväg vare även pliktig att anlägga och öppenhålla avloppsdiken under banan på sådana ställen samt till sådan bredd och djuplek, att hinder för överbyggare icke möter att avleda vattnet från sina ägor, så ock att, där ej annorlunda överenskommes, inrätta och underhålla stängsel i den mån och på de ställen, sådant kan erfordras för avhållande av andras kreatur från järnvägens område. Slik hägnadsskyldighet varde likväl, där järnvägens ägare det fordrar, mot full ersättning överflyttad på jordägaren, och må ersättningen, enligt vad i 10 § säges, kunna fastställas att utgå såsom årlig avgift.

I *Danmark* finnas de grundläggande bestämmelserna om järnvägarnas rättsförhållanden meddelade i Forordningen af 5 Marts 1845 ang. de Regler, som blive at iagttage med Hensyn til Grundavstaaelser m.m., i Anledning af Jernbaners Anlaeg i Danmark. Enligt § 19 i sagda förordning gäller härom bl.a. följande:

Entrepreneurerne ere forpligtede til at indrette og vedligeholde alle Anlaeg, som ere fornødne til at tilveiebringe og sikre Communicationen paa de af Banen overskaarne Landeveie, saavel som Overkiørseler, Indhegninger, Opkiørselsteder paa Grundstykker, Vandledninger og Steenkister, for at afvaerge Fare og Skade paa de naerliggende Grundstykker. I alle disse Henseender skulle, i Mangel af mindelig Forening, de Bestemmelser uvaegerligen følges, som afgives af en Commission, bestaaende af Commissarius, den lokale Politivrigheid og en af Rentekammeret, efter Amsraadets Forslag, udnaevnt, i Landvaesendet kyndig Mand.

Det bör anmärkas, att beteckningen "Entrepreneur" enligt förordningens terminologi åsyftar ej allenast den som anlägger utan även den som driver järnväg (jfr t.ex. § 20) samt att den i § 19 nämnda kommissionen icke är identisk med den kommission, som enligt § 5 m.fl. rum i författningen har att pröva vissa frågor i samband med järnvägens anläggande och ej heller med de "Taxatorer", som ha att beräkna de av expropriationen föranledda ersättningarna. (Jfr Loven af 23 December 1861 vedkommende Sammensaettelsen af de ved Forordningen af 5te Marts 1845 §§ 5 og 19 anordnede Commissioner, forsaavidt angaaer Anlaeg af Jernbaner i Kjøbenhavn eller paa dens Grund.)

Från järnvägsföreningens sida har gjorts gällande att en lagstiftning, som ålägger järnvägarnas innehavare ökade skyldigheter i fråga om privata övergångsställen, icke kunde övervägas redan av den anledningen, att den skulle innebära ett brott mot den allmänt vedertagna grundsatsen att ny lag ej bör erhålla tillbakaverkande kraft. Till stöd härför har andragits att de ekonomiska konsekvenserna av järnvägarnas anläggande blivit definitivt reglerade genom expropriationer och avtal.

Det ligger i sakens natur, att bestämd ställning till denna anmärkning icke kan tagas förrän i samband med detaljutformningen av bestämmelserna i lagförslaget. Generellt kan dock sägas, att den angivna principen säkerligen icke utgör hinder för en lagstiftning, varigenom en grupp av fastighetsägare ur grannelagsrättslig synpunkt för framtiden får vissa skyldigheter sig ålagda gentemot andra. Om dylika skyldigheter redan dessförinnan i mindre omfattning

åligga en viss fastighetsägare på grund av avtal, innebär detta ej att lagstiftningsåtgärden varit otillbörlig utan blott att avtalet för framtiden blir betydelselöst.

En omständighet, vartill en eventuell lagstiftning på området givetvis måste ta hänsyn, är storleken av de kostnader, som vid genomförande av de ifrågasatta åtgärderna komme att falla på järnvägarna. Järnvägsdriften är i de flesta fall icke så lönande, att den kan bära några mera avsevärda merutgifter. Detta är ett förhållande, som icke kan fränkännas betydelse vid utformningen av eventuella lagregler angående kostnadsfördelningen. Om järnvägarna belastades med exempelvis de kostnadsbelopp, som framgå av de förut lämnade uppgifterna om vad det skulle kosta att ändra alla befintliga övergångsställen, så att de medgiva genomfart med moderna lantbruksmaskiner, skulle detta uppenbarligen påverka järnvägarnas driftsresultat.

I själva verket kan det emellertid aldrig bli fråga om utgifter av tillnärmelsevis den storlek, dessa uppgifter ge vid handen, även om lagstiftningen skulle erhålla den utformningen, att samtliga kostnader lades på järnvägarna. Det är nämligen — såsom förut nämnts — blott vid en bråkdel av alla befintliga övergångar, som frågan om breddning eller annan ändring kan bli aktuell. Inom de norra delarna av riket och överhuvud i skogrika trakter äro de flesta privata övergångar avsedda huvudsakligen för transporter av ved, timmer o.d. För sådan trafik äro de av gammalt tillämpade vägbredderna fullt tillräckliga och måste förutsättas bli så även i framtiden. Även bland de övergångar, som tjäna jordbruket i inskränkt mening, ifrågakomma långt ifrån alla för trafik med sådana redskap, att breddning eller annan ändring på grund därav är påkallad. Inom de mera utpräglade åkerbruksdistrikten, vilka härvidlag främst äro i fråga, ligga övergångarna stundom så pass tätt, att det bl.a. av trafiktekniska skäl icke rimligen kan ifrågakomma att ändra dem alla. I många fall blir det därför mera praktiskt att två eller flera jordägare för trafiken med bredare fordon hänvisas till samma övergång. Att så bör ske, där det med hänsyn bl.a. till järnvägens intressen finnes lämpligt, framgår av 4 och 7 §§ lagen om enskilda vägar.

Avsikten är ej heller, att alla övergångar skola breddas i ett sammanhang. Omställningen av jordbruket till mera mekaniserad drift måste enligt sakens natur försiggå i ganska långsamt tempo, och behovet av större övergångar inträder för varje lantbruk först när moderna redskap anskaffas. Även om det för närvarande kan antagas föreligga ett visst ackumulerat behov av ändringsåtgärder, tyda dock de av järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen lämnade uppgifterna rörande antalet hittills gjorda framställningar om sådan åtgärd icke på att en lagändring, som ålägger järnvägens innehavare att svara för en större eller mindre del av ändringskostnaderna, kommer att medföra några allvarigare ekonomiska konsekvenser för järnvägarna.

Av kostnaderna för ändring av övergångarna faller en mycket betydande del på anskaffande av nya grindar. Härvid är emellertid att märka, att de äldre

grindarna, om dessa befinna sig i någorlunda gott skick, ofta kunna flyttas till annan plats och alltjämt komma till användning för fullgörande av järnvägen åliggande stängselskyldighet.

En omständighet, som särskilt framhållits av järnvägsstyrelsen, är den, att ett deltagande från markägarens sida i kostnaderna för ägovägsövergång utgör en hämsko på onödiga anspråk i fråga om inrättande av övergångar och breddning av dessa, vilket för järnvägarnas del är av stor betydelse med hänsyn till vikten av att icke andra vägövergångar anordnas än som oundgängligen äro av behovet påkallade.

Det anförda kan möjligen åberopas som skäl mot en ordning, enligt vilken kostnaderna för anordnande, underhåll och ändring av övergång helt åläggas järnvägsinnehavarna men utgör i och för sig intet skäl mot varje lagstiftningsåtgärd på förevarande område. Frågan om rätt att anordna övergång eller om breddning därav prövas dessutom, såsom förut nämnts, i fall av tvist vid för rättning enligt lagen om enskilda vägar. Beslutet grundas därvid på en avvägning av den nytta och de olägenheter, åtgärden medför. Möjligheterna att genomdriva ohemula krav torde därför vara ganska små.

En sammanfattning av de nu anförda synpunkterna ger vid handen att de skadeverkningar, järnvägarna i förevarande hänseende medfört särskilt för jordbrukets del, äro ganska betydande och att det med hänsyn härtill får anses befogat att järnvägarnas innehavare bidra till undanröjande av de uppkomna olägenheterna. Någon ersättning för dessa olägenheter har icke utgått vid expropriation eller eljest i samband med förvärv av mark till järnvägarna. Det är vidare ett viktigt intresse för de enskilda fastighetsägarna, att rättsförhållandena på området regleras genom uttryckliga bestämmelser, som klart fastslå omfattningen av järnvägsinnehavarnas och fastighetsägarnas skyldigheter; detta medför nämligen en välbehörlig förstärkning av fastighetsägarnas ställning vid förhandlingar med järnväg angående villkoren för ändring av befintlig övergång.

Några bärande skäl mot en reglering av antydd innebörd synas icke föreligga.

Utredningsmannen förordar därför, att frågan om fördelning av kostnaderna för ägovägsövergångar blir föremål för rättslig reglering. Reglerna om fördelning av kostnaderna för ändring av övergångar — vilka i detta sammanhang tilldraga sig det största intresset — böra därvid utformas så, att kostnaderna i viss omfattning, som i det följande skall närmare angivas, komma att åvila järnvägens innehavare även där ändringsåtgärderna påkallas av ändrade driftsförhållanden å de järnvägen omgivande fastigheterna. I samband med en dylik reglering torde det även vara nödvändigt att ingå på frågorna om kostnaderna för inrättande av nya ägovägsövergångar och om skyldigheten att bekosta underhållet av anordningar i övergång. Jämväl frågorna om skyldighet för innehavare av

järnväg att medgiva inrättande av övergång och breddning av befintlig sådan tilldraga sig i detta sammanhang intresse.

Järnvägsstyrelsen, som i sin förenämnda skrivelse till utredningsmannen motsatt sig tanken på en särskild lagstiftning om fördelning av kostnaderna för anordningar i övergång, har härvid bl.a. framhållit, att inom den närmaste tiden i stort sett hela landets järnvägsnät torde komma att bli införlivat med statens järnvägar samt att de särskilda bestämmelser angående fördelning av kostnaderna för anordningar i ägovägsövergångar, som anses böra ifrågakomma, därför icke fordra någon lagstiftningsåtgärd utan kunna utfärdas av Kungl. Maj:t i administrativ väg.

Om några åtgärder anses påkallade för att åvägabringa en ändrad kostnadsfördelning, torde dessa emellertid icke lämpligen kunna begränsas att gälla enbart statens järnvägar. I stundens läge synes det ovisst om och när alla enskilda järnvägar överföras i statens ägo. I allt fall är det möjligt att åtskilliga mindre banor, t.ex. vissa förortsbanor invid de större städerna, alltjämt komma att drivas antingen av kommunerna eller av bolag med kommunalt inflytande. På sätt i det följande skall visas, torde den rättsliga regleringen av förevarande frågor böra avse även spårvägar. Ett förstatligande av dylika företag har veterligen aldrig ens övervägts.

Även om nu befintliga enskilda järnvägar inom kort komma att överföras i statens ägo samt den rättsliga regleringen därför kan ske genom av Kungl. Maj:t i administrativ väg utfärdade föreskrifter, må icke förbises att en dylik reglering endast får karaktären av ett frivilligt åtagande från statens sida. Fråga om fördelning av kostnaderna för ändring av övergång skulle följaktligen prövas av administrativa myndigheter. De enskilda skulle sålunda icke komma i åtnjutande av den trygghet som möjligheten att hänskjuta frågan till domstols prövning innebär. Det är därför uppenbart att en reglering i administrativ väg av förevarande problem är ägnad att försvaga jordägarnas ställning vid förhandlingar med järnvägsmyndigheterna.

Utredningsmannen förordar av nu anförda skäl att den rättsliga regleringen av hithörande spörsmål sker genom lagstiftning.

PRINCIPERNA FÖR EN REFORM

Av den motion, som föranlett utredningen, samt av de yttranden, som Sveriges lantbruksförbund och Riksförbundet landsbygdens folk avgivit till första lagutskottet vid 1948 års riksdag, ävensom av nämnda organisationers skrivelser till utredningsmannen synes framgå att man på lantbrukshåll ifrågasätter införande av en mycket omfattande skyldighet för innehavare av järnväg att i enskilda fastighetsägares intresse svara för kostnaderna för nu befintliga övergångar ävensom för de övergångar vilka framdeles komma till stånd. Organisationernas uttalanden synas sålunda närmast giva vid handen, att järnvägarna anses böra i princip helt bekosta såväl underhåll av som ock erforderliga ändringar av alla övergångar.

Redan av vad förut sagts torde framgå, att en så genomgripande reform icke kan anses påkallad av förhållandena. Det torde sålunda, på sätt i det följande skall närmare utvecklas, icke vara möjligt att helt frångå prioritetsgrundsatsen.

Fördelning av kostnaderna för underhåll av redan befintliga övergångar

Vad först angår kostnaderna för underhållet av nu befintliga övergångar må till en början framhållas, att en principiell skyldighet för järnväg att svara för underhåll av alla övergångar icke överensstämmer med gällande rätt och sålunda innefattar en högst betydande ändring av de på området för närvarande tillämpade principerna.

På sätt tidigare visats (se s. 27) äro hithörande rättsförhållanden genomgående bestämda genom avtal av innebörd, att järnvägsinnehavaren bekostar underhållet med avseende å de flesta anordningar i övergångar, som tillkommit i samband med järnvägens byggande, men att vederbörande fastighetsägare bekostar underhållet av anordningar i övergångsställen, som tillkommit efter järnvägen. Om undantagsvis endera parten åtagit sig större underhållsbörda än nu sagts, torde detta bero antingen på rent praktiska hänsyn eller på att övergången tillkommit i stället för en äldre, nu indragen övergång. Mot de principer, vilka sålunda i praxis kommit att tillämpas i fråga om underhållsbördans fördelning, torde befogade anmärkningar icke kunna framställas. Att de enskilda fastighetsägarna i regel fått åtaga sig underhållet av anordningar vid sådana övergångar, som tillkommit efter järnvägen, innebär icke någon principiell olikhet mot vad som skulle gälla, om marken använts för annat ändamål än till

järnväg. Någon anledning att ändra de i praxis nu tillämpade principerna för underhållsbördans fördelning synes därför icke föreligga.

Möjligen kan ifrågasättas om icke de regler rörande underhållskostnadernas fördelning, som redan utbildats i praxis, borde kodifieras. En sådan kodifiering skulle lämpligen kunna ske genom uppställande av en presumtionsregel av innebörd, att underhållet av övergång, som tillkommit samtidigt med järnvägen, skall antagas åvila järnvägens innehavare och att underhållet av annan övergång skall antagas åvila ägaren av den eller de fastigheter, övergången tillgodoser. Presumtionen finge givetvis anses hävd, om det kunde visas att avtal av annat innehåll träffats mellan järnvägsinnehavaren och vederbörande fastighetsägare. Detsamma måste, med hänsyn till förefintliga bevissvårigheter, uppenbarligen gälla, där någon från huvudregeln avvikande fördelning av underhållsbördan av ålder tillämpats; eljest skulle den ifrågasatta lagregeln i många fall komma att innebära en icke avsedd, faktisk rättsändring.

En lagregel av nu skisserad innebörd synes emellertid knappast ägnad att i det konkreta fallet underlätta rättstillämpningen genom att skapa större klarhet beträffande de bestående förhållandena än vad som framgår av gällande praxis och synes därför icke fylla något verkligt behov.

Av nu anförda skäl synes den förordade nya lagstiftningen icke lämpligen böra upptaga någon regel om skyldighet att svara för underhållet av anordningar vid sådana övergångar, som tillkommit före lagens ikraftträdande. Frågan härom torde liksom hittills böra avgöras enligt därom träffade avtal eller, i brist på uttryckliga sådana, efter vad som i det särskilda fallet kan antagas ha varit parternas avsikt, då övergången tillkom.

Fördelning av kostnaderna för ändring av redan befintliga övergångar

Den lämnade redogörelsen för det nuvarande rättsläget ger vid handen, att järnvägsinnehavares skyldighet att bekosta en i fastighetsägares intresse företagen ändring av övergång, som tillkommit i samband med järnvägen, i allmänhet beror på huruvida den omständighet, vilken åstadkommit ändringen — d.v.s. i förevarande fall nya, väsentligt bredare jordbruksmaskiner — kunnat förutses vid järnvägens tillkomst; där så icke är fallet, föreligger ej någon skyldighet för järnvägsinnehavare att bekosta ändringen (se s. 34). I det föregående (se s. 39—49) ha skäl anförts till stöd för en utvidgning av den i praxis upprätthållna begränsningen av järnvägarnas skyldigheter i detta hänseende. Till stöd för en sådan utvidgning ha främst åberopats skadeverkningar, som järnvägarnas framdragande vålla angränsande fastigheter och för vilka intrångsersättning ej utgått i samband med järnvägens tillkomst. Detta skäl kan emellertid rimligen icke åberopas till stöd för att järnvägsinnehavare skall utan inskränkning bekosta alla förekommande ändringsarbeten med avseende å övergång som tillkommit i samband med järnvägens framdragande. Det kan sålunda icke med fog göras gällande, att järnvägsinnehavaren bör svara även för sådana ändringsarbeten,

som föranledas av mera genomgripande förändringar i fråga om användningen av de kringliggande fastigheterna, t.ex. att en förutvarande jordbruksfastighet blir föremål för stadsmässig bebyggelse eller utnyttjas för industriändamål. Det trafikbehov, som föranledes av dylika åtgärder, faller helt utom ramen för det ändamål, järnvägsinnehavarens ursprungliga utfästelse i fråga om övergången avsett att tillgodose. Ej heller eljest kunna några skälighetssynpunkter åberopas till stöd för att den verksamhet, som bedrivs å fastigheten, skall befrias från någon del av de därmed förenade kostnaderna. Även ur allmän ekonomisk synpunkt ligger det närmast till hands att den som drar vinsten av markens exploatering för dylika ändamål själv får vidkännas de kostnader, som bli en följd av exploateringen.

Det anförda leder snarast till att en lagregel om fördelning av kostnaderna för ändring av äldre övergångar bör grundas på prioritetsprincipen, men att åt denna bör givas en tolkning, som i högre grad än nuvarande praxis tillgodoser fastighetsägarens berättigade anspråk på att ej behöva lida något intrång i den näring, som bedrivits å fastigheten före järnvägens tillkomst och för vars behov övergång inrättats.

Ett skäligt resultat synes kunna vinnas, om prioritetsgrundsatsen modifieras så, att järnvägsinnehavaren anses pliktig att städe svara för anordningar av den beskaffenhet, som fastighetens användning för det ursprungligen avsedda ändamålet vid varje tidpunkt kräver. Principen kan med andra ord uttryckas så, att järnvägsinnehavarens skyldighet att svara för ändringsarbeten begränsas att avse ändringar, vilka föranledas av det driftsbehov, för vilket övergången tillkommit. Om exempelvis med övergången avses att tillgodose behovet att kunna transportera jordbruksredskap, lantbruksprodukter m.m. från en äga till en annan, skulle järnvägsinnehavaren i enlighet härmed bekosta sådana ändringar, som erfordras till följd av att lantbruket allmänt övergår till att använda andra redskapstyper än tidigare men däremot icke kostnader som uppkomma exempelvis till följd av att en fabrik uppföres på fastigheten.

En bestämmelse av nu nämnd innebörd komme, på sätt framgår av det tidigare anförda, att nära ansluta sig till vad som för ett analogt fall finnes stadgat i 7 kap. 10 § vattenlagen, enligt vilket lagrum järnvägsinnehavares skyldighet att bekosta anordningar för torrläggning av mark begränsats till åtgärder med avseende å åker och äng, som jämväl vid järnvägens tillkomst varit att hänföra till sådant ägoslag.

Lagfästandet av en dylik princip även på förevarande område synes icke innebära något större ingrepp i nu tillämpade rättsregler eller inkräkta på järnvägsinnehavarnas anspråk att bli bibehållna vid sina å avtal eller expropriationer grundade rättigheter. En lagstiftning efter dessa linjer — vilken givetvis kan bli tillämplig endast på ändringsarbeten som utföras efter nya lagens ikraftträdande — kan ej heller sägas lägga någon orimlig börda på järnvägarna. Förslaget torde därför böra utformas efter de nu angivna grunderna.

Helt utan modifikationer låter sig dock den angivna principen icke genomföra.

Tidigare (se s. 27) har omnämnts, att det även i fråga om övergångar, som tillkommit samtidigt med järnvägen, ej är ovanligt att enskild fastighetsägare, som har nytta av övergången, ombesörjer underhållet av vissa särskilda anordningar i denna. Oftast är det härvid fråga om anordningar, som kunna antagas skola ha fått någon motsvarighet, även om ägorna icke kommit att genomskäras av järnvägen, t.ex. vägbanan utanför spårområdet, dikestrummor m.m. Stundom torde underhållsskyldigheten för vissa andra anordningar i övergången ha överflyttats från järnvägsinnehavaren till jordägaren genom uttryckliga avtal.

Kan grunden till att underhållsördan uppdelats mellan järnvägsinnehavaren och jordägaren antagas vara att söka däri, att den sistnämnde ansetts böra svara för anordningar, som skulle varit behöfliga eller nyttiga oberoende av järnvägens existens, saknas uppenbarligen varje anledning till att järnvägsinnehavaren skulle bekosta sådana ändringsarbeten i fråga om dessa anordningar, som företagas i jordägarens intresse. Men även om grunden till jordägarens underhållsskyldighet är en annan, t.ex. att denna skyldighet överflyttats å honom mot ersättning, bör detsamma anses gälla. Ett avtal av innebörd t.ex. att skyldigheten att underhålla vägbanan överflyttas å jordägaren har uppenbarligen haft till syfte att helt befria järnvägsinnehavaren från sagda skyldighet; i allt fallt har meningen icke varit att jordägaren skall kunna vända sig med ersättningskrav mot järnvägen, om han *i eget intresse* vill vidtaga någon ändring i fråga om vägbanans beskaffenhet.

Det anförda ger vid handen, att järnvägsinnehavares skyldighet att bekosta ändring av övergång, som tillkommit i samband med järnvägens framdragande, bör begränsas till anordningar, för vilka han är underhållsskyldig. Med en dylik begränsning av skyldigheten att bekosta ändringsarbete finnes icke något behov av att närmare reglera den eljest uppkommande och i praktiken besvärliga frågan om ersättning av den underhållsskyldige för förbättring, vilken uppkommer till följd av ändringsarbete. Ur denna synpunkt är det enbart till fördel, att reglerna om skyldighet att bekosta ändring av anordning i övergång ansluta till reglerna om underhållsskyldighet.

Frågan om fördelning av kostnaderna för ändring av övergång, som anordnats efter järnvägens tillkomst, torde böra regleras efter andra grunder än de nyss angivna. Där övergången tillkommit efter nämnda tidpunkt, har järnvägsinnehavaren nämligen, på sätt förut (se s. 27) utvecklats, i regel icke haft anledning att åtaga sig några ekonomiska förpliktelser i fråga om anordningar i övergången. Oftast är därför vederbörande enskilde fastighetsägare genom uttryckligt avtal förbunden att betala alla de kostnader övergången förorsakar. Men även där uttryckligt avtal ej kan påvisas, måste avsikten antagas ha varit, att fastighetsägaren skall svara för nämnda kostnader. Denne har sålunda i allmänhet att själv bekosta ändring av övergång, varom nu är fråga. På sätt framgår av redogörelsen för det nuvarande rättsläget har dock järnvägsinnehavaren att svara

för kostnad för sådan ändring av anordning i övergång, som påkallas av förändring med avseende å järnvägens driftsbehov, vilken icke kunnat förutses, då övergången inrättades. Detta torde i praktiken innebära att järnvägen har att svara för sådana ändringsåtgärder, som vidtagas i dess eget intresse.

Såvitt utredningsmannen kan finna kan något bärande skäl icke anföras till stöd för att å järnvägarna överflytta kostnaderna för en i vederbörande enskilde fastighetsägares intresse vidtagen ändring av övergång, som tillkommit efter järnvägens framdragande. De nyss angivna, nu gällande grunderna för kostnadsfördelningen, vilka innebära en tillämpning av prioritetsgrundsatsen, torde därför vid en lagstiftning böra bibehållas oförändrade.

En utformning av kostnadsfördelningsreglerna i enlighet härmed kompliceras emellertid avsevärt genom att hänsyn måste tagas även till andra faktorer, vilka i det enskilda fallet böra påverka bedömandet. Om övergångar anordnats för två eller flera närbelägna jordbruksfastigheter och det befinnes, att hänsyn till trafiksäkerheten blott medger breddning av en av dessa, är det troligt att även de andra fastigheterna komma att använda denna övergång för överfart med sådana bredare fordon och redskap, som icke kunna passera de andra övergångarna. Åtgärden att bredda den förstnämnda övergången länder därigenom till fördel för järnvägsinnehavaren genom minskning av trafiken på de andra övergångarna, varigenom möjlighet måhända vinnes att slopa någon av de särskilda anordningarna i dessa övergångar eller att helt indraga någon av dem. Åtgärden kan också medföra, att järnvägsinnehavaren besparas någon av de övriga övergångarna. Även om vederbörande fastighetsägare enligt de nyss angivna grunderna för kostnadsfördelningen principiellt har att själv bära kostnaden för breddningen av förstnämnda övergång, bör järnvägsinnehavaren skäligen vara pliktig att deltaga i kostnaden i förhållande till den nytta järnvägen har av åtgärden.

I den praktiska tillämpningen måste alltså prioritetsregeln modifieras, då fråga är om fördelning av kostnad för ändring av övergång, som tillkommit efter järnvägen. Med hänsyn härtill synes en lagregel beträffande fördelningen av kostnaderna för sådan övergång lämpligen kunna givas det innehåll, att kostnad för ändringsåtgärd skall fördelas mellan den enskilde markägarens och järnvägsinnehavaren med hänsyn till den nytta, arbetet medför för envar av dem. En regel av dylik innebörd har den fördelen att den är förhållandevis enkel och lätt att tillämpa.

Har övergång, som anordnats efter järnvägens tillkomst, ersatt äldre övergång, som tillkommit i samband med järnvägens framdragande, bör givetvis beträffande kostnad för ändring av sådan övergång gälla vad i det föregående i detta hänseende anförts beträffande övergång, som tillkommit i samband med järnvägens framdragande.

Sammanfattning. En lagregel om fördelning av kostnaderna för ändringsåtgärder i fråga om ägovägsövergångar, som tillkommit i samband med järnvägens

anläggande, synes i enlighet med det sagda i första hand böra skilja mellan det fall, att den fastighet, för vilken övergången är avsedd, brukas för väsentligen samma ändamål som vid järnvägens tillkomst, och det fallet, att någon väsentlig ändring efter sagda tidpunkt inträtt i fastighetens användningssätt. I det förra fallet bör skyldigheten att bekosta ändringsarbetena fördelas i anslutning till vad som gäller beträffande underhållet eller alltså på det sättet, att järnvägsinnehavaren bekostar ändring av de anordningar, för vilka han är underhållsskyldig, och att fastighetsägaren bekostar ändring av anordning, vars underhåll ankommer på honom. I det senare fallet synas kostnaderna — liksom i fråga om övergång som tillkommit efter järnvägen — böra fördelas med hänsyn till den nytta, som å ömse sidor uppkommer genom ändringsåtgärden. Vad nyss föreslagits beträffande fördelning av kostnad för ändring av en i samband med järnvägens framdragande anordnad övergång bör dock gälla även beträffande en senare tillkommen övergång, som ersatt en vid järnvägens anläggande anordnad övergång.

Fördelning av kostnaderna för övergångar som framdeles inrättas

Frågan om fördelning av kostnaderna för inrättande av ny övergång, då sådan påkallas av fastighets driftsbehov, äger ett nära samband med den nyss avhandlade frågan om fördelning av kostnaderna för ändring av övergång. Stundom kunna t.o.m. förhållandena vara sådana, att ett visst trafikbehov kan tänkas tillgodosett antingen genom breddning eller annan ändring av befintlig övergång eller genom inrättande av en ny sådan. Med hänsyn härtill torde den förordade lagstiftningen böra omfatta jämväl fördelningen av kostnader för övergångar, som framdeles inrättas. Även i detta fall torde prioritetsgrundsatsen böra, på sätt i det följande skall närmare utvecklas, tagas till utgångspunkt för regleringen.

Med avseende å det fall, att järnväg framdrages över fastighets ägor, framstår järnvägsinnehavares skyldighet att bekosta erforderlig övergång som en självklar följd av den expropriationsrättsliga regeln, att den exproprierande har att svara för all skada och olägenhet, som uppkommer genom expropriationen eller den exproprierande markens användning för det med expropriationen avsedda ändamålet. Liknande synpunkter måste givetvis anläggas även där upplåtelsen av mark icke sker genom expropriation utan genom frivilligt avtal.

Någon större tvekan kan råda om det motsatta fallet, då enskild ägoväg skall framdragas över befintlig järnväg. I analogi med de synpunkter som kommit till uttryck uti stadgandena i 7 kap. 10 och 11 §§ vattenlagen skulle det sålunda kunna göras gällande, att järnvägarnas framdragande medfört så stora skadeverkningar i fråga om vägförbindelserna i allmänhet, att järnvägarnas innehavare skäligen böra svara åtminstone för någon del av de merkostnader, som uppstå för vägföretag vilka beröra järnvägsområde. Emellertid äro förhållandena

i de nämnda båda fallen icke likartade i de hänseenden, som härvidlag böra påverka bedömandet. Järnvägarnas inverkan på möjligheterna att torrlägga kringliggande markområden är sålunda en omständighet, vartill större hänsyn i regel icke tagits vid bestämmande av de ersättningar, som utgått i anledning av järnvägarnas markförvärv. Det förhållandet att järnvägen kommit att förhindra eller försvåra kommunikation mellan ägor å ömse sidor om järnvägen är däremot något som ej gärna kunnat undgå parter och andra vederbörandes uppmärksamhet i samband med expropriation eller annat markförvärv. Det måste därför hållas för visst att ersättning genomgående utgått för den skada, järnvägsföretaget vållat med avseende å förbindelsen mellan fastigheternas av järnvägen åtskilda ägor. Om en fastighets anspråk på övergång icke blivit tillgodosett vid järnvägens anläggande, men övergång för fastigheten inrättas senare, skulle en eventuell skyldighet för järnvägsinnehavaren att bidra till kostnaderna härför i realiteten innebära, att denne finge i dubbel måtto ersätta de olägenheter, järnvägens inrättande inneburit för fastigheten. Redan den omständigheten, att en enskild markägare jämlikt lagen om enskilda vägar kan få sig tillerkänd rätt till övergång, oaktat ersättning redan vid järnvägens framdragande utgått för olägenheten av bristande förbindelse mellan ägor, innebär en viss obillighet mot järnvägsinnehavarna. Det är nämligen att märka, att järnvägsinnehavare icke kan resa krav på att återfå någon del av intrångsersättningen utan måste nöja sig med ersättning för det intrång det vållar *järnvägen* att upplåta mark och att tåla överfart med redskap och fordon.

De flesta fall, där anläggande av ny övergång blir aktuellt, sammanhånga med ändringar i den bestående fastighetsindelningen, antingen så, att en fortskridande bebyggelse med åtföljande parcellering av de järnvägen omgivande fastigheterna medför en ökning av trafiken, eller på det sättet, att fastigheter på ömse sidor om järnvägen sammanslås till nya brukningsenheter. Med avseende å dessa fall framträder med skärpa det av järnvägarnas målsmän hävdade argumentet, att nybildningar i fastighetsavdelningen icke äro ekonomiskt motiverade, med mindre de nybildade fastigheterna förmå bära de kostnader, deras tillkomst förorsakar. I dessa fall saknas varje anledning att vid bedömningen taga hänsyn till annat än förhållandena vid den tidpunkt, då ändringen i fastighetsindelningen företages och behovet av ny övergång blir aktuellt. Huru förhållandena skulle gestaltat sig, om järnvägen icke kommit till stånd, är således en helt ovidkommande fråga, varå för övrigt något tillfredsställande svar sällan eller aldrig kan lämnas. Bedömandet av den utveckling, som lett till behovet av de aktuella ändringarna i fastighetsindelningen, kan nämligen aldrig frigöras från frågan om järnvägarnas roll i bebyggelseutvecklingen.

Såsom huvudregel måste på grund av det nu anförda gälla, att kostnaderna för inrättande av ny övergång böra betalas av järnvägsinnehavaren, om övergången tillkommer i samband med järnvägens framdragande, men i annat fall av vederbörande enskilde fastighetsägare.

Liksom i fråga om ändring av nu befintlig övergång äro emellertid vissa modifikationer i nämnda regel nödvändiga med hänsyn till den inverkan, åtgärden kan medföra i frågan om andra, förut befintliga övergångar. Som exempel kan nämnas, att tillkomsten av en ny övergång över en järnväg medför att ett annat, förut befintligt övergångsställe kan slopas eller att den där framgående trafiken minskas i sådan grad, att förut uppsatta särskilda skyddsanordningar bli överflödiga. Redan enligt nuvarande rättsregler torde för sådant fall gälla, att tillkomsten av den nya övergången icke utgör något skäl till minskning av järnvägsinnehavarens totala åligganden. Ehuru denna övergång tillkommit senare än järnvägen, lärer därför järnvägens innehavare anses pliktig att bidra till kostnaderna för densamma med ett belopp, motsvarande vad som inbesparas genom ändringarna i trafiken å den äldre övergången. Motsvarande torde gälla, om den nya övergången tillkommer såsom en följd av att järnvägen omlägges å viss sträcka, så att övergångarna flyttas från den övergivna till den nya bandelen. I detta fall lärer järnvägsinnehavaren visserligen principiellt vara pliktig att utföra och bekosta anläggandet av de nya övergångarna. En enskild jordägare, som varit pliktig att själv bekosta anläggande och underhåll av sin övergång, lär emellertid ej kunna undgå att bidra till kostnaderna för anläggning av den nya övergången med så mycket, som motsvarar vad han inbesparar genom att de äldre anordningarna ersättas med nya sådana.

Hänsyn måste även tagas till de fördelar, tillkomsten av den nya övergången kan medföra för själva järnvägsdriften eller vid nyttjandet av den fastighet, för vars behov övergången tillkommit. Om exempelvis en viss övergång på grund av dåliga siktförhållanden vållar olägenheter vid järnvägens drift, är det uppenbarligen av värde för järnvägen, att övergången ersättes av en annan, som ur denna synpunkt är mera välbelägen. Var den äldre övergången avsedd för flera fastigheter, är det givetvis till fördel för järnvägen, om någon eller några av dessa fastigheter kunna hänvisas till den nya övergången, så att trafiken å den äldre, mindre välbelägna övergången minskas. På motsvarande sätt kan det tänkas, att omläggning av en järnväg medför att en äldre övergång ersättes av en ny, vilken minskar körvägen för de fastigheter, som hänvisas dit. Dyliga omständigheter kunna, om de föreligga, vara av relativt stor betydelse såväl för järnvägs- som för jordägarintressena.

Även förhållanden av nu nämnd art böra uppenbarligen få i sin mån påverka fördelningen av kostnaderna för övergångar. Kan det utrönas, att tillkomsten av en ny övergång över en järnväg huvudsakligen är till fördel för järnvägsinnehavaren, bör han i enlighet härmed bära större delen av kostnaderna för dess inrättande, även om den tillkommer efter framställning av enskilda jordägare.

Den nys föreslagna, å prioritetsprincipen grundade regeln om fördelning av kostnaderna för anordnande av nya övergångar torde i enlighet härmed böra kompletteras med en bestämmelse om att erforderlig jämkning skall äga rum

med hänsyn till den fördel övergångens tillkomst kan medföra för den part, vilken enligt huvudregeln skulle vara fri från skyldighet att deltaga i kostnaderna.

De nu föreslagna reglerna om fördelning av kostnad för anordnande av nya övergångar synas i allt väsentligt böra tillämpas även vid fördelningen av kostnaderna för underhåll av anordningar i sådana nya övergångar.

Emellertid är härvid att märka, att den nyss föreslagna regeln om hänsynstagande till den nytta, parterna å ömse sidor draga av övergångens tillkomst, kan få större betydelse i fråga om underhållskostnad än i fråga om anläggningskostnad. Om till exempel tillkomsten av en ny övergång föranleder att en äldre dylik kan slopas, torde det i de flesta fall befinnas skäligt, att underhållsskyldigheten med avseende å viss anordning i den äldre övergången helt överflyttas att avse motsvarande anordning i den nya. Härvid förutsattes dock givetvis, att kostnaderna för den nya övergången ej ställa sig högre, än de voro vid den äldre.

Beträffande ändring av övergång som framdeles inrättas torde vad i det föregående anförts om fördelning av kostnad för ändring av befintlig övergång böra äga motsvarande tillämpning.

Skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta övergång och att medgiva breddning eller annan ändring av befintlig övergång

Frågan om järnvägsföretagens skyldighet att upplåta mark till nya övergångar samt till breddning av äldre övergångar ingår väl icke bland de spörsmål, med vilka utredningen i första hand har att taga befattning. Som frågan äger ett intimt samband med utredningens egentliga föremål — kostnadsfördelningen — torde den emellertid icke kunna helt förbigås.

I det föregående (se s. 13) har redogjorts för de möjligheter, som enligt lagen om enskilda vägar stå vederbörande fastighetsägare till buds, då det gäller att erhålla prövning av fråga, huruvida övergång må inrättas eller befintlig övergång ändras. Därvid har uttalats den uppfattningen, att järnvägsinnehavarna lika med andra fastighetsägare äro pliktiga att upplåta mark till väg, där det kan ske utan märkligt men för järnvägens drift, samt att denna skyldighet kan framtvingas på rättslig väg.

Att tillåta inrättande av övergångar i större omfattning än som följer av vad nu anförts torde ej kunna komma i fråga. Hur beaktansvärda de enskilda jordägarnas intressen än må vara, kunna de dock ej rimligen tillgodoses på bekostnad av trafiksäkerheten på järnvägarna. Ej heller torde några allvarligare erinringar kunna resas mot att frågan om anordnande av övergång löses i den ordning, som är stadgad för frågor om byggande av enskilda vägar i allmänhet.

Det må dock erkännas att den princip, som sålunda ansetts gälla, medför resultat vilka äro mindre tillfredsställande såtillvida som vissa enskilda fastighetsägare komma att i hög grad gynnas framför andra. Särskilt när det gäller

frågan, om en befintlig övergång kan ändras för att medgiva transport av moderna maskiner och fordon, är det ej ägnat att förvåna, om den markägare, vars intressen åsidosättas till förmån för järnvägens, anser sig synnerligen missgynnad i förhållande till annan, vars intressen kunna tillgodoses. På sätt ovan framhållits äger emellertid enskild markägare i allmänhet icke ens om övergången tillkommit i samband med expropriation annat rättsligt anspråk på att övergången skall ändras efter hans behov än det, som följer av lagen om enskilda vägar.

Den ändring i gällande rätt, som härvidlag vore tänkbar, skulle vara att enskild markägares rätt förklarades principiellt avse övergång av den bredd och beskaffenhet i övrigt, som erfordras för hans driftsbehov. Konsekvensen härav skulle visserligen, enligt det nyss sagda, icke bli, att övergång komme att inrättas i strid mot trafiksäkerhetens krav utan blott att järnvägens innehavare bleve ersättningskyldig gentemot markägare, vars krav på övergång icke tillgodoses.

En lösning av frågan efter nu antydda linjer kan måhända sägas ha visst skäl för sig, såvitt angår sådana övergångar, vilka tillkommit genom expropriation eller eljest i samband med förvärv av mark till järnvägen, enär marklösen och ersättning för intrång säkerligen beräknats under antagande, att den övergång, som anordnades vid järnvägens anläggande, skulle för all framtid komma att fylla behovet av förbindelse mellan de ägor, som kommo att delas av järnvägen.

Denna synpunkt kan dock icke i och för sig få vara avgörande. Huruvida ersättning utgått i det ena eller andra hänseendet vid den i allmänhet avlägsna tidpunkt, då järnvägen tillkom, är för nuvarande fastighetsägare icke av den betydelse, att denna omständighet från allmän synpunkt sett kan anses motivera någon särbehandling av vissa fastigheter i lagstiftningshänseende. Härtill kommer att — därest vissa fastigheter förklaras äga rätt att påfordra breddning eller annan ändring av övergång — denna rätt torde vara underkastad expropriation och således kan inlösas mot engångsersättning. Om så sker, länder detta visserligen fastighetens nuvarande ägare till fördel men kommer att medföra att senare ägare av fastigheten befinna sig i samma situation som för närvarande är fallet.

De enskilda markägarnas möjlighet att med stöd av gällande bestämmelser framtinga ändring av övergångsställena äro för övrigt betydligt mera omfattande, än det vid första påseendet kan förefalla. Principiellt står det icke i järnvägens makt att förbjuda att en enskild övergång användes för framforsling av redskap, vilka erfordras för driften å den fastighet, för vilken övergången är avsedd. Anses faran för kollision bli för stor, om övergången tages i anspråk för framforsling av större och tyngre jordbruksredskap, ankommer det på järnvägsförvaltningen att meddela de föreskrifter angående tågastighet etc., som i anledning därav anses behövliga. Kan faran ej avvärjas ens genom dylika åtgärder, har järnvägsinnehavaren att antingen söka frivillig överenskommelse med jordägaren om begränsning av övergångsservitutet eller att skrida till expropriation av detsamma. Medger bredden och beskaffenheten i övrigt av ett

visst övergångsställe icke att större jordbruksredskap föras över järnvägen i arbetsläge, är den enskilde markägaren oförhindrad att föra över redskapen, sedan de omställts till transportläge. Den olägenhet, som genom ändringen uppkommer för järnvägsdriften, skall alltså för att kunna tagas i betraktande vara att hänföra till den omständigheten, att redskapen överföras i arbetsläge i stället för i transportläge och vara så avsevärd, att det men, övergången vållar för järnvägsdriften, därigenom kommer att överstiga vad järnvägsinnehavaren skäligen bör anses pliktig att tåla. Det må emellertid med fog betvivlas, att den omständigheten huruvida redskapen föras över i arbetsläge eller i transportläge i regel äger någon större betydelse med hänsyn till kollisionsrisken eller eljest ur trafik-säkerhetssynpunkt. Förhållandet är likartat, om övergången väl medger överfart med en maskin av viss typ men jordägaren anser en bredare maskin vara lämpligare. För att järnvägsinnehavaren skall kunna förhindra att övergången breddas i detta syfte torde — därest det kan anses vara av synnerlig vikt för fastigheten att den bredare maskintypen användes — böra krävas, att användandet av den bredare maskinen innebär en sådan ökning av olägenheterna för järnvägen, att just på grund därav toleranspunkten överskrides.

Något större behov av ändring i gällande rättsregler i fråga om skyldighet att upplåta övergång kan därför icke anses föreligga.

Emellertid kan det vara av visst intresse att påvisa en mindre inkonsekvens, varmed nuvarande bestämmelser äro behäftade. På sätt förut nämnts lämna reglerna i expropriationslagen ingen möjlighet för jordägare, som vid järnvägs framdragande gör anspråk på övergång, att få sitt anspråk tillgodosett även mot anläggarens bestridande. Dennes förpliktelse är ju enligt lagen begränsad till ersättningskyldighet för skada och intrång. Sedan det för järnvägen erforderliga markområdet blivit inlöst, träda emellertid nyssnämnda bestämmelser i lagen om enskilda vägar i tillämpning, i följd varav järnvägens innehavare i vissa fall kan få sig ålagt att upplåta mark till övergång. Enär anläggaren, såsom förut nämnts, i praktiken alltid torde finna det med sin fördel förenligt att redan i expropriationsmålet lämna medgivande till inrättande av övergång, där det kan ske utan väsentlig olägenhet för järnvägsdriften, saknar förhållandet visserligen större betydelse. Ur systematisk synpunkt torde det emellertid vara lämpligt att i samband med den i övrigt föreslagna lagstiftningen införa skyldighet för den som anlägger järnväg att, under samma förutsättningar som stadgas i lagen om enskilda vägar, upplåta och för framtiden bibehålla övergång över järnvägen.

Den föreslagna lagstiftningens räckvidd

Såsom den tidigare framställningen ger vid handen, har utredningen närmast föranletts av de svårigheter, vilka de i praxis tillämpade reglerna om fördelning av kostnaderna för ägovägsövergångar medfört vid jordbrukets rationalisering.

Fråga uppkommer i anledning därav, huruvida den tilltänkta lagstiftningen bör begränsas att avse sådana övergångar, som tjäna jordbrukets behov, eller om den bör erhålla en vidare syftning.

De skäl, vilka enligt det nyss anförda kunna åberopas till stöd för en utvidgning av järnvägens skyldigheter i fråga om övergångar för jordbruksfastigheter tala med ungefär samma styrka för att motsvarande ordning införes med avseende å privata övergångar, vilka tjäna annat syfte än jordbruksändamål. Om således en industrifastighet fått sina ägor delade genom att en järnväg framdragits över densamma, lärer industriens behov av kommunikation mellan ägorna i regel vara minst lika trängande som förhållandet är beträffande en jordbruksfastighet.

Mot en utvidgning av järnvägarnas ekonomiska skyldigheter i förhållande till annan verksamhet än lantbruk kan möjligen anföras, att förändringar i driftsförhållandena äro vanligare i fråga om industrier än beträffande lantbruk samt att övergångarnas tekniska utrustning i nu berörda fall ofta drar jämförelsevis stora kostnader.

Emellertid torde det endast vara i ett mycket begränsat antal fall, som övergång, vilken endast eller till övervägande del tillgodoser viss industrifastighet, varit i bruk ända sedan järnvägens tillkomst. Är detta ej fallet, ankommer det enligt de föreslagna reglerna normalt på industrien att själv bära sådana kostnader, som föranledas av ändringar i dess driftsbehov.

Övervägande skäl synas sålunda tala för att förslaget icke inskränkes att avse endast sådana övergångar, som tjäna jordbrukets behov.

De anförda skälen för den föreslagna kostnadsfördelningen äga, på sätt framgår av det sagda, icke giltighet med avseende å andra övergångar än sådana som tjäna viss fastighets inre förbindelser mellan olika ägor. Förevarande utredning torde för övrigt icke ha avsetts skola omfatta andra övergångar än de sist nämnda. Förslaget är därför icke generellt tillämpligt även på korsningar mellan järnvägar och sådana vägar, som tillgodose allmän trafik. Utnyttjar emellertid enskild fastighetsägare sådan övergång för kommunikation mellan fastighets ägor, böra de skisserade bestämmelserna, där så kan ske, göras tillämpliga även med avseende å honom.

En förutsättning för tillämpligheten av de föreslagna bestämmelserna måste därför vara, att fråga är om övergång som tillgodoser viss fastighets behov av förbindelse mellan ägor, vilka åtskiljas av järnväg. I enlighet härmed har förslaget gjorts tillämpligt å övergångar, som tjäna behovet av kommunikation mellan ägor, tillhörande samma fastighet, vilka skilts åt genom att järnväg framdragits antingen över fastigheten eller mellan olika skiften av densamma. Förslaget har däremot icke ansetts böra göras tillämpligt å korsning mellan järnväg och enskild väg, som uteslutande tjänar till utfart för en eller flera gårdar. Något verkligt behov av en reglering med avseende å sådana vägar torde icke föreligga. En sådan reglering — om behov därav framdeles skulle uppkomma —

torde endast kunna ske i sammanhang med en reglering av fördelningen av kostnaderna för övergångar, avsedda för allmän trafik.

För fullständighetens skull torde böra framhållas, att förslaget, ehuru detta icke ansetts behöva komma till uttryck i lagtexten, icke är tillämpligt å fastighet, som helt eller till övervägande del brukas för vägändamål.

SPECIALMOTIVERING TILL LAGFÖRSLAGET

I tekniskt hänseende har lagförslaget utformats så, att detsamma inledes av bestämmelser om kostnader för övergång, som tillkommer efter lagens ikraftträdande (1—3 §§), medan bestämmelserna om breddning och annan ändring av övergång, vilka kunna sägas utgöra kärnan i förslaget, erhållit sin plats närmast därefter (4—7 §§). I övrigt har i förslaget upptagits en bestämmelse om giltigheten av avtal rörande kostnader för övergång (8 §), en processuell föreskrift (9 §) samt en bestämmelse rörande förslagets tillämplighet å spårvägar (10 §).

1 §.

Skälen för att förslaget upptager en särskild bestämmelse om skyldighet för den, som anlägger järnväg, att inrätta övergångar för kringliggande fastigheters behov, ha redovisats i den allmänna motiveringen (se s. 60). På sätt där anförts ha förutsättningarna för sagda skyldighet ansetts böra överensstämma med vad som i 6 § lagen om enskilda vägar är stadgat om upplåtande av mark till enskild väg. Det i sagda lagrum stadgade villkoret — att det för fastighets brukande skall vara av synnerlig vikt att vägen bygges över annan fastighets område — har dock med hänsyn till förslagets begränsade räckvidd jämkats något. Såsom villkor för skyldighetens förhandenvaro har sålunda stadgats, ej blott i huvudsaklig överensstämmelse med enskilda väglagen, att åtgärden icke får medföra märkligt men vid järnvägens drift, utan därjämte att åtgärden icke får draga kostnader, som ej stå i skäligt förhållande till nyttan. Att sistsagda villkor måst upptagas i förslagets text sammanhänger därmed, att kostnaderna för anordnande av övergång enligt förslaget skola gäldas av den, som anlägger järnvägen. Där kostnaderna för anordnande av övergång skulle komma att stiga till oskäligt belopp, bör anläggaren vara berättigad att i stället för att anlägga övergång betala ersättning för det intrång det vållar markägaren att kommunikationen mellan ägora förhindras eller försvåras. I detta hänseende hänvisar förslaget till lagen om expropriation.

Bestämmelser om den ordning, vari skyldigheten att anordna övergång skall göras gällande, återfinnas i 9 § av förslaget.

Beskaffenheten av de övergångsställen, som skola anordnas vid byggande av järnväg, har i förslaget angivits genom hänvisning till det ändamål, som skall tillgodoses genom övergångarna, nämligen behovet av förbindelse mellan ägor, vilka delas av järnvägen. Bestämmelsen torde klart giva vid handen, att väg-

banor och eventuella grindöppningar skola vara så breda och i övrigt av den beskaffenhet, att de medgiva överfart med alla sådana fordon och redskap, som kunna anses behöfliga för rationellt utnyttjande av den fastighet, övergången skall tjäna. Därest redskapen äro omställbara till olika bredd, synes avgörandet, huruvida övergången skall medgiva passage med redskap i arbetsläge eller om det räcker att redskapen kunna föras över efter omställning till transportläge, böra bero på avvägning mellan å ena sidan den omgång och tidspillan, det vållar fastighetens brukare att ställa om redskapen före varje transport, och å andra sidan de olägenheter för järnvägens drift, som kunna uppkomma om övergången utlägges med den större bredden.

Jämte de nu nämnda, i förslaget meddelade föreskrifterna finnas bestämmelser om beskaffenheten av anordningar vid järnvägsövergångar meddelade i vissa andra författningar, bland annat i kungörelsen angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m.m. vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg. Dessa bestämmelser liksom föreskrifterna i lagen om stängselskyldighet för järnväg avses givetvis skola bibehålla sin giltighet vid sidan av förslaget.

På sätt i paragrafen uttryckligen angivits skola såväl anläggnings- och underhållskostnaderna i här avsedda fall betalas av järnvägens anläggare. Beträffande motiven härtill hänvisas till den allmänna motiveringen (se s. 55—58) och till vad som anföres vid 3 § här nedan.

2 §.

I denna paragraf meddelas bestämmelser angående sådana ägovägsövergångar över järnväg, som tillkomma efter järnvägens framdragande, dock endast ur kostnadsfördelningssynpunkt. På sätt framgår av det tidigare anförda (se s. 58), är nämligen frågan om skyldighet för järnvägsinnehavare att upplåta mark till övergångar uttömmande reglerad i lagen om enskilda vägar samt genom administrativa föreskrifter rörande tillsyn över trafiksäkerheten (koncessionsbestämmelserna för de enskilda järnvägarna ävensom instruktionerna för järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen).

Även i fråga om kostnadsfördelningen upptager paragrafen — på motsvarande sätt som 1 § — blott den å prioritetsprincipen grundade huvudregeln, att såväl anläggnings- som underhållskostnaderna skola betalas av ägaren till den fastighet, med hänsyn till vars driftsbehov övergången kommer till stånd. Härom hänvisas till den allmänna motiveringen (se s. 55) samt till 3 § här nedan.

3 §.

På sätt närmare omförmäles i den allmänna motiveringen (se s. 56 o.f.) torde reglerna om fördelningen av kostnaderna för ägovägsövergångar i de fall, där sådana anordnas efter den föreslagna lagens ikraftträdande, böra grundas å prioritetsprincipen men lämna möjligheter till jämkning med hänsyn till den

nytta, tillkomsten av övergången kan medföra för den part, vilken enligt sagda regel bleve fri från skyldighet att bidra till kostnaderna. Medan 1 och 2 §§ upptaga huvudregeln, att kostnaderna skola betalas av den yngre trafikleden, avhandlar förevarande paragraf regeln om jämkning av kostnadsfördelningen med hänsyn till nyttan.

Såsom exempel på sådan nytta, som bör tagas i betraktande vid fördelning av kostnaderna för den nya övergången, nämner paragrafen särskilt det praktiskt viktiga fallet, att till följd av övergångens tillkomst annan tidigare inrättad övergång eller däri anbragt särskild anordning kan slopas. Såsom andra exempel kan nämnas, att den nya övergången är ur järnvägens synpunkt mera välbelägen än annan, förut befintlig övergång, och kan förväntas komma att draga åt sig sådan trafik med tyngre redskap, som medför särskilt stor fara för järnvägs-
trafiken.

Förslaget reglerar icke närmare, hur jämkningen skall äga rum, utan överlämnar denna fråga till avgörande i det särskilda fallet. För det fall, att övergångens tillkomst medför slopande av annan övergång eller däri anbragt anordning, torde det i regel finnas skäligt, att den, som hade att svara för kostnaderna i fråga om den äldre övergången eller anordningen, bidrager till den nya övergången med belopp, motsvarande den vinst han eljest skulle göra genom bortfallet av nämnda skyldighet. Alldeles utan undantag kan detta dock ej gälla. Om sålunda den nya övergången som helhet ställer sig billigare än den gamla, torde båda parter böra njuta kostnadsminskningen till godo.

I regel är den nytta, som uppkommer för endera parten genom slopande av äldre övergång eller anordning i övergång, att hänföra till åtgärdens inverkan på underhållskostnaderna. Det lämpligaste torde i dylikt fall vara att jämkningen sker genom åläggande för parten att delta i underhållet av den nya övergången. Ibland är detta dock icke möjligt. Om en övergång, som medför relativt stora underhållskostnader, utbytes mot en annan, vilken därvid utrustas med anordningar, som draga större anläggningskostnader men lägre underhållskostnader (t.ex. cementerad eller asfalterad körbana i stället för brädbeklädd sådan, järngrindar i stället för trägrindar etc.), måste jämkning av kostnadsfördelningen, där sådan skall äga rum, ske genom att den förut underhållspliktige får sig ålagt att med skäligt belopp delta i anläggningskostnaden för den nya övergången.

Förevarande paragraf reglerar ej det fallet, att inrättandet av en ny övergång medför nytta för tredje man t.ex. genom minskning av underhållsördan med avseende å övergång, som han har att bekosta. I vissa fall kan emellertid en dylik tredje man bli skyldig att delta i kostnaderna för den nya övergången på grund av bestämmelserna i lagen om enskilda vägar.

Frågan, vem som är underhållsskyldig i fråga om anordning i övergång, är givetvis såväl i förevarande som i det uti 4 § omnämnda fallet att avgöra med hänsyn till skyldigheten att bekosta underhållet och hänför sig sålunda icke till det därifrån fristående spørsmålet, vem som har att ombesörja underhållet.

Beträffande motiven till bestämmelserna i denna paragraf hänvisas till vad som anförts i den allmänna motiveringen (se s. 51—55). Såsom där framhållits bör skyldigheten att bekosta ändring av en i samband med järnvägs framdragande tillkommen övergång, som tillgodoser behovet av förbindelser mellan ägor hörande till fastighet, vilken brukas för väsentligen samma ändamål som vid järnvägens tillkomst, fördelas på det sättet, att järnvägsinnehavaren bekostar ändring av de anordningar, för vilka han är underhållsskyldig, och att fastighetsägaren bekostar ändring av anordning, vars underhåll ankommer på honom. I förevarande paragraf stadgas för nu avsedda fall i enlighet härmed, att kostnad för ändring av anordning, vars underhåll ankommer på järnvägen, skall bäras av denna. En konsekvens härav är — utan att detta uttryckligen anges i den föreslagna lagtexten — att ändring av annan anordning i övergång, som tillgodoser allenast en fastighet, skall bekostas av fastighetens ägare, om ändringen påkallats av denne. Sker ändring av anordning, för vilken fastighetens ägare är underhållsskyldig, i järnvägens intresse, bör ändringen, i enlighet med vad nu gäller i praxis, bekostas av järnvägen. Något behov att i lag närmare reglera detta fall synes icke föreligga.

Är vägen som korsar järnvägen allmän eller en för flera fastigheter gemensam enskild väg, saknas skäl att ålägga järnvägen att bekosta en i fastighetsägares intresse vidtagen ändring av anordning — t.ex. breddning av vägbana — vars underhåll ankommer på de väghållningsskyldiga. Påkallas ändring av sådan anordning, måste detta, om överenskommelse ej kan träffas, ske i den ordning som anges i väglagarna. Är ändringen uteslutande till nytta för den fastighet, vars ägare påkallat ändringen, bör denna principiellt bekostas av fastighetens ägare. Om ändringen är till nytta även för de väghållningsskyldiga, böra kostnaderna, där fråga är om enskild väg, fördelas mellan dem som ha nytta därav i enlighet med bestämmelserna i lagen om enskilda vägar.

Räckvidden av förevarande paragraf inskränkes genom stadgandet i 6 §.

I den allmänna motiveringen (se s. 53 o. f.) har framhållits att kostnaderna för ändring av övergång, som tillkommit efter järnvägen eller som tjäna fastighet, vilkens användningssätt väsentligt förändrats efter nämnda tidpunkt, böra fördelas mellan järnvägens innehavare och fastighetens ägare efter den nytta, som å ömse sidor uppkommer genom ändringsåtgärden. Vad sålunda föreslagits närmast med avseende å övergång, som tillgodoser endast en fastighets behov av förbindelse mellan olika ägor, bör givetvis gälla även med avseende å övergång, som tillgodoser flera fastigheters behov av inre kommunikationer mellan ägor å ömse sidor om järnväg. Om ändringen är till nytta även för andra väginressenter än de fastigheter, vilkas behov av inre förbindelser övergången

tillgodoser, måste vid kostnadsfördelningen hänsyn tagas härtill. Detta fall regleras av 6 §.

6 §.

För det fall att en övergång förmedlar även annan trafik än sådan, som framgår mellan fastighets ägor, äro de principer, vilka lagts till grund för förslaget kostnadsfördelningsregler, icke generellt tillämpliga. De i 4 och 5 §§ givna kostnadsfördelningsreglerna ta i enlighet härmed sikte främst på det fall, att en ändringsåtgärd är erforderlig enbart för att tillgodose viss fastighets interna trafikbehov och ej tillika för annan trafik, som framgår i övergången. I förevarande paragraf behandlas förhållandena vid sådana övergångar, som tjäna även andra trafikbehov än behovet av förbindelse mellan fastighets ägor.

Härvid är till en början att märka, att ägare av en fastighet, som har behov av övergången för trafik mellan ägor, icke alltid är berättigad att ensam träffa avtal med järnvägsinnehavaren om ändring av anordning i övergången. Detta är fallet blott om han ensam är väghållare. Där fråga är om allmän väg eller om enskild väg, som är gemensam för två eller flera fastigheter, beror avgörandet av frågan, huruvida ändring skall komma till stånd, i första hand på avtal mellan kronan eller kommunen såsom väghållare respektive delägarna i den enskilda vägen, å ena, samt järnvägsinnehavaren, å andra sidan. Huruvida och i vad mån fastighetsägaren har att bidra till kostnaderna för en ändringsåtgärd är alltså i detta fall icke en fråga mellan honom och järnvägsinnehavaren utan mellan honom och väghållarna. En annan sak är att väghållarna, om ändringsåtgärden är av intresse huvudsakligen för en enda fastighetsägare, kunna uppdraga åt honom att själv träffa överenskommelse i saken med järnvägsinnehavaren och sörja för att åtgärden kommer till utförande.

I fråga om allmänna vägar kunna hithörande spörsmål betecknas som mindre aktuella. Om en tilltänkt ändringsåtgärd kan sägas vara av betydelse ej blott för viss fastighetsägare utan även för övrig trafik, läser det aldrig komma i fråga, att fastighetsägaren ombesörjer åtgärden eller bidrager till kostnaderna för denna. Någon anledning att i dylika fall frågå de vanliga kostnadsfördelningsreglerna föreligger uppenbarligen icke. Endast i undantagsfall, då ändringsåtgärden helt saknar betydelse för vägtrafiken i allmänhet, kan det ifrågakomma, att fastighetsägaren själv får bekosta ändringen. I dylika fall torde kostnadsfördelningen böra ske enligt förslaget bestämmelser.

Där det är fråga om en korsning mellan järnväg och enskild väg, bli förhållandena mera komplicerade, såtillvida som den enskilde fastighetsägare, vilken nyttjar övergången för förbindelse mellan ägor, regelmässigt har att delta i väghållningsskyldigheten på grund av bestämmelserna i lagen om enskilda vägar. Om ändring av en järnvägsövergång föranledes dels av fastighetsägarens behov av förbindelse mellan ägor och dels av annat trafikbehov, som vägen tillgodoser, regleras frågan om fördelning av kostnaderna mellan de väghåll-

ningsskyldiga inbördes helt av sagda lag. En eventuell tillämpning av förslagets kostnadsfördelningsregler i fråga om den del av kostnaden, som belöper å trafiken mellan fastighetens ägor, skulle därför, för att medföra någon avsevärd effekt för ägaren av denna fastighet, behöva kompletteras med en särskild fördelningsregel i lagen om enskilda vägar. Med hänsyn till den förhållandevis ringa praktiska betydelsen av en dylik regel torde emellertid denna utväg icke böra tillgripas. Det rimligaste lär därför vara att förslagets fördelningsregler även i detta fall erhålla tillämpning blott å kostnaden för sådan ändring av övergång, som uteslutande föranletts av behovet att förbättra förbindelserna mellan fastighets ägor (eller som därutöver blott tjänar järnvägsinnehavarens intresse).

Vad slutligen angår det fallet, att fastighetsägaren är ensam väghållare — t.ex. då en utfartsväg för en enda fastighet därjämte tjänar till förbindelse mellan ägor, som delas av järnväg — skulle en tillämpning av förslagets kostnadsfördelningsregler visserligen icke synas oskäligen. Det torde emellertid knappast förekomma, att trafiken å en dylik väg får sådan omfattning, att den i och för sig påkallar ändring av anordningarna i järnvägsövergång. För en måttlig trafik med bilar — även lastbilar — äro sålunda de äldre vägbredderna fullt tillräckliga. Vid sådana transporter av redskap o.d., som icke avse blott förflyttning mellan närbelägna ägor, omställas redskapen regelmässigt till transportläge. En särskild bestämmelse för det fall att ändring i övergång samtidigt erfordras av flera orsaker torde därför med avseende å nu ifrågakvarande vägar icke motsvara något praktiskt behov.

Förslagets i 4 och 5 §§ upptagna bestämmelser om fördelning av kostnaderna för ändring av övergång ha därför genom uttrycklig bestämmelse i förevarande paragraf förklarats icke skola äga tillämpning i det fallet, att åtgärden helt eller delvis föranletts av annan vägtrafik än sådan, som har till ändamål att upprätthålla förbindelsen mellan fastighets ägor.

7 §.

De *säkerhetsanordningar*, vilka finnas anbragta i enskilda ägovägs korsningar, äro i regel av mycket enkel beskaffenhet. Vanligen inskränka de sig till varningstavor, anbragta i korsningen eller strax därintill. Att ändra dessa anordningar, då korsningen ändras, medför ringa eller ingen extra kostnad.

Om den vägtrafik, som framgår i övergången, är mera betydande, kan emellertid järnvägsinnehavaren jämlikt förordningen angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m.m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg bli skyldig att utföra mera omfattande säkerhetsanordningar. Vid anordnande av övergång eller breddning av äldre dylik är det ej alltid möjligt att med säkerhet bedöma åtgärdens inverkan på trafikintensiteten. Frågan om beskaffenheten av de säkerhetsanordningar, som erfordras i varje särskild korsning, måste därför tid efter annan omprövas av de myndigheter, vilka bära ansvaret för trafiksäkerheten å järnvägen.

Givetvis har det legat i järnvägsinnehavarnas intresse att gardera sig mot möjligheten att medgivande till att inrätta ny övergång eller bredda befintlig övergång framdeles medför ökning av järnvägsinnehavarens skyldigheter med avseende å säkerhetsanordningar. Beträffande statens järnvägar har frågan genom järnvägsstyrelsens ovanberörda cirkulär den 9 december 1943 lösts på det sättet, att breddning av övergång i sådana fall ej medgives på de villkor som eljest gälla enligt cirkuläret. Vad angår de enskilda järnvägarna har det, på sätt tidigare uppgivits (se s. 38), i viss omfattning förekommit att järnvägsinnehavare i samband med medgivande till inrättande av övergång eller breddning av förut befintlig sådan avfordrat vederbörande fastighetsägare förbindelse att svara för kostnadsökningen.

Av dessa lösningar på problemet kan ingendera anses tillfredsställande ur fastighetsägarnas synpunkt.

I fråga om ägovägar i egentlig mening kan visserligen spørsmålet anses sakna större aktualitet. Där fråga är om annan enskild väg än ägoväg i egentlig mening, kan man däremot ej förneka möjligheten av att breddning av övergång undantagsvis kan föranleda ökning i trafiken. I den mån trafikökningen är uttryck för ett verkligt behov för de fastigheter, som begagna vägen, lär järnvägsinnehavaren lagligen ej kunna undgå att medgiva breddning av övergången enbart av det skälet, att kostnaderna för säkerhetsanordningar bli högre än förut. Jämlikt 6 och 41 §§ lagen om enskilda vägar lär han nämligen i detta fall vara pliktig att upplåta mark för breddningen och att själv utföra eller låta väghållaren verkställa nödiga arbeten för ändamålet. Frågan, huruvida och i vad mån han är berättigad till ersättning för särskilda anordningar i korsningen, är ett fristående spørsmål, som ej kan inverka på väghållarens rätt i förevarande hänseende.

Förfarandet att avfordra vederbörande fastighetsägare uttrycklig förbindelse att svara för eventuell ökning i fråga om kostnaderna för säkerhetsanordningar är, på sätt förut anmärkts, olämpligt ur den synpunkten, att det är ägnat att avskräcka denne från åtgärder, vilka i och för sig varit väl motiverade ur lantbrukets synpunkt och icke skulle ha medfört någon olägenhet för järnvägsinnehavaren. Förfarandet är dessutom ägnat att medföra mindre skäligen resultat. Sällan eller aldrig torde den rent interna trafiken mellan viss fastighets ägor vara av den omfattningen, att övergången på grund därav påkallar dyrbarare säkerhetsanordningar. Med hänsyn härtill och då omfattningen av den trafik, som framgår mellan viss fastighets ägor, är i det närmaste konstant, torde anledning saknas att i kostnadsfördelningshänseende frångå det bedömande i fråga om behovet av säkerhetsanordningar, vilket skett vid övergångens tillkomst.

De nu redovisade synpunkterna ha i förslaget tillgodosetts genom en i förevarande paragraf upptagen bestämmelse av innebörd att breddning eller annan ändring av övergång, som tillgodoser viss fastighets behov av förbindelse mellan ägor, icke må på grund av de under 4 och 5 §§ upptagna bestämmelserna för-

anleda skyldighet för fastighetens ägare att vidkännas kostnad för dyrbarare säkerhetsanordningar än dem, som anbragtes vid övergångens tillkomst.

Vad sålunda föreslagits utesluter icke att fastighetsägare på annan grund kan belastas med kostnad för andra säkerhetsanordningar än dem som anbragts vid övergångens tillkomst. Medför till exempel en av ägaren påkallad breddning av övergången, att trafiken å vägen ökas i sådan mån, att dyrbarare säkerhetsanordningar bli nödvändiga, skola kostnaderna härför enligt prioritetsgrundsatsen i vissa fall bäras av väghållarna. Härigenom kan ägaren komma att deltaga i kostnaderna efter den nytta han har av vägen. Är ägaren ensam väghållare, kommer kostnaden att helt falla på honom. Han har emellertid i detta fall befogenhet att avstänga vägen från allmän trafik och kan härigenom förhindra att trafiken får sådan intensitet, att dyrbarare säkerhetsanordningar bli nödvändiga.

På sätt tidigare anmärkts förekommer det endast mycket sällan att *korsning mellan järnväg och ägoväg anordnats i skilda plan*. Med hänsyn till kostnadernas storlek kan det ej heller förväntas, att dylika korsningar framdeles komma att anordnas i någon större utsträckning. I det fall, att jordägare för förbindelsen mellan sina ägor är hänvisad till övergång, som anordnats för allmän väg, är det däremot tänkbart att järnvägs- och vägintressena påkalla anordnande av s.k. skenfri korsning. Denna åtgärd kan i så fall knappast sägas ens i någon mån vara företagen i jordägarens intresse. Med tillämpning av de förut angivna reglerna vore det likväl icke uteslutet, att han förpliktades till någon del bidra till kostnaderna för ändringsåtgärden. Om t.ex. den allmänna trafiken å vägen icke påkallar så bred körbana, att de för fastighetens drift erforderliga redskapen kunna framföras å vägen, kan det möjligen göras gällande, att jordägaren bör betala den del av kostnaderna, som erfordras för att utbygga korsningen till den bredd, som erfordras för hans behov.

Bestämmelserna om kostnaderna för ändring av övergång ha därför kompletterats med ett i förevarande paragraf intaget stadgande, att enskild jordägare ej må belastas med kostnad för anordnande av övergång i skilda plan mellan järnväg och väg.

8 §.

I denna paragraf har intagits en föreskrift angående giltigheten av domar och avtal, varigenom närmare bestämmelser träffats i de ämnen, förslaget avhandlar. En liknande föreskrift — vilken tjänat till förebild — återfinnes i 6 § lagen om stängelskyldighet för järnväg m.m. och har där väsentligen till ändamål att möjliggöra ett närmare angivande av de fall, då ändring kan vinnas i vad som genom dom eller avtal blivit bestämt. Något stadgande i sistnämnda hänseende torde icke erfordras i förevarande fall. Redan enligt gällande rätt torde, på sätt förut anmärkts, de avgöranden, som genom avtal eller dom träffats mellan järnvägsinnehavaren och enskild fastighetsägare angående rätten till övergång över järnvägen, kunna förutsättas i regel bli gällande mot dem, som efter överlåtelse

förvärvat rätt till järnvägen eller fastigheten. Motsvarande lärer gälla, om någon, som äger nyttjanderätt till fastigheten, ingått avtal i dylika ämnen med järnvägsinnehavaren; avtalet torde utan särskilt förbehåll bli gällande mot den, som senare förvärvar nyttjanderättshavarens rätt. En bestämmelse av antytt innehåll torde emellertid, ehuru dess rättsliga betydelse är ringa, ha en funktion att fylla såsom ägnad att betona den principiellt dispositiva karaktären av förslagets bestämmelser.

9 §.

Några bestämmelser om särskilt forum för tvister om fördelning av kostnader för anordningar i järnvägsforskning eller om rättegången i dylika mål synas icke behövlige. De synpunkter, som kunna anläggas på denna fråga, torde vara fullt tillgodosedda genom den allmänna bestämmelsen i 10 kap. 10 § rättegångsbalken, enligt vilken bl.a. tvist om rätt till servitut med avseende å fast egendom och om skyldighet för ägare eller innehavare av sådan egendom att fullgöra något, som åligger honom i denna egenskap, skall upptagas av rätten i den ort, där fastigheten är.

Däremot påkallar den i 1 § intagna bestämmelsen om skyldighet i vissa fall för den som anlägger järnväg att anordna övergångsställen, uppmärksamhet ur denna synpunkt. Frågan, huruvida viss fastighet skall tillgodoses med övergång eller icke, är nämligen av stor betydelse för bestämmande av den ersättning för intrång, vartill jordägaren kan bli berättigad i anledning av järnvägens framdragande. Det måste därför förutsättas, att förstnämnda fråga antingen är avgjord redan när intrångsersättningen bestämmes eller upptages till behandling samtidigt med ersättningsfrågan.

Där intrångsersättningen bestämmes i expropriationsmål, bör följaktligen i förekommande fall även frågan om skyldighet att anordna övergång upptagas i samma ordning. Yrkande om sådan skyldighet torde, för att kunna tagas i betraktande vid intrångsersättningens bestämmande, böra framställas före huvudförhandlingen vid den första domstol, som dömer i målet. Har sådant yrkande ej framställts, då ersättningsfrågan företages till avgörande, bör expropriationsdomstolen kunna vid sitt avgörande utgå från att övergång ej kommer till stånd.

Givetvis förutsättes det liksom hittills stå järnvägens anläggare fritt att till minskande av intrångsersättningen anordna övergång även då sådan ej påyrkats från jordägarens sida.

Där mark till järnväg upplåtes genom frivilligt avtal, torde det, om avtalet icke innehåller bestämmelser om övergång, böra förutsättas att markägaren avstått från att påfordra sådan och att köpeskillingen innefattar även ersättning för det intrång, som härigenom tillfogas honom.

10 §.

De problem, som möta i fråga om trafiken över området för järnväg få endast sällan aktualitet beträffande spårvägar. Dessa framgå i regel i gata eller väg och

äro så anordnade, att de nära nog överallt medgiva obehindrad överfart med fordon och redskap. I några få fall ha emellertid spårvägar framdragits genom områden av landsbygdskaraktär, där de då i regel framgå å särskild banvall. Visserligen kan det sägas, att behovet av en lagstiftning för dessa fåtaliga fall icke är stort. Emellertid tala alla skäl för att ägarna av fastigheter invid spårväg icke böra komma i en sämre ställning än som genom den föreslagna lagstiftningen tillerkännes ägarna av fastigheter vid järnväg. För spårvägarnas del torde frågan sakna större ekonomisk betydelse.

I förevarande paragraf har därför upptagits en bestämmelse, varigenom förslaget i sin helhet göres tillämpligt å spårväg. Något behov av att, på sätt som skett i 7 kap. 15 § vattenlagen, begränsa detta stadgande att avse endast sådan spårväg, som framgår å banvall, synes icke föreligga (jämför 9 § lagen om stängselskyldighet för järnväg).

Statens offentliga utredningar 1951

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förslag till naturskyddslag m. m. [5]
Betänkande med förslag till ny ägfredsagstiftning. [20]
Förslag till sjömanslag m. m. [22]
Förslag till lagstiftning om förbud mot bebyggelse m. m. inom vissa strandområden. [40]
Betänkande med förslag till utlänningslag m. m. [42]
Betänkande med förslag till lag om fördelning i vissa fall av kostnader för anordningar i korsning av järnväg och väg m. m. [52]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Principer för dyrortsgrupperingen. [7]
Promemoria med förslag till allmän verksstadga. [12]
Betänkande med förslag till förordning angående upphandling och arbeten för statens behov m. m. [18]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

1944 års allmänna skattekommitté. 5. Betänkande angående studiekostnaders behandling i beskattningshänseende. [13]
Betänkande med förslag rörande utformningen av åtgärder för ökad skattefinansiering av kommunala investeringar. [24]
1949 års skatteutredning. Betänkande angående den statliga direkta beskattningen. [51]

Politi.

Betänkande angående polis- och åklagarväsendets organisation. [8]
SOS. Samhällets olycksfalls- och säkerhetstjänst. [19]
Kejnekommisionens utredning. [21]
Den utomprocessuella rättshjälpen åt mindre bemedlade. [31]
1944 års nykterhetskommitté. 1. Statistiska undersökningar kring alkoholförägan. [43] 2. Verkan på den mänskliga organismen av maltdrycker med olika alkoholhalt. [44]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 10. Tiden juli 1948—juni 1950 jämte sakregister till delarna 1—10. [11]
Daghem och förskolor. Betänkande om barnstugor och barntillsyn. [15]
Statens sjukhusutredning av år 1943. Betänkande 6. Redogörelse för arbetsstudier vid kroppssjukhusens vårdavdelningar m. m. [17]
Socialvårdskommitténs betänkande. 18. Utredning och förslag angående begravningshjälpsförsäkring. [23] 19. Utredning och förslag angående yrkesskadeförsäkringslag. [25]
Ekonomiskt långtidsprogram 1951—1955. [30]
Ungdomens möter samhället. Ungdomsvårdskommitténs slutbetänkande. [41]
1950 års folkpensionsrevision. Avdragsregler och bostadstillägg. [45]
Anstaltsvårdades rätt till folkpension m. m. [47]

Hälso- och sjukvård.

Vatten- och avloppsfrågan. [26]
Betänkande angående omorganisation av apoteksväsendet i riket m. m. [34]
Den prekliniska tandläkarutbildningens ordnande. [50]

Allmänt näringsväsen.

Näringslivets lokalisering. [6]
Landsbygdsselektifieringens utbredning år 1950. [14]
Konkurrensbegränsning. Betänkande med förslag till lag om skydd mot samhällsskadlig konkurrensbegränsning. Del 1. [27] Del 2. Bilagor. [28]
Bränsle och kraft. Orientering rörande Sveriges energiförsörjning. [32]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande angående producent- och kontantbidrag till vissa innehavare av mindre jordbruk. [39]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Den svenska byggnadsmaterialmarknaden. Produktion, distribution och prissättning av jord- och stenindustriens material. [35]
Skor. [38]

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. [3]
Sjöfartsförbindelserna mellan Gotland och fastlandet. [10]
Turisttrafiken från utlandet. [49]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Statligt stöd åt svensk filmproduktion. [1]
Antagningen av medicine studerande m. fl. [4]
1945 års universitetsberedning. 6. Den vetenskapliga publiceringsverksamheten, personal-, institutions- och stipendiefrågor m. m., det akademiska befordringsväsendet. [9]
Filmcensuren. Betänkande 1. [16]
Skolöverstyrelsens organisation. [29]
1946 års kommitté för sjuksköterskeutbildningen. 2. Högre utbildning av sjuksköterskor m. m. 3. Specialutbildning av sjuksköterskor. [33]
Arkiv- och biblioteksfilming. [36]
Universitetskanslersämbetets uppgifter och organisation m. m. [37]
Betänkande angående skol- och yrkeshem för barn med komplicerad utvecklingshämning. [48]

Försvarsväsen.

Försvarets personaltjänst. 1. [2]
Betänkande med förslag angående flyttning av Stockholms örlogsbas till Stockholms södra skärgård. [46]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.