

Nr 123

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m. m.; given Sofiero den 13 augusti 1971.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om allmänna vägar — väglag — och viss följdlagstiftning. Förslagen innebär en modernisering, formellt och materiellt, av lagstiftningen om allmänna vägar. Väglagen skall ersätta lagen (1943: 431) om allmänna vägar samt vissa bestämmelser i vägstadgan (1943: 437). Övriga bestämmelser i vägstadgan är avsedda att ersättas med föreskrifter som meddelas i administrativ ordning. Materiella nyheter i nu föreliggande förslag är bl. a. följande. Till allmän väg skall kunna räknas alla anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Väghållaren får därmed rätt att inom ramen för tillgängliga ekonomiska resurser ordna exempelvis belysning på vägarna. Generellt förbud införs att utan länsstyrelsens tillstånd ansluta enskild körväg till allmän väg eller ändra sådan anslutning. Länsstyrelsens möjligheter att ingripa mot trafikfarliga befintliga enskilda utfarter förbättras. Vidare breddas de områden utmed vägarna där utan länsstyrelsens tillstånd inte får uppföras byggnad eller förekomma annan anordning som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Samtidigt införs förbud mot störande ljuskällor och skärps reklamförbudet utmed vägarna. Väghållarens befogenheter i fråga om vägmarken vidgas. Bestämmelserna om ersättning för vägrätt anpassas till expropriationslagstiftningen. Handläggningen av vägmål flyttas över till fastighetsdomstolarna. Vägsynenämnderna

avskaffas. Deras uppgifter förs över till länsstyrelserna och, såvitt avser ersättningsfrågor, fastighetsdomstolarna. Vägnämndernas funktioner skall övertas av kommunerna. Länsvägnämnderna skall däremot finnas också i fortsättningen och får vidgade uppgifter som rådgivande regionala organ och samtidigt en mera allsidig sammansättning.

Propositionen innehåller också förslag om upphävande av förordningarna om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa kommuner och till byggande av tunnelbana (1960: 374 och 1965: 138). Meningen är att förordningarna skall ersättas av bestämmelser som meddelas av Kungl. Maj:t och som — med någon mindre avvikelse — motsvarar vad som gäller enligt de nämnda förordningarna. I propositionen föreslås också riktlinjer för särskilda statsbidrag till upprustning av vägbelysningsanordningar.

Den nya lagstiftningen är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1972.

1) Förslag

till

Väglag

Härigenom förordnas som följer.

Allmänna bestämmelser**1 §**

Denna lag gäller allmän väg.

Allmän väg är, förutom väg som anlägges enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålles av staten eller kommun.

Väg upphör att vara allmän, när vägen drages in. Är kommun väghållare, upphör väg att vara allmän, när vägen enligt byggnadslagen (1947:385) upplåtes eller skall vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Har väg upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

2 §

Till väg hör vägbana och övriga väganordningar.

Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, är väganordning. Väganordning är också sådan till väg ansluten brygga eller färja med färjläge som behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne.

Konungen kan föreskriva ytterligare villkor för att anordning, brygga eller färja skall räknas som väganordning.

3 §

Vägområde utgöres av den mark, som tagits i anspråk för väganordning.

Väghållning**4 §**

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg.

Vid väghållning skall tillbörlig hänsyn tagas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och fornminnesvård.

5 §

Staten är väghållare i den mån ej Konungen eller, efter Konungens be-
myndigande, statens vägverk förordnar att kommun i stället för staten skall
vara väghållare inom sitt område eller del därav. Sådant förordnande får
meddelas endast om det är lämpligt med hänsyn till kommunens förutsätt-
ningar. Förordnande kan jämkas eller återkallas.

6 §

Statens vägverk handhar väghållningen för statens räkning och har till-
syn över kommuns väghållning.

Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till vägverket
hörande regionala förvaltning som Konungen bestämmer och, då kommun
är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser där-
till.

7 §

Är staten väghållare inom område med stadsplan, skall kommunen till-
handahålla den mark som behövs för väg inom området.

8 §

Underlåter kommun att bygga väg, för vars byggande utgått statsbidrag,
eller eftersätter kommun skyldighet i fråga om vägs drift, kan statens väg-
verk förelägga kommunen att inom viss tid vidtaga rättelse vid äventyr att
verket låter utföra nödvändiga åtgärder på kommunens bekostnad.

9 §

Bestämmelserna i denna lag utgör ej hinder för kommun eller landstings-
kommun att lämna bidrag till byggande av väg.

Byggande av väg

10 §

Till byggande av väg räknas anläggning av ny väg, omläggning av väg
i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars
kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna.

Omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av
väg får ske, när det är påkallat från allmän synpunkt.

11 §

Fråga om byggande av väg prövas av statens vägverk efter samråd med
länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, hänskjü-
tes frågan till Konungens prövning.

Konungen kan förordna att fråga om byggande av väg i vissa fall skall
prövas av länsstyrelsen.

12 §

Om skyldighet för staten att iordningställa och upplåta allmän väg som
gata inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, finns
bestämmelser i byggnadslagen (1947: 385).

13 §

Vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad.

14 §

Inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan skall väg byggas i överensstämmelse med planen. Gäller annars särskilda bestämmelser för marks bebyggande eller användning, såsom regionplan, utomplansbestämmelser eller naturvårdsföreskrifter, skall väg läggas så, att syftet med bestämmelserna icke motverkas.

Om särskilda skäl föreligger, kan undantag från planen eller bestämmelserna medges av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer. Även utan sådant medgivande får mindre avvikelse från plan göras, om åtgärden är förenlig med planens syfte.

15 §

För byggande av väg skall upprättas arbetsplan. Arbetsplan får uppdelas i förberedande och kompletterande arbetsplan.

I arbetsplan skall anges den mark som behöver tagas i anspråk för företaget. Arbetsplan skall även innehålla för företagets genomförande i övrigt behövliga uppgifter. I förberedande arbetsplan behöver uppgifter av sistnämnt slag redovisas endast i huvuddrag.

Förberedande arbetsplan skall fullständigast genom kompletterande arbetsplan så snart del kan ske.

16 §

Vid utarbetande av arbetsplan skall samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken.

Förfarandet enligt första stycket får efter omständigheterna förenklas i fråga om arbetsplan för väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan eller byggnadsplan skall ingå i trafikled eller annan allmän plats, om ej avvikelse föreslås från vad som bestämts i sådan plan.

Avser arbetsplan endast ombyggnad eller förbättring av väg, får förfarandet enligt första stycket efter omständigheterna förenklas med iakttagande av att ägare till fastighet, av vilken mark skall tagas i anspråk, alltid skall beredas tillfälle att yttra sig. Vad som sagts nu gäller i fråga om kompletterande arbetsplan även i andra fall samt äger vidare tillämpning på arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag.

17 §

Arbetsplan skall utställas för granskning.

Arbetsplan för väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan eller byggnadsplan skall ingå i trafikled eller annan allmän plats, behöver icke utställas, om den ej avviker från vad som bestämts i sådan plan.

Ej heller behöver arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg utställas, om ej mark behöver tagas i anspråk med vägrätt eller rätt som avses i 35 § eller om sådant ianspråktagande skriftligen medgivits av berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt. Under samma förutsättningar kan utställelse underlåtas i fråga om kompletterande arbetsplan även i andra fall samt i fråga om arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag.

18 §

Arbetsplan fastställas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, hänskjutes frågan om fastställelse av planen till Konungens prövning.

I fall då utställelse underlåtit med stöd av 17 § tredje stycket behöver fastställelse ej ske.

Beslut om fastställelse av arbetsplan är förfallet, om ej inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och i arbetsplanen angivet vägbyggnadsarbete påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, vägverket förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

19 §

Byggande av väg får påbörjas först sedan arbetsplan, som ej endast är förberedande, upprättats och, i fall då så behövs, blivit fastställd.

20 §

Vid hyggande av väg får endast oväsentlig avvikelse göras från arbetsplanen. Göres sådan avvikelse i fråga om den mark som enligt arbetsplanen skulle tagas i anspråk för vägen, skall detta utan dröjsmål anmärkas i tillägg till planen.

Enskild vägs förändring till allmän, m. m.

21 §

Enskild väg får förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna.

22 §

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

Konungen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall skall prövas av länsstyrelsen.

23 §

Gata inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, kan under förutsättning som anges i 21 § förklaras tillika vara allmän väg. Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om sådan förklaring.

Inrättande av särskild vinterväg

24 §

Särskild vinterväg över mark som är täckt av snö eller is eller över vatten som är täckt av is får inrättas som allmän väg, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna.

Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om inrättande av särskild vinterväg.

Indragning av väg**25 §**

Väg får dragas in, om den efter tillkomsten av ny väg eller av annat skäl ej längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.

Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om indragning av väg.

Drift av väg**26 §**

Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning skall vägområde hållas i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. I fråga om område med stadsplan eller byggnadsplan äger detta stycke tillämpning endast på vägområde för motorväg eller motortrafikled.

De åtgärder som behövs för ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga sådana åtgärder. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

27 §

Statens skyldighet att inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, ombesörja drift av allmän väg, som upplåtits till gata, begränsas av byggnadslagen (1947: 385). Detsamma gäller i fråga om gata, som förklarats tillika vara allmän väg.

28 §

Behöver för väganordning, vars utförande ingår i drift av väg, tagas i anspråk mark utöver den som redan hör till vägen, skall upprättas arbetsplan, vari anges den mark som behöver tagas i anspråk. Bestämmelserna i 13, 14 och 16—20 §§ äger motsvarande tillämpning på planen. Denna skall därvid såvitt angår tillämpningen av 16 § tredje stycket, 17 § tredje stycket och 18 § andra stycket anses som sådan arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg.

29 §

Konungen kan bestämma att avgift får tagas ut för begagnande av färja.

Vägrätt**30 §**

Vägrätt innefattar befogenhet för väghållaren att, utan hinder av den rätt som annan kan äga till fastigheten, nyttja mark som behövs för väg och, i den mån inskränkning ej gjorts i arbetsplan eller i beslut om förändring av enskild väg till allmän, även i övrigt i fastighetsägarens ställe bestämma

över markens användning under den tid vägrätten består samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

31 §

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark för väg med stöd av upprättad och, i fall då så behövs, fastställd arbetsplan. Vägrätt uppkommer även genom att väghållaren övertager mark med stöd av beslut om enskild vägs förändring till allmän.

Mark skall anses ha tagits i anspråk för väg, när vägens sträckning över fastigheten blivit tydligt utmärkt på marken och i arbetsplanen angivet vägarbete påbörjats på fastigheten.

32 §

Vägrätt upphör när vägen drages in. Väghållaren får föra bort vad som anbringats inom vägområdet för vägändamål, om ej länsstyrelsen bestämmer annat med hänsyn till att fråga uppkommit om markens användning som enskild väg.

Vad som ej förts bort inom ett år efter det att vägen dragits in tillfaller fastighetens ägare. Länsstyrelsen kan förlänga tiden, om särskilda skäl föreligger.

33 §

I fråga om mark till väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan är avsedd till gala, annan allmän plats eller särskilt trafikområde, äger 30—32 §§ ej tillämpning, sedan marken tagits i anspråk av kommunen för avsett ändamål.

Tillfälligt upplåtande av mark, m. m.

34 §

Väghållningsmyndighet och av denna anlitade biträden är berättigade att få tillträde till fastighet för att verkställa mätning eller stakning, undersökning av grund eller annan förberedande åtgärd för byggande av väg. I trädgård, liknande plantering eller park får träd ej skadas eller fällas utan ägarens samtycke. Även i övrigt skall skada undvikas, om det är möjligt.

35 §

Har i fastställd arbetsplan för vägbyggnadsföretag mark i närheten av det i arbetsplanen upptagna vägområdet avsatts för upplag eller liknande ändamål i samband med byggandet av vägen, skall till väghållaren upplåtas nyttjanderätt till marken för den tid som angivits i planen.

36 §

Kan på grund av pågående arbete eller till följd av jordras eller översvämning eller av annan orsak väg ej användas utan risk för olyckshändelse, kan länsstyrelsen på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för den tid sådan väg behövs till följd av hindret.

37 §

Länsstyrelsen kan på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till mark intill vägområde skall upplåtas för uppsättande av snöskärm.

38 §

Behöver väghållare till drift av väg taga sten, grus, sand eller jord på mark som tillhör annan än staten och kan detta ske utan avsevärd olägenhet, kan länsstyrelsen på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att rätt till sådan täkt skall upplåtas. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs för rättens utövande.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter

39 §

Enskild körväg får ej anslutas till allmän väg utan länsstyrelsens tillstånd. Ej heller får utan sådant tillstånd enskild körvägs anslutning till allmän väg ändras. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på sådan utfart från fastighet och sådan brygga som kan användas för körtrafik.

Vid behandling av fråga om tillstånd enligt första stycket skall länsstyrelsen pröva om den tilltänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på den allmänna vägen. I samband med tillstånd kan länsstyrelsen meddela föreskrift om väganslutningens läge och utförande i övrigt.

40 §

Om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på allmän väg, kan länsstyrelsen förordna att enskild vägs anslutning till den allmänna vägen skall spärras av eller ändras genom väghållningsmyndighetens försorg. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på utfart från fastighet och på brygga.

41 §

I samband med tillstånd enligt 39 § eller i stället för förordnande enligt 40 § eller i samband med förordnande enligt 40 § om ändring av anslutning kan länsstyrelsen i fråga om enskild väg meddela trafikföreskrift varigenom trafik med motordrivet fordon på vägen eller del därav förbjödes eller inskränktes. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen för visst ändamål medge undantag från sådan trafikföreskrift.

42 §

Bestämmelserna i 39—41 §§ gäller ej i fråga om enskild väg som är upptagen i fastställd generalplan eller i stadsplan eller byggnadsplan.

43 §

Inom vägområde får ej utan länsstyrelsens tillstånd vidtagas åtgärd eller förekomma anordning, som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. I samband med tillstånd meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs. Tillstånd kan när som helst återkallas.

Första stycket gäller ej åtgärd eller anordning, som är nödvändig för vägarbete som utföres genom väghållningsmyndighetens försorg eller för ar-

bete som avses i 44 §. Första stycket gäller ej heller sådan grind eller bom, som behövs vid korsning mellan väg och järnväg, spårväg eller vattenväg eller för gränsbevakningen eller försvaret.

44 §

Elektrisk ledning, vattenledning eller annan ledning får ej dragas inom vägområde, om ej väghållningsmyndigheten medgivit det eller, när tillstånd enligt lag eller annan författning lämnats i annan ordning, anmälan om arbetet gjorts hos väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten meddelar de föreskrifter om arbetets bedrivande och om rätt till upplag eller annan anordning som, utöver vad som är särskilt föreskrivet, behövs med hänsyn till vägens bestånd, drift eller brukande.

Första stycket äger motsvarande tillämpning i fråga om arbete på redan dragen ledning. Påkallas på grund av inträffad skada skyndsam reparation av ledning som dragits inom vägområde och skulle dröjsmål med arbetets igångsättande vålla avsevärd olägenhet, får arbetet påbörjas utan att tillstånd meddelats av väghållningsmyndigheten eller anmälan om arbetet gjorts hos denna enligt första stycket. Ledningens ägare skall dock snarast underrätta väghållningsmyndigheten om arbetet.

45 §

Ljusanordning, som kan menligt påverka ljusförhållandena för trafiken på väg, får ej utan länsstyrelsens tillstånd finnas anbringad intill vägområdet. I samband med tillstånd meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

Första stycket gäller ej ljusanordning inom område med stadsplan eller byggnadsplan.

46 §

Tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål får ej utan länsstyrelsens tillstånd finnas anbringad utomhus intill vägområde på mindre avstånd än 50 meter från vägområdet. Vad som sagts nu gäller ej anordning, som är anbringad på byggnad och som tjänar till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet, och ej heller anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt. I samband med tillstånd meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

I fråga om område med stadsplan eller byggnadsplan äger första stycket tillämpning endast på anordning intill vägområde för motorväg eller motortrafikled.

47 §

Inom ett avstånd av tolv meter från vägområde får utan länsstyrelsens tillstånd ej uppföras byggnad och ej heller förekomma annan anordning, som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Om det är nödvändigt av hänsyn till trafiksäkerheten, kan länsstyrelsen föreskriva ökning av avståndet, dock högst till 50 meter. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg får ej utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller annan för trafiksäkerheten menlig anordning förekomma in-

till vägområde innanför räta linjer mellan punkter, som är belägna i de korsande vägarnas mittlinjer 75 meter från korsningen.

Stängsel, som kan förorsaka snösamling på väg, får ej förekomma intill vägområde utan länsstyrelsens tillstånd.

I samband med tillstånd enligt första eller andra stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

48 §

Från det beslut om fastställande av arbetsplan vunnit laga kraft till dess vägföretaget slutförts, får inom det i arbetsplanen upptagna vägområdet ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller vidtagas åtgärd, som kan väsentligt försvåra områdets användning för vägändamål.

För tid som anges i första stycket äger bestämmelserna i 47 § första stycket om förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad motsvarande tillämpning.

Förbud enligt första eller andra stycket upphör att gälla, när beslut om fastställande av arbetsplan upphäves eller förfaller.

I samband med tillstånd enligt första eller andra stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

49 §

Sedan fråga väckts om byggande av väg, kan länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad på mark som kan antagas komma att ingå i vägområdet eller ligga i dess omedelbara närhet. Sådant förbud får ej meddelas för längre tid än tre år. Om synnerliga skäl föreligger, kan länsstyrelsen förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Förbud enligt första stycket upphör att gälla, när beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretaget vinner laga kraft.

I samband med tillstånd enligt första stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

50 §

Utan hinder av 47—49 §§ får byggnad uppföras, anordning förekomma eller åtgärd vidtagas inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan.

51 §

Förbud enligt 45—49 § gäller ej i fråga om byggnad eller annan anordning inom det förbudsbelagda området som lagligen påbörjats innan förbudet blev tillämpligt där.

52 §

Är lagligen påbörjad anordning belägen inom område där förbud enligt 45—47 § är tillämpligt och medför den på grund av ändrade förhållanden eller i annat fall sådan olägenhet att begäran om tillstånd enligt 45—47 § skulle ha avslagits, kan länsstyrelsen meddela föreläggande om avlägsnande, ändring eller utbyte av anordningen eller om vidtagande av annan åtgärd. Vad som sagts nu gäller i fråga om byggnad endast, om byggnaden kan flyttas utan svårighet eller är av ringa värde.

I beslut om föreläggande enligt denna paragraf kan länsstyrelsen utsätta vite.

53 §

Är det nödvändigt för vinnande av fri sikt eller är det annars påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten, kan länsstyrelsen besluta att träd eller buske intill vägområde får avlägsnas eller kvistas genom väghållningsmyndighetens försorg.

Är sådan anordning intill väg som ej utgöres av byggnad till hinder för vägens drift, kan länsstyrelsen besluta att anordningen får avlägsnas genom väghållningsmyndighetens försorg.

I samband med beslut enligt första eller andra stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

54 §

Intill vägområde får ej upptagas grop eller grav som kan medföra fara för vägens bestånd.

Ersättning m. m.

55 §

Har väghållare erhållit vägrätt, är fastighetens ägare berättigad att av väghållaren få inträngsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller begagnande, om det ej avtalats eller uppenbarligen förulatsatts att ersättning ej skall lämnas. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten som upplåtits innan marken togs i anspråk.

Vid ersättningens bestämmande gäller 7, 8, 10 och 11 §§ lagen (1917: 189) om expropriation i tillämpliga delar.

På ersättningen utgår sex procent årlig ränta från den dag då marken togs i anspråk.

56 §

Uppstår till följd av att väg drages fram över fastighet synnerligt men för fastigheten eller del därav, skall väghållaren lösa det område som lider sådant men, om ägaren begär det.

Väghållaren är berättigad att lösa område som avses i första stycket, om därav skulle föranledas endast ringa förhöjning av fastighetsägaren tillkommande ersättning och fastighetsägaren ej har ett beaktansvärt intresse av att behålla området. Vid bedömande av frågan om rätt till inlösen föreligger skall kostnad för åtgärd som anges i 7 § andra stycket lagen (1917: 189) om expropriation inräknas i ersättningen för intrång.

57 §

Har mark till väg enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan tagits i anspråk av kommunen för gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde, skall väghållaren fullgöra dessförinnan uppkommen ersättnings- och inlösningskyldighet enligt 55 och 56 §§, oavsett att vägrätten upphört till följd av 33 §.

58 §

Har tillstånd som avses i 39 § vägrats eller har föreskrift eller förordnande meddelats med stöd av 39—41 § och uppkommer till följd härav för fastighet som haft utfart till allmän väg avsevärd ökning av annars erforderlig kostnad för nyanläggning eller ändring av utfart till sådan väg, avsevärd ökning av annan väghållningskostnad eller annat avsevärt men, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren.

Samma rätt till ersättning som enligt första stycket tillkommer fastighetens ägare har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan tillstånd som avses i 39 § vägrats eller förordnande eller föreskrift meddelats med stöd av 40 eller 41 §.

59 §

Medför vägran av tillstånd som avses i 39 § eller föreskrift eller förordnande som meddelats med stöd av 39—41 § att synnerlig olägenhet av den art som avses i 58 § uppkommer för fastighet eller fastighetsdel som haft utfart till allmän väg, skall väghållaren lösa område som lider sådan olägenhet, om ägaren begär det.

60 §

För att minska de olägenheter, som genom vägran av tillstånd som avses i 39 § eller genom föreskrift eller förordnande som meddelats med stöd av 39—41 § uppkommer för fastighet som haft utfart till allmän väg, får väghållaren själv bygga nödvändig utfartsväg för fastigheten. Väghållaren får därvid, i den mån det behövs för företagets genomförande, göra gällande den rätt att påkalla förräktning enligt lagen (1939: 608) om enskilda vägar för ianspråktagande av annan fastighet tillhörig mark och att föra talan vid förrättningen, som tillkommer ägaren av fastighet, vars behov av utfartsväg skall tillgodoses.

61 §

Medför vägran av tillstånd som avses i 47 § första stycket att fastighet eller del därav kan nyttjas endast på sätt som står i uppenbart missförhållande till det värde marken hade innan förbud som avses i nämnda stycke blev gällande, är ägaren berättigad till ersättning av väghållaren för den skada han härigenom lider. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan förbudet blev gällande.

Första stycket äger motsvarande tillämpning, om tillstånd som avses i 48 § första eller andra stycket eller 49 § första stycket vägrats och förbud som avses i nämnda paragrafer varit gällande längre tid än fem år i följd.

62 §

I fall som avses i 61 § första stycket skall väghållaren lösa fastigheten eller fastighetsdelen, om ägaren begär det.

63 §

Väghållaren skall ersätta skada till följd av att han förvärvat rätt att inrätta särskild vinterväg, rätt att nyttja mark i närheten av vägområde för upplag eller liknande ändamål i samband med byggande av väg, rätt att

anordna tillfällig väg, rätt att intill vägområde uppsätta snöskärm eller rätt till täkt för drift av väg. Han skall också ersätta skada till följd av åtgärd som avses i 34 eller 53 §. För skada till följd av åtgärd som avses i 53 § första stycket utgår ersättning dock endast om skadan är avsevärd. Vad som sagts nu gäller ej, om det avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning icke skall lämnas.

64 §

Skada till följd av föreläggande som meddelats med stöd av 52 § skall ersättas av väghållaren.

65 §

Vad som avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållaren och fastighetens ägare eller annan sakägare i fråga om ersättning enligt 55, 58, 61, 63 eller 64 § gäller även mot den som efter det rätten till ersättning uppkom förvärvat sakägarens rätt till fastigheten eller anordningen.

66 §

Har överenskommelse ej träffats om ersättning enligt 55, 58, 61, 63 eller 64 § eller om inlösen enligt 56, 59 eller 62 §, skall den som vill göra anspråk på ersättning eller fordra inlösen väcka talan vid den fastighetsdomstol inom vars område fastigheten eller anordningen är belägen. Även väghållare kan på sätt som nu sagts påkalla prövning av ersättning som tillkommer fastighetsägare eller annan sakägare.

67 §

Ersättning enligt 55, 58 eller 61 §, som ej avser personlig skada, jämte ränta skall nedsättas hos länsstyrelsen, om fastigheten genom den omständighet som föranlett rätt till ersättning så minskat i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran för vilken fastigheten svarade, när rätten till ersättning uppkom.

Nedsatt belopp skall av länsstyrelsen genast insättas i bank mot ränta. Om fördelning och utbetalning av nedsatt belopp jämte ränta samt om verkan därav gäller i tillämpliga delar vad som är föreskrivet för det fall att nyttjanderätt eller servitutsrätt upplåtes genom expropriation.

68 §

Om innehavare av fordran som avses i 67 § första stycket lider förlust till följd av att nedsättning ej skett, är han berättigad att av väghållaren få gottgörelse för förlusten mot avskrivning på fordringshandlingen. Detsamma gäller, om fordringshavaren lider förlust därigenom, att ersättning enligt 55, 58 eller 61 § blivit för lågt beräknad och ersättningen till följd av överenskommelse mellan väghållaren och fastighetens ägare eller av annan anledning ej blivit prövad av domstol. I fråga om gottgörelse som nu sagts äger 65 § motsvarande tillämpning på förhållandet mellan väghållaren och fordringshavaren.

Har mark till väg enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan tagits i anspråk av kommunen för gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde, skall väghållaren fullgöra dessförinnan uppkommen skyldighet enligt första stycket, oavsett att vägrätten upphört till följd av 33 §.

Talan om gottgörelse väckes vid fastighetsdomstol som anges i 66 §.

69 §

I mål om ersättning enligt 55, 58 eller 61 § eller om gottgörelse enligt 68 § gäller i tillämpliga delar bestämmelserna om rättegång i expropriationsmål och om expropriationskostnad, om ej annat är särskilt föreskrivet.

I mål om inlösen enligt 56, 59 eller 62 § gäller i tillämpliga delar de allmänna bestämmelserna i lagen (1917: 189) om expropriation, om ej annat är särskilt föreskrivet. Ogillas yrkande om inlösen enligt 59 eller 62 §, tillämpas dock allmänna regler om rättegångskostnad.

70 §

Har kommun enligt 7 § tillhandahållit staten mark för väg, är kommunen berättigad att av staten erhålla ersättning för skäliga kostnader efter avdrag för förvaltningskostnad.

Framställning om ersättning göres hos statens vägverk. Kan överenskomme ej träffas, väckes talan om ersättning vid fastighetsdomstol som anges i 66 §.

Ansvar, handräckning och besvär m. m.

71 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader dömes den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud i 39, 43—48 eller 54 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 39 eller 43—49 §.

Till böter dömes den som bryter mot trafikföreskrift som meddelats med stöd av 41 §.

72 §

Uppföres byggnad eller utföres ledningsarbete i strid mot 43, 44, 47 eller 48 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 43, 44 eller 47—49 §, kan överexekutor meddela handräckning för att åstadkomma rättelse. I fråga om sådan handräckning gäller samma regler som för handräckning enligt 191 § utsökningsslagen (1877: 31 s. 1).

Bryter någon mot förbud i 43, 45—48 eller 54 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 43 eller 45—48 § och är det ej fråga om byggnads uppförande, kan utmälningsmannen föranstalta om rättelse.

Efterkommes ej föreläggande enligt 52 §, skall utnätningssmannen på anmodan av länsstyrelsen ombesörja att åtgärd vidtages.

Polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för vidtagande av åtgärd som avses i 34, 40 och 53 §§.

73 §

Talan mot väghållningsmyndighets beslut enligt denna lag föres hos länsstyrelsen genom besvär.

74 §

Talan mot länsstyrelses beslut enligt 37, 38, 45—47 §, 48 § andra stycket, 52 eller 53 § föres hos kammarrätten genom besvär.

Talan mot annat beslut av länsstyrelse enligt denna lag än som avses i första stycket föres hos Konungen genom besvär.

75 §

Talan mot statens vägverks beslut enligt denna lag föres hos Konungen genom besvär.

76 §

Statens vägverk får föra talan mot länsstyrelses beslut enligt denna lag.
Statens naturvårdsverk får föra talan mot sådant vägverkets eller länsstyrelses beslut enligt denna lag, som berör dess verksamhetsområde.

77 §

Beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43 eller 45—49 § och statens vägverks beslut i fråga om fastställelse av arbetsplan för väg, förändring av enskild väg till allmän, förklaring att gata tillika skall vara allmän väg eller indragning av väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I beslut om tillstånd kan dock förordnas att beslutet skall lända till efterrättelse omedelbart.

Annat beslut enligt denna lag än som avses i första stycket länder omedelbart till efterrättelse, om ej annat förordnas i beslutet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1972.
 2. Genom den nya lagen upphäves lagen (1943:431) om allmänna vägar samt lagen (1943:436) om vägnämnder och länsvägnämnder.
 3. Anordning, brygga eller färja som före den nya lagens ikraftträdande kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne är väganordning, om den är av beskaffenhet som anges i 2 § andra stycket. Mark som tagits i anspråk för sådan anordning är vägområde.
 4. Är vid den nya lagens ikraftträdande kommun väghållare inom sitt område eller del därav, skall kommunen fortfarande vara väghållare intill dess annat förordnas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, statens vägverk.
 5. Bestämmelserna i 30, 32 och 33 §§ gäller även vägrätt som uppkommit före den 1 januari 1972.
Har vägrätt uppkommit före den 1 januari 1972 och skulle upplåtelsen, om den skett den 1 januari 1972 enligt de nya bestämmelserna, ha medfört rätt till avsevärt högre ersättning än en vid samma tidpunkt verkställd upplåtelse enligt äldre bestämmelser, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren för skillnaden. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits före den 1 januari 1972.
På ersättning enligt andra stycket utgår sex procent årlig ränta från den 1 januari 1972. Bestämmelserna i 65, 67 och 68 §§ äger motsvarande tillämpning på sådan ersättning.
Har ej överenskommelse träffats om ersättning enligt andra stycket, äger bestämmelserna i 66 och 69 §§ motsvarande tillämpning. Den som vill göra anspråk på ersättning skall dock väcka talan vid fastighetsdomstolen före den 1 januari 1975, vid påföljd att han annars förlorar rätten till ersättning.
 6. Förordnande enligt 31 a § lagen (1943:431) om allmänna vägar att enskild väg ej får anslutas till allmän väg samt beslut enligt 41, 42 eller 44 § nämnda lag upphör att gälla vid utgången av december 1971.

7. Bestämmelserna i 58 och 59 §§ äger motsvarande tillämpning på fastighet, som ej haft utfart till allmän väg men som uppenbarligen förutsatts skola erhålla utfart till sådan väg, under förutsättning att fastigheten tillkommit före den 1 januari 1948 eller, i fall då fastigheten bildats genom legalisering av privat jorddelning, denna delning skett före den 1 januari 1948.

8. Förbud som meddelats med stöd av 33 § första stycket eller 34 § lagen (1943:431) om allmänna vägar skall anses vara meddelat med stöd av motsvarande bestämmelse i den nya lagen. Den i 61 § andra stycket angivna tiden av fem år räknas dock från den 1 januari 1972.

9. I fråga om bestämmande av ersättning för upplåtelse av vägrätt och för inlösen, varom talan väckes efter den nya lagens ikraftträdande, tillämpas den nya lagen även om det förhållande varpå ersättningsanspråket grundas inträffat före ikraftträdandet.

10. Mål som vid den nya lagens ikraftträdande är anhängigt hos ägodelningsrätt eller expropriationsdomstol prövas av fastighetsdomstol som anges i 66 §, om huvudförhandling ej påbörjats dessförinnan. Mål om ersättning enligt 50 eller 53 § lagen (1943:431) om allmänna vägar, vilket vid nämnda tidpunkt är anhängigt hos allmän domstol, handlägges enligt äldre bestämmelser.

Efter den nya lagens ikraftträdande skall talan om ersättning eller inlösen enligt äldre bestämmelser väckas vid fastighetsdomstol som anges i 66 §.

Mål som skall prövas av fastighetsdomstol handlägges i den ordning som anges i 69 §.

11. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om talan mot beslut som meddelats före den 1 januari 1972.

Äldre bestämmelser gäller även i övrigt i fråga om ärende som vid den nya lagens ikraftträdande är anhängigt hos vägsynenämnd eller som rör beslut av sådan nämnd. I fråga om tjänstgöring av ledamöter och suppleanter i vägsynenämnd efter den nya lagens ikraftträdande förordnar Konungen.

12. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till bestämmelse som ersatts genom bestämmelse i den nya lagen, skall i stället den nya bestämmelsen tillämpas.

2) Förslag

till

Lag

om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)

Härigenom förordnas, att 1 § kommunala renhållningslagen (1970: 892) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Förestagen lydelse)

1 §

Kommun skall inom område med stadsplan fullgöra den skyldighet som föreskrives i 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) att hålla ren gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg ävensom att där röja snö, skaffa undan snö och is *samt* sanda eller vidtaga annan åtgärd för att motverka halka. Inom område med byggnadsplan skall kommun fullgöra motsvarande skyldighet i fråga om allmän väg. Skyldighet att vidtaga åtgärd som sagts nu gäller dock ej i den mån åtgärden skall vidtagas av staten som väghållare.

Kommun skall inom område med stadsplan fullgöra den skyldighet som föreskrives i 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) att hålla ren gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg ävensom att där röja snö, skaffa undan snö och is, sanda eller vidtaga annan åtgärd för att motverka halka, *föra bort sand och annat som påförts till motverkande av halka samt rensa och tina upp rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning.* Inom område med byggnadsplan skall kommun fullgöra motsvarande skyldighet i fråga om allmän väg. Skyldighet att vidtaga åtgärd som sagts nu gäller dock ej i den mån åtgärden skall vidtagas av staten som väghållare.

När särskilda — — — — — första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1972.

3) Förslag

till

Lag

om upphävande av förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen

Härigenom förordnas, att förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen skall upphöra att gälla vid utgången av år 1971.

4) Förslag

till

Lag

om upphävande av förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana

Härigenom förordnas, att förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana skall upphöra att gälla vid utgången av år 1971.

5) Förslag

till

Lag

om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet

Härigenom förordnas, att lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet skall upphöra att gälla vid utgången av år 1971.

6) Förslag

till

Kungörelse

om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)

Härigenom förordnas, att 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.¹

Allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område skall genom tjänliga renhållningsåtgärder, genom snöröjning jämte undanskaffande av snö och is *ävensom* genom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka hållas i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk.

Till renhållning hänföres sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål *ävensom av sand som påförts till motverkande av halka, rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning*, borttagande av ogräs samt annan med de nu nämnda jämförlig åtgärd.

Allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område skall genom tjänliga renhållningsåtgärder, genom snöröjning jämte undanskaffande av snö och is, genom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka, *genom bortförande av sand och annat som påförts till motverkande av halka samt genom rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning* hållas i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk.

Till renhållning hänföres sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål, borttagande av ogräs samt annan med de nu nämnda jämförlig åtgärd.

Angående fullgörandet — — — — — särskilda bestämmelser.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

¹ Senaste lydelse 1970: 895.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:ts Konungen i statsrådet på Stockholms slott
den 30 april 1971.*

Närvarande:

Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, SVEN-ERIC NILSSON, GEIJER, ODINOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ny lagstiftning om allmänna vägar* och anför.

1. Inledning

Gällande lagstiftning om allmänna vägar härrör i huvudsak från år 1943. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 15 september 1960 tillkallades den 30 september samma år sakkunniga för att verkställa en översyn av väglagstiftningen. I direktiven för utredningen uttalades att det visserligen knappast kunde sägas att de allmänna principer som väglagstiftningen vilar på skulle vara föråldrade. Det behov av ändringar som efter hand visat sig var emellertid så omfattande att det fick anses motiverat att en översyn av väglagstiftningen i dess helhet kom till stånd. Bland de frågor som särskilt borde beaktas nämndes behovet av en precisering av vad som ingår i begreppet väg. I anslutning härtill borde reglerna om vägrätt förtydligas så att det t. ex. klart framgick vilka områden som kan omfattas av denna rätt. Vidare nämndes frågor såsom vägbelysning, anslutning av enskilda vägar till allmänna vägnätet samt ersättning för vägrättsupplåtelser och för intrång av olika slag. De sakkunniga, som antog benämningen 1960 års vägsakkunniga¹, avgav den 7 december 1961 ett betänkande (SOU 1962: 6) angående statsbidrag till enskild väghållning m. m. och den 25 april 1962 ett betänkande

¹ Generaldirektören Gustav Vahlberg, ordförande, riksdagsledamöterna Johannes Antonsson och Hugo Bengtsson, dåvarande riksdagsledamoten Per Jacobsson, riksdagsledamoten Rune Johansson, numera regeringsrådet Voldemar Körlof samt dåvarande andre vice talmannen, greve Torgil von Seth. I utredningsarbetet har som experter deltagit numera överingenjören Carl-Erik Gustafson, numera avdelningsdirektören Olov Nellborn, gatubelysningsingenjören Percy Sandgren, civilingenjören Bror Sundström, numera byråchefen Gösta-Olaus Svengren, numera bitr. professorn Sten Hillert och numera hovrättsrådet Åke Bouvin.

(SOU 1962: 26) angående avgiftsbelagda trafikanläggningar. Förslagen i dessa betänkanden resulterade i vissa ändringar av reglerna rörande statsbidrag till enskilda vägar m. m. (SFS 1963: 102 och 103). Den 16 maj 1968 överlämnade 1960 års vägsakkunniga, i det följande benämnda de sakkunniga, betänkandet (SOU 1968: 17) Allmänna vägar. Betänkandet innehåller förslag till ny lagstiftning. Vissa av de sakkunnigas författningsförslag torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet Allmänna vägar avgetts av Svea hovrätt, hovrätten för Nedre Norrland, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, postverket, televerket, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens trafiksäkerhetsråd, riksrevisionsverket, riksantikvarieämbetet, statens naturvårdsverk, näringsfrihetsombudsmannen (NO), statens planverk, lantmäteristyrelsen, statens vattenfallsverk, samtliga länsstyrelser, expropriationsutredningen, domstolskommittén, kommittén för utredning av frågor om åtgärder mot nedskräpning m. m. (kommittén för ett renare samhälle), bensinhandelsutredningen, vägkostnadsutredningen, utredningen om oljeledningar, bygglagutredningen, Svenska kommunförbundet, Sveriges arbetsledareförbund, Svenska kommunaltekniska föreningen, Svenska vägföreningen, Riksförbundet landsbygdens folk (RLF), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svenska naturskyddsföreningen, Sveriges advokatsamfund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Länsvägnämndernas förbund, Näringslivets trafikdelegation, Svenska elverksföreningen, Motorbranschens riksförbund, Svenska petroleum institutet och Svenska annonsörers förening. Planverket, lantmäteristyrelsen och flertalet länsstyrelser har överlämnat av dem inhämtade yttranden från olika myndigheter och organisationer, såsom överlantmätare, länsarkitekter, vägförvaltningar, länsvägnämnder, naturvårdsintendenter och kommuner. Vidare har Svenska föreningen för ljuskultur och Föreningen för elektricitetens rationella användning inkommit med yttranden.

Ett av de sakkunniga i betänkandet Allmänna vägar framlagt förslag om införande av skyldighet för väghållare att hålla ren allmän väg för att tillgodose skäligena trevnadshänsyn och sanitära hänsyn har redan föranlett lagstiftning genom en ändring av lagen (1943: 431) om allmänna vägar (AVL) (prop. 1970: 157, 1970: 3LU 90, rskr 1970: 445, SFS 1970: 893). Ändringen har trätt i kraft den 1 januari 1971.

På grundval av övriga förslag i de sakkunnigas betänkande samt av förslag i förvaltningsdomstolskommitténs betänkande (SOU 1966: 70) Förvaltningsrättskipning angående förvaltningsdomstols kompetens i vissa mål om allmänna vägar har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till väglag.

Jag anhåller att nu få ta upp frågan om remiss till lagrådet av förslaget till väglag.

Förslaget till väglag samt förslag till viss följdlagstiftning som kräver riksdagens medverkan torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

I det följande avser jag att först lämna en allmän översikt, vari jag redogör för huvuddragen i gällande rätt och i de sakkunnigas förslag samt redovisar remissinstansernas allmänna inställning till frågan om ny lagstiftning. De särskilda problemen vid en sådan lagstiftning kommer därefter att behandlas i huvudsak enligt den uppdelning som har använts i betänkandet Allmänna vägar.

2. Allmän översikt

2.1 Huvuddragen i gällande lagstiftning om allmänna vägar

En närmare redovisning av lagstiftningens innehåll lämnas i följande avsnitt i anslutning till där behandlade frågor. Här avser jag, såsom jag nyss antytt, att lämna en mer översiktlig redogörelse för lagstiftningen på området.

De viktigaste bestämmelserna om väghållningen på det allmänna vägnätet är meddelade i AVL.

AVL avser sådan för den allmänna samfärdseln upplåten väg som enligt bestämmelserna i lagen hålls genom det allmännas försorg. Den gäller inte bara vägar som hålls av kronan utan också allmänna vägar som hålls av städer och stadsliknande samhällen.

Väghållning omfattar byggande och underhåll av väg. Väghållare på landet är kronan och inom stads område staden. Kungl. Maj:t kan förordna om avvikelse från denna regel antingen på det sättet, att kronan blir väghållare även i stad eller del därav, eller på det sättet, att stadsliknande samhälle blir väghållare inom sitt område eller del därav.

Väghållningen för kronans räkning handhas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna i länen (numera statens vägverk). Är stad eller stadsliknande samhälle väghållare, har den kommunala nämnd eller styrelse som utsetts därtill ansvaret för väghållningen under inseende av vägförvaltningen i länet eller, i fråga om Stockholm, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Enligt de bestämmelser som gällde före tillkomsten av AVL var väghållare i princip skyldig att genast bygga väg och att ta in enskild väg till allmänt underhåll, om vägen prövades erforderlig för den allmänna samfärdseln. Vidare gällde att väg som inte längre var behövlig för den allmänna samfärdseln genast skulle dras in. Med hänsyn till den omfattning som vägtrafiken efter hand fått har nuvarande regler om byggande av allmän väg i stället utformats så, att omfattningen av vägbyggandet bestäms genom storleken av de anslag som riksdagen ställer till förfogande för ändamålet. För

att väg skall kunna byggas som allmän krävs enligt AVL att vägen är nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest av synnerligt gagn för det allmänna. Indragning av väg får enligt AVL ske, om vägen efter tillkomsten av ny väg eller eljest inte längre är behövlig från allmän synpunkt och olägenheten för bygden av att vägen dras in är ringa.

Beträffande behandlingen av vägfrågor innehåller AVL endast några grundläggande bestämmelser. Bl. a. föreskrivs i AVL att frågor om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg samt om indragning av väg skall, om inte Kungl. Maj:ts förordnat annorlunda, handläggas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning. Byggande av väg skall alltid föregås av att arbetsplan upprättas. Arbetsplan skall i regel utställas för granskning av sakägare och andra och därefter fastställas.

Mark till väg förvärfvas i allmänhet med vägrätt enligt närmare bestämmelser i AVL. Vägrätt innebär att väghållaren får ta marken i besittning och därefter nyttja den för vägändamål utan hinder av den rätt som annan kan äga med avseende på marken. För vissa i AVL angivna ändamål kan mark tas i anspråk med mera tillfällig rätt. För samtliga nu nämnda fall innehåller AVL ersättningsregler.

I AVL finns vidare bestämmelser om enskilda utfartsvägar som ansluter till allmän väg. Lagen innehåller också ett flertal ordnings- och säkerhetsföreskrifter som reglerar bl. a. enskildas rätt att ha grind eller andra anordningar på väg och att uppföra byggnader, inrätta upplag eller sätta upp stängsel, skyltar m. m. i närheten av väg samt väghållarens rätt att hugga bort eller kvista träd eller buskar på fastighet intill vägen.

För att tillgodose behovet av personal för snöröjning vid särskilt svåra väderleksförhållanden finns i AVL bestämmelser som möjliggör uttagande av arbetslag för vinterväghållning.

Enligt AVL skall för handläggning av vissa tvistiga vägfrågor finnas särskilda organ, vägsynenämnder.

AVL innehåller slutligen straffbestämmelser samt bestämmelser om handräckning och besvär.

Bestämmelserna i AVL kompletteras genom stadgan (1943:437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan) (VSt). I VSt delas det allmänna vägnätet upp i riksvägar, länsvägar och ödebygdsvägar. Uppdelningen är främst av betydelse i anslagshänseende. VSt innehåller också detaljbestämmelser om förfarandet i viktigare vägfrågor. Sålunda skall behandlingen av fråga om byggande av väg regelmässigt innefatta tre moment, dels förberedande utredning om behovet av föreslagen allmän väg, dels arbetets upptagande i flerårsplan i den ordning som betingas av dess angelägenhetsgrad, dels upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget.

Enligt AVL skall för vissa uppgifter av huvudsakligen rådgivande art finnas vägnämnder och länsvägnämnder. Närmare bestämmelser om dessa organ ges i lagen (1943: 436) om vägnämnder och länsvägnämnder.

Till stad och stadsliknande samhälle som är väghållare kan utgå bidrag av statsmedel till byggande och underhåll av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator. En grundläggande bestämmelse härom finns i AVL. Närmare föreskrifter i ämnet har meddelats i förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen (1960 års statsbidragsförordning).

Bestämmelser om enskilda vägar finns i lagen (1939: 608) om enskilda vägar (EVL).

2.2 Huvuddragen i de sakkunnigas förslag

De sakkunnigas förslag, som skall redovisas närmare i följande avsnitt, innebär en rad ändringar i förhållande till gällande bestämmelser. Dessa ändringar är i huvudsak följande.

Till väg skall kunna räknas, förutom vägbanan och de anordningar i övrigt som stadigvarande behövs för vägen, också anordningar som inte är helt nödvändiga för vägen men som behövs för att höja kvaliteten på vägen till önskvärd nivå, såsom vägbelysning, hållplats, parkeringsplats och rastplats. För att sådana särskilda anordningar skall kunna räknas till vägen skall beslut om deras utförande ha tagits upp i arbetsplan för vägen.

Till väg skall vidare kunna räknas ett högst till 2 meter uppgående område närmast utanför ytterkanten av vägdike, vägslänt eller annan väganordning. Som förutsättning härför skall gälla att beslut om sådan sidoremsa har tagits upp i arbetsplanen för vägen. Inom område med fastställd general-, stads- eller byggnadsplan skall en sidoremsa på upp till 10 meter kunna hänföras till vägområde, om så mycket mark i planen avsatts för vägändamål. Kommun som är väghållare skall få möjlighet att erhålla statsbidrag för sina kostnader för förvärv av nu nämnda sidoremsor.

Byggnadsfritt avstånd intill allmän väg utanför fastställd general-, stads- eller byggnadsplan skall såsom hittills vara 12 meter men räknas från vägområdets ytterkant i stället för vägens mitt och skall av länsstyrelsen kunna sträckas ut till högst 50 meter, mot högst 30 meter enligt AVL.

Väghållaren skall ha möjlighet att i väghållning, dvs. byggande och drift av allmän väg, inbegripa vägbelysning. Kommuner som är egna väghållare föreslås under vissa förutsättningar bli berättigade till statsbidrag för anordnande och drift av vägbelysning. Särskilda föreskrifter föreslås beträffande vägbelysningens kvalitet, beträffande störande fasta ljuskällor invid väg och beträffande statsbidrag för upprustning av befintlig belysningsanordning.

Arbetsplan skall också i fortsättningen upprättas för varje vägbyggnadsföretag. Fastställande av arbetsplan skall kunna underlätas, om det är

fråga om enbart förbättring eller omläggning av befintlig väg och mark inte behöver tas i anspråk eller samtliga berörda sakägare har medgett ianspråktagandet.

Vidare föreslås en ordning med arbetsplan i två led. För vägbyggnadsföretag skall kunna upprättas och fastställas en förberedande arbetsplan, som visar vägens sträckning och i huvudsak de områden som skall tas i anspråk. Den förberedande arbetsplanen skall kompletteras med en slutlig, fullständig arbetsplan som dock inte behöver fastställas, om den inte för sitt genomförande kräver tvångsförvärv av vägrätt utöver vad som möjliggjorts genom den första planen.

Institutet vägrätt skall bibehållas. Vägrätt skall i princip ge väghållaren befogenhet att nyttja den i arbetsplanen redovisade marken för vägändamål och att under vägrättens bestånd också i övrigt i ägarens ställe bestämma över markens användning och tillgodogöra sig alster och andra tillgångar. Undantag skall kunna göras genom att i arbetsplanen görs inskränkning i väghållarens befogenheter.

Mark utanför vägområdet skall av väghållaren kunna tas i anspråk för uppställning, upplag m. m. under byggnadsarbetets gång. För tvångsförvärv av sådan rätt krävs beslut i fastställd arbetsplan.

Det statliga vägväsendet föreslås få större möjligheter att i samband med indragning av allmän väg bygga enskilda anslutningsvägar.

Den nuvarande regeln att länsstyrelse beträffande viss väg kan förordna att enskild väg inte får anslutas utan länsstyrelsens tillstånd skall enligt förslaget ersättas med en generell bestämmelse om skyldighet för den som avser att anordna enskild utfart till allmän väg att göra anmälan till länsstyrelsen senast tre månader innan arbetet skall påbörjas. Samma skall gälla i fråga om sådan ändring av befintlig utfart som kan vara till olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt.

Beträffande befintlig utfart skall länsstyrelsen kunna besluta om avspärrning genom väghållarens försorg, om utfarten är till olägenhet för trafiksäkerheten. Nu kan länsstyrelse endast förordna att befintlig utfart inte längre får användas för ändamålet. Länsstyrelsen skall enligt förslaget också ha möjlighet att i stället för avspärrning meddela trafikföreskrift varigenom trafiken i utfarten begränsas eller att, med eller utan trafikföreskrift, föreskriva flyttning eller ändring av utfarten genom väghållarens försorg.

Bålbrygga som ansluts direkt till allmän väg skall likställas med utfart och underkastas de föreslagna reglerna om utfartsvägar.

De sakkunniga föreslår att ett nytt planinstitut, plan för lokalisering av serviceanordningar, införs i väglagen. Länsstyrelsen skall, om det är påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten eller av annat särskilt skäl, fastställa sådan plan.

Begreppet underhåll av väg som beteckning på de åtgärder som behövs för

att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick skall enligt förslaget ersättas med drift av väg. Länsstyrelsen skall vid behov kunna medge inskränkning i föreskrivna driftåtgärder. Härigenom får man ett alternativ till indragning av väg. Viss vägsträcka eller väganordning skall kunna bibehållas och drivas till reducerade kostnader.

De sakkunniga föreslår att bestämmelserna om arbetslag för vinterväghållning upphävs. Behov finns inte längre av denna beredskapsorganisation.

För att vägfrågorna bättre skall kunna samordnas med den kommunala planeringen föreslås att vägnämndernas funktioner flyttas över till kommunerna. Länsvägnämnderna föreslås få en mera allsidig representation än nu.

Beträffande rättegången i vägmål föreslår de sakkunniga att mål angående ersättning för vägrätt och mål angående lösen flyttas från ägodelningsrätt till expropriationsdomstol. Det ordinära förfarandet vid expropriationsdomstol föreslås i huvudsak bli tillämpligt på dessa mål, liksom också expropriationslagens rättegångskostnadsregler.

Förskott på blivande ersättning skall kunna utgå på begäran av markägare eller annan sakägare i enlighet med expropriationslagens regler. Också på yrkande av väghållaren skall förskott kunna bestämmas. Efter mönster av expropriationslagen föreslås att, när fråga är om upplåtelse av vägrätt beträffande en del av fastighet och ersättning för intrång på återstående del av fastigheten uppgår till 2/3 av den delens värde, väghållaren skall kunna lösa hela fastigheten.

Enhetliga besvärslider föreslås (tre resp. fem veckor, den längre tiden för menighet) för alla beslut i vägfrågor. Besvärstidens utgångspunkt skall i regel vara den dag då beslutet delgetts klaganden, utom i vissa särskilt angivna fall då beslutet skall anslås och tiden, liksom hittills, skall räknas från dagen för beslutet.

För att motverka en ojämn praxis i vägfrågor föreslås att vägverket skall få rätt att anföra besvär över beslut av länsstyrelse.

Regeln att väg inte får läggas så, att regionplan, generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser motverkas, skall föras med möjlighet till dispens. Det föreslås att Kungl. Maj:ts tillstånd skall inhämtas, om vägföretag avsevärt försvårar användning av mark inom område för vilket region-, general- eller stadsplan fastställts. I fråga om byggnadsplan skall i motsvarande läge länsstyrelsen kunna meddela dispens.

Begreppet ödebygdsväg skall slopas. Dessa vägar skall behandlas som länsvägar. Flerårsplaner för riksvägar skall i fortsättningen upprättas av vägverket i stället för som nu av länsstyrelsen.

De ändringar i gällande lagstiftning som sålunda och i övrigt föreslås har de sakkunniga bedömt vara av sådan omfattning, att de funnit det mest ändamålsenligt att föreslå en ny lag om allmänna vägar (FAVL) och en ny vägstadga (FVSt).

2.3 Remissinstansernas allmänna inställning

Samtliga remissinstanser som yttrat sig beträffande behovet av en översyn av väglagstiftningen anser att ett sådant behov föreligger. *Statens vägverk* hälsar med tillfredsställelse att en allmän och förutsättningslös översyn kommit till stånd som fångat erfarenheterna från den relativt långa tid som lagstiftningen varit gällande. Av de remissinstanser som har tagit ställning till betänkandet i dess helhet har det övervägande flertalet avgett positiva omdömen och funnit förslagen väl ägnade att läggas till grund för en ny lagstiftning. Endast *överlantmätaren i Gävleborgs län* uttalar tveksamhet inför en lagstiftning på grundval av de sakkunnigas förslag.

Från allmän synpunkt har principiella invändningar gjorts främst i tre avscenden. *Statens planverk* och *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* betecknar det som en brist att de sakkunniga inte berört de problem som hänger samman med immissionerna från vägtrafiken. Denna fråga behandlas också av ett flertal instanser vid detaljgranskningen av betänkandet.

Lantmäteristylelsen, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus och Gävleborgs län samt *överlantmätarna i Gävleborgs och Norrbottens län* anser att det hade varit av värde, om reformer i EVL hade föreslagits samtidigt.

Länsarkitekten i Stockholms län, till vars yttrande *planverket* hänvisar, *överlantmätaren i Gävleborgs län* och *länsarkitekten i Västerbottens län* menar att de sakkunniga ägnat för liten uppmärksamhet åt vägplaneringens inordnande i den allmänna samhällsplaneringen. *Planverket* stryker särskilt under vikten av fortlöpande kontakter mellan de organ som utför planeringen av vägnätet och övriga samhällsplanerande myndigheter. Behovet av samråd betonas av ett stort antal remissinstanser.

De sakkunnigas uppfattning att de föreslagna ändringarna i gällande lagstiftning är så omfattande, att en ny lag om allmänna vägar och en ny vägstadga bör tillskapas, har inte mött invändningar från någon remissinstans. *Hovrätten för Nedre Norrland* anser att avsevärda fördelar bl. a. i överskådlighet är att vinna med det föreslagna tillvägagångssättet.

3. Anordningar att hänföra till väg

3.1 Gällande bestämmelser

AVL inleds med bestämmelser som anger vad som menas med allmän väg (1 §) och vad som räknas till väg (2 §). I 2 § första stycket sägs till att hörja med att till väg hör vägbanan. Därefter anges att till väg också hör de områden invid vägbanan som stadigvarande behövs för vägbanans bestånd och underhåll. Som exempel på sådana områden nämns slänt, bankett, dike och upplagsplats. Slutligen sägs att till väg också hör trumma, skyddsvärn, vägmärke

och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning. Enligt para-grafens andra stycke skall lika med väg anses till väg ansluten brygga, bro el-ler färja med färjläge samt också körled som är avsedd för allmän samfärd-sel endast vintertid (särskild vinterväg).

3.2 De sakkunniga

3.2.1 Allmänna synpunkter

De sakkunniga crinrar inledningsvis om den avsevärda utveckling som ägt rum sedan AVL tillkom. Den ökande trafiken har medfört krav som bara i ringa grad hade någon motsvarighet år 1943. Bestämmelserna i 2 § AVL — som har hämtats från lagen (1934:241) om allmänna vägar och alltså grundas på helt andra förhållanden än de nuvarande — kan enligt de sak-kunnigas mening i dagens läge lätt bli ett instrument för en mindre lycklig restriktiv tolkning av begreppet väg. Vägarna behöver i fortsättningen förses med anordningar som varken till art eller omfattning var aktuella år 1934 eller år 1943. De sakkunniga föreslår — såsom skall redovisas i det följande — att vägarna skall kunna förses med sådana anordningar. För att det skall bli klart att dessa anordningar har karaktären av väganordningar föreslår de sakkunniga att 2 § AVL ändras så att till exemplen på väganordningar fogas några som representerar en ny typ av mera speciella anordningar, som i och för sig inte är helt nödvändiga för vägen men som behövs för att höja vägens kvalitet till önskvärd nivå. Anordningar av detta slag kan vara relativt kost-samma och kan dessutom medföra behov av mark som annars inte skulle ha behövt tas i anspråk. De sakkunniga föreslår därför att i lagtexten förs in det villkoret att beslut om utförande av sådan anordning skall ingå i beslut om arbetsplan för vägen (2 § FAVL). Genom denna metod uppnås enligt de sak-kunniga flera fördelar. Dels blir det klarlagt att väghållaren inte har någon generell skyldighet att förse vägen med sådana anordningar men väl rätt att göra det. Dels markeras vikten av att det i det särskilda fallet blir prövat, hu-ruvida vägen skall förses med viss anordning, en prövning som är väsentlig inte minst från kostnadssynpunkt. Dels kan på detta sätt åstadkommas att vägens omfattning blir klart redovisad. Motsvarande villkor anser de sakkun-niga böra ställas upp också för det fall att enskild väg förändras till allmän. I beslutet om förändring av den enskilda vägen till allmän skall sålunda ha meddelats föreskrift om anordningen för att den skall ingå i den allmänna vägen.

3.2.2 Vägbelysning

Frågan om vägbelysning har av de sakkunniga bedömts vara av sådan vikt att den i betänkandet behandlats i ett särskilt avsnitt. För samman-hangets skull skall här nämnas att de sakkunniga kommit fram till att an-

ordningar för vägbelysning bör kunna ingå i allmän väg men att väghållaren, med hänsyn till de stora kostnader det kan bli fråga om, inte skall ha skyldighet att utrusta allmän väg med sådana anordningar. Anordningar för vägbelysning bör enligt de sakkunniga räknas till sådana anordningar, som blir väganordningar endast om beslut om deras utförande meddelas i arbetsplan för vägen. Till frågan om vägbelysning återkommer jag i ett senare avsnitt (5).

3.2.3 Hållplatser, parkeringsplatser och rastplatser

De sakkunniga framhåller att den ständigt ökande trafikvolymen medför ett allt större behov av hållplatser, parkeringsplatser och rastplatser. I fråga om enklare hållplatser för bussar och lastbilar konstateras att sådana anordningar, som normalt har formen av mindre utvidgningar av själva vägbanan och uppenbart är inrättade för att tjäna trafiksäkerheten, självklart måste kunna ingå i vägen. Enligt de sakkunniga är det med hänsyn till de skärpta säkerhetskraven angeläget att väghållaren i icke ringa utsträckning anordnar hållplatser. Någon skyldighet för väghållaren att förse vägen med dylika anordningar anser de sakkunniga dock inte böra skrivas in i lagen. Det bör i stället utgöra ett led i utarbetandet av arbetsplanen för en allmän väg att fastställa i vad mån vägen skall vara utrustad med denna art av anordningar. Fastän de sakkunniga i och för sig inte anser det nödvändigt att hållplatser nämns bland exemplen i 2 § FAVL, föreslår de ändå att så sker. Anledningen härtill är bl. a. att hållplatser numera behövs i betydligt större utsträckning och stundom också i mera påkostat utförande än förr.

När det gäller parkeringsplatser erinrar de sakkunniga om att trafikförhållandena numera blivit sådana, att parkeringsförbud utfärdats på åtskilliga av de stora lederna. En förutsättning för ett sådant förbud har regelmässigt ansetts vara att särskilda uppställningsplatser anordnats utmed vägarna. Det har kommit att te sig naturligt att till trafikledens funktion räkna inte bara att den bär fram trafiken utan också att den möjliggör för de vägfärande att göra uppehåll under färden. Enligt de sakkunnigas mening står det klart att det allmänna vägväsendet i viss utsträckning bör tillgodose den allmänna samfärdsels behov genom att utrusta vägarna med parkeringsplatser och med uppställningsplatser av mera avancerat slag, rastplatser. Anordnas sådan plats av väghållaren i anslutning till eller i närheten av vägbanan, måste den ingå i vägen. De sakkunniga stryker emellertid under att det bl. a. från kostnadssynpunkt är angeläget att vägväsendets insatser begränsas till sådana anordningar som mera påtagligt hör samman med färden på trafikleden. Uppställningsplatser för besök i affärer, restauranger eller hotell eller i kyrkor eller samlingslokaler av skilda slag eller för att bereda tillfälle till utflykter i omgivningarna är inte i första hand till för själva färden på vägen. Detsamma gäller om biluppställningsplatser vid idrottsan-

läggningar, friluftsbad e. d. Det är enligt de sakkunniga mindre angeläget att vägväsendets resurser används för sådana anordningar. Mera motiverat kan det däremot vara att man i någon mån tillgodoser behovet av parkeringsplatser invid allmänna vägar och bryggor i kust- och skärgårdskommuner, som ofta är befolknings- och skattemässigt svaga.

De sakkunniga anser att vägväsendets möjligheter att anordna uppställningsplatser för fordon bör klarläggas genom att parkeringsplats och rastplats nämns bland exemplen på väganordningar i 2 § FAVL. På samma sätt som beträffande hållplatser föreslås att i lagen inte föreskrivs någon skyldighet för väghållaren att utrusta väg med parkeringsplatser eller rastplatser. Inte heller bör del i lagtexten preciseras närmare under vilka förutsättningar dessa anordningar skall inrättas. De skiftande faktiska förhållandena och nödvändigheten att anpassa vägbyggnadsverksamheten till de resurser statmakterna ställer till förfogande talar enligt de sakkunniga också här för den förut berörda metoden att man i lagen möjliggör att väg utrustas med anordning av visst slag men samtidigt kräver att beslut om anordningens utförande fattas i den ordning som gäller för beslut om byggande av väg.

3.2.4 Skogsnäringens last- och upplagsplatser

De sakkunniga hänvisar i denna fråga till vad föredragande departementschefen anfört i prop. 1943: 223 med förslag till AVL. Departementschefen uttalade att, även om av praktiska skäl hinder inte borde möta mot att vägväsendet medverkade vid anordnandet av sådana platser, av detta dock inte följde att de borde anses höra till allmän väg och bekostas som sådan. Att fastställa att en vid sidan av väg och ofta ett stycke ifrån denna anordnad plats, som inte behövdes för vägens bestånd eller underhåll eller för samfärdseln på denna, skulle anses höra till vägen, måste i och för sig vara ägnat att inge betänkligheter. Vad som emellertid framför allt kunde invändas mot tanken var att dessa platser inte var avsedda för den allmänna samfärdseln utan för ett speciellt behov. Ett avsteg på denna punkt skulle kunna medföra ekonomiska konsekvenser, som inte kunde överblickas. Fick last- och upplagsplatser för virke anordnas på vägväsendets bekostnad, kunde andra näringar med fog göra anspråk på samma förmån.

Nu återgivna synpunkter har enligt de sakkunniga i dagens läge snarast fått ökad styrka. De sakkunniga betonar att skogsbruket, som en näringsgren bland många andra, självt bör svara för nödvändiga last- och upplagsplatser. Någon ändring av reglerna för hållande av allmän väg för att tillgodoses skogsbrukets behov av sådana platser bör därför inte komma i fråga. Däremot finner de sakkunniga det angeläget att man på annat sätt, lämpligen genom ändringar i EVL, underlättar för skogsbruket att anordna last- och upplagsplatser i nödig omfattning. De sakkunniga har dock inte ansett sig böra gå in på frågan om vilka ändringar i EVL som bör genomföras.

3.2 Remissyttranden

De sakkunnigas förslag att till väg skall kunna räknas också vissa särskilda anordningar, som visserligen inte är helt nödvändiga för vägen men som behövs för att höja dess kvalitet till önskvärd nivå, kommenteras av ett flertal remissinstanser.

Statens vägverk, länsstyrelserna i Uppsala och Norrbottens län, överlantmätaren i Västernorrlands län, länsvägnämnden i Stockholms län, Svenska kommunförbundet och Näringslivets trafikdelegation uttrycker tillfredsställelse med den föreslagna konstruktionen. *Statens trafiksäkerhetsråd* uttalar sig i samma riktning beträffande de sakkunnigas förslag om vägbelysning.

Vägverket betonar i detta sammanhang att de ekonomiska resurserna inom överskådlig framtid kommer att vara underdimensionerade. Anordningar som vägbelysning, hållplatser, parkeringsplatser m. m. kan få anstå till förmån för andra åtgärder, som är ännu viktigare från samhällsnyttosynpunkt. Förslaget, som inte ålägger väghållaren skyldighet att förse vägen med nu ifrågavarande anordningar, innebär därför enligt vägverkets mening en lämplig avvägning. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser däremot, liksom *Stockholms stad*, att en föreskrift om i vilken utsträckning väg skall vara försedd med sådana anordningar bör införas.

Kommunförbundet framhåller angelägenheten av att medel ställs till förfogande så att behovet av speciella väganordningar kan beaktas på tillbörligt sätt. *RLF* menar att behov och angelägenhetsgrad men inte kostnadsfrågan bör vara i första hand avgörande för inrättande av de särskilda anordningarna.

Länsarkitekten i Stockholms län, i vars yttrande *statens planverk* instämmer, anser att de föreslagna bestämmelserna om särskilda anordningar fyller ett stort behov. Han ifrågasätter dock, om inte trafikanternas berättigade krav på parkerings- och rastplatser bör tillgodoses genom att väghållaren åläggs skyldighet att i erforderlig omfattning anordna sådana platser. Samma uppfattning har också *statens naturvårdsverk, kommittén för ett renare samhälle, Svenska vägföreningen, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Motorbranschens riksförbund, Svenska kommunaltekniska föreningen* samt ett antal underinstanser. Några av dessa remissinstanser anser i likhet med parkeringskommittén (SOU 1968: 18) att man bör ställa vissa minimikrav på vägens standard i dessa avseenden.

Statens trafiksäkerhetsverk uttalar att närmare föreskrifter om väghållarens skyldighet att anordna parkeringsplatser har sin plats i den blivande parkeringslagen.

Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län anser att tillgodosende av den allmänna samfärdselns behov bör innebära att den allmänna vägen utformas så, att den kan avveckla den rörliga trafiken och dessutom medge

kortvariga uppehåll. Att i begreppet allmän samfärdsel även lägga in parkering är enligt vägförvaltningen inte rimligt. Ordet parkeringsplats bör därför inte tas upp i lagtexten.

Beträffande parkerings- och rastplatsernas utförande framhålls som önskvärt, av *rikspolisstyrelsen* och *länspolischefen i Örebro län* att vissa sådana platser byggs så, att polisen kan genomföra trafikkontroller där, samt av *Föreningen för elektricitetens rationella användning* att rastplatser utrustas med eluttag med myntmätare.

De sakkunnigas förslag att parkeringsanordningar i kust- och skärgårdsområden skall kunna hänföras till väg finner *Svea hovrätt* vara tveksamt från principiell synpunkt men innebära påtagliga praktiska fördelar. Möjligheten bör enligt hovrättens mening — liksom enligt de sakkunnigas — utnyttjas med återhållsamhet. *Vägverket* kan däremot inte ansluta sig till att väghållaren skall ha ansvaret för parkeringsplatser för trafikanter, som vid bryggor och färjlägen lämnar sina fordon för att fortsätta färden sjöledes. Endast platser som behövs för att trafiken skall löpa smidigt, framför allt vid färjlägen, bör enligt vägverkets mening räknas till väg.

Länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län samt *överlantmätaren i Västerbottens län* påpekar att de i kust- och skärgårdsområdena föreliggande problemen har sin motsvarighet i fjällområdena, där det också rör sig om skattemässigt svaga kommuner.

I anslutning till de sakkunnigas uttalanden om skogsnäringens last- och upplagsplatser betonar *länsstyrelsen i Norrbottens län* vikten av att genom ändringar i EVL tillskapas möjlighet att anordna terminalplatser med till- och avfarter för olika näringsgrenar, såsom skogsbruk, producentföreningar, varubuss- och linjebustrafik.

Motororganisationernas samarbetsdelegation, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Svenska vägföreningen* framhåller skogsbrukets behov av att ha rätt till av- och pålastning på väg. Större upplag bör dock anordnas intill sidovägar med trafiksäker anslutning till allmän väg, på vägslingor eller intill uppställningsplatser. *Näringslivets trafikdelegation* och *handelskammaren i Sundsvall* anser att länsstyrelsen bör få möjlighet att efter samråd med vägverket ge skogsbruket rätt till upplagsplatser i anslutning till allmänna vägar där trafiksäkerheten ändå kan tillgodoses eller i anslutning till vägslingor som bibehålls för försvarsändamål.

Enligt *RLF* kan det förhållandet att en lastplats behöver anordnas på stort avstånd från vägen medföra avsevärda fördyringar för skogsägarna. Det borde göras möjligt för väghållaren att vid anläggning av ny väg utföra och bekosta erforderlig anslutningsväg med vändplats fram till upplagsplatsen utan att dessa anordningar ingår i vägen.

4. Vägs omfattning i sidled

4.1 Gällande bestämmelser

Bredden av det område som tas i anspråk för allmän väg regleras inte närmare i AVL. Den utformning vägbanan och de i 2 § AVL nämnda väganordningarna får i det särskilda fallet bestämmer områdets bredd. Allmänna vägar berör emellertid mark också på ett indirekt sätt, nämligen genom att mark närmast utanför vägområdet beläggs med förbud att uppföra byggnader och andra för trafiksäkerheten störande anordningar. Sålunda är det enligt 33 § förbjudet att utan länsstyrelsens tillstånd utmed väg uppföra byggnad på mindre avstånd än 12 meter från vägbanans mitt. Inte heller får inom samma avstånd utan sådant tillstånd förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Föreligger särskilda skäl att öka förbudsavståndet, kan länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till 30 meter. Vid uppförande av byggnad på mark i annat höjdläge än vägbanans skall därutöver iakttas, att till det annars tillåtna minsta avståndet läggs så mycket som svarar mot höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg får inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller förekomma för trafiksäkerheten vådlig anordning inom ett område som begränsas av rätta linjer mellan punkter, belägna i vägarnas mittlinjer 50 meter från korsningen. Slutligen föreskrivs att i närheten av väg utan länsstyrelsens tillstånd inte får förekomma stängsel som förorsakar snösamling på vägen. Skulle upplag eller annan anordning på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet komma att falla under förbud enligt 33 §, får anordningen förbli orubbad, om inte vägsynenämnden föreskriver skyldighet för fastighetens ägare att ta bort eller ändra anordningen eller byta ut den mot anordning som inte medför fara eller olägenhet av berörd art. För skada som uppkommer genom sådan föreskrift skall väghållaren betala ersättning med belopp som bestäms av vägsynenämnden. Nu redovisade förbudsregler är enligt 35 § inte tillämpliga i fråga om bebyggande av område som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan.

4.2 De sakkunniga

4.2.1 2-metersremsa

De sakkunniga finner det uppenbart att gällande regler för bestämmande av vägs omfattning i sidled inte längre motsvarar de aktuella behoven och att

en utvidgning av möjligheterna att till vägområdet räkna mark intill vägbanan bör komma till stånd. För en sådan utvidgning talar inte bara nya krav på vägarnas tekniska utformning utan också det genom trafikens utveckling ökade behovet att hålla vägarna fria från snö och is. Skadeverkningar och andra olägenheter på mark intill vägbanan kan uppkomma genom utplogning av snövallar och genom spridning av sand som är blandad med salt för att motverka halka på vägbanan.

Särskilda markremsor intill den egentliga vägen bör enligt de sakkunniga kunna inbegripas i vägområdet. Den lämpligaste formen att göra detta möjligt är att i väglagen föra in en bestämmelse enligt vilken till vägområdet får räknas en högst till viss bredd uppgående remsa närmast utanför ytterkanten av vägdikey, vägslänt eller annan väganordning. Som maximibredd föreslås 2 meter. Frågan i vad mån väg skall utrustas med sådana remsor bör enligt de sakkunniga avgöras genom beslut i arbetsplan för vägen. På så sätt blir det möjligt att inom den av lagen angivna ramen avpassa dylika remsor längs vägen efter vad som på varje vägsträcka framstår som lämpligast med hänsyn till vägens konstruktion, omgivande marks användning samt väghållarens och markägarens intressen. Genom att beslut i arbetsplanen görs till förutsättning för tillkomsten av sådana sidoremsor kan enligt de sakkunniga vidare uppnås den fördelen att tvekan inte behöver råda efter fastställandet av arbetsplanen om vilken mark som hör till vägområdet. När det gäller vid lagens ikraftträdande befintliga allmänna vägar får den föreslagna bestämmelsen om 2-metersremsor betydelse först när ny arbetsplan fastställs för vägen i fråga. Särskilda övergångsbestämmelser för sådana vägar behövs därför inte.

Markremsor utanför de egentliga väganordningarna som skall kunna ingå i vägområde bör enligt de sakkunniga förvärras med vägrätt av vägväsendet. Detta utesluter inte att sådan markremsa efter överenskommelse sköts eller kanske i viss utsträckning t. o. m. brukas av någon som äger eller brukar intilliggande mark. En sådan ordning kan vara till fördel också för vägväsendet med hänsyn främst till väghållarens skyldigheter i fråga om skötseln av vägarnas kantremsor.

4.2.2 Byggnadsfritt område

Den i 33 § AVL föreskrivna maximibredden av det byggnadsfria området intill väg utanför generalplan, stadsplan eller byggnadsplan — 30 meter — bestämdes genom lagändring år 1947 (prop. 1947: 131, 1947: 1LU 45, rskr 1947: 316, SFS 1947: 386). Till stöd härför anfördes att det förut gällande avståndet, 20 meter, inte var tillräckligt för att hindra en olämplig bebyggelse och inte möjliggjorde tillräckligt skydd från trafiksäkerhetssynpunkt vid en väg bana av den bredd som behövdes för en huvudtrafikled med dubbla körbanor. Vidare uttalades att det exempelvis i samband med att en regionplan uppgjordes kunde vara önskvärt att kunna säkerställa en förutsatt

framtida breddning av en bestående väg genom förbud mot bebyggelse inom större avstånd från vägen.

De sakkunniga framhåller att det är väsentligt för möjligheten att åstadkomma hög trafikkapacitet och låg olycksfallsfrekvens på moderna vägar — särskilt motorvägar men också andra slag av vägar — att det längs vägarna finns tillräckligt breda skyddszoner som kan hållas fria från byggnader och andra sikhindrande eller eljest för trafiksäkerheten störande anordningar. Den utveckling av motorfordonstrafiken och därmed av anspråken på vägarna som ägt rum under de senaste två decennierna gör det enligt de sakkunniga klart motiverat med en ytterligare utvidgning av maximibredderna på dessa skyddszoner. Som jämförelse nämner de sakkunniga att vägverket rekommenderar byggnadsfria områden med 50—100 meters bredd, räknat från vägens mitt. En utsträckning av de byggnadsfria områdenas bredd kan emellertid, påpekar de sakkunniga, innebära ett högst väsentligt intrång för markägarna. Med beaktande av vad som även i utredningsdirektiven berörts, nämligen att ingreppen i enskild rätt borde begränsas till vad som är oundgängligen nödvändigt, framhåller de sakkunniga att en utsträckning av förbudsmöjligheten bör handhas med varsamhet. De sakkunniga föreslår den ändringen av nu gällande regler att länsstyrelsen ges möjlighet att föreskriva en ökning av det byggnadsfria områdets bredd till högst 50 meter, räknat från vägområdets ytterkant. Effekten av denna ändring blir större än vad ökningen från 30 till 50 meter utvisar, påpekar de sakkunniga. Detta beror på att bredden enligt gällande regler räknas från vägbanans mitt och alltså till en del "konsumeras" av själva vägen, medan den föreslagna maximibredderna skall räknas från vägens ytterkant. Genom att ta ytterkanten till utgångspunkt vinnas också den fördelen att beräkningen av det byggnadsfria områdets bredd inte längre behöver vålla någon tveksamhet i de fall då mellan vägens körbanor finns särskild skiljeremsa.

Enligt 33 § AVL krävs det särskilda skäl för länsstyrelsens beslut att öka det byggnadsfria områdets bredd till högst 30 meter. De sakkunniga diskuterar om det är lämpligt att behålla rekvisitet särskilda skäl. Klart är enligt de sakkunniga att vad som bör beaktas i detta sammanhang är trafiksäkerhetsskäl. Frågan är emellertid, om också andra skäl bör beaktas. Under förarbetena till 1947 års lagändring uttalades, som nyss nämnts, att förbud enligt 33 § kunde säkerställa en framtida breddning av väg. Ett annat syfte kunde vara att man ville underlätta en framtida omläggning av vägen. Frågan vilka arter av skäl som är godtagbara och behovet av en precisering i lagtexten får enligt de sakkunniga påtagligt större vikt, om maximibredderna av det område som kan beläggas med förbud ökas i enlighet med vad de sakkunniga föreslagit. De sakkunniga har kommit fram till att en ökning av bredden endast bör få ske, om det är motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Bara om sådana skäl av tillräcklig styrka kan åberopas, anser de sakkunniga det motiverat att hänsynen till enskild rätt får träda tillbaka i detta

sammanhang. Vid bedömningen av vad trafiksäkerheten kräver är det enligt de sakkunnigas mening naturligt att beakta den utveckling som ligger ett eller annat år fram i tiden och som med bestämdhet kan förutses. Hänsyn bör alltså kunna tas till behovet att höja en vägs trafikstandard genom breddning eller andra ändringar inom några få år. Ett mera långsiktigt behov av att kunna hindra bebyggelse på områden som längre fram kan behövas för trafikändamål torde enligt de sakkunniga bättre tillgodoses inom ramen för annan lagsliffning, främst byggnadslagstiftningen.

4.2.3 10-metersremsa

På grund av undantagsbestämmelsen i 35 § AVL är reglerna i 33 § om byggnadsfritt avstånd inte tillämpliga på områden som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. De restriktioner som från trafiksäkerhetssynpunkt är nödvändiga i fråga om sådana områdens användning följer av byggnadslagsliffningens regler.

Från trafiksynpunkt är det enligt de sakkunnigas mening lika angeläget inom fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan som utanför sådan plan att områdena invid trafikleder inte disponeras för anläggningar som — i och för sig eller genom den verksamhet som där bedrivs — inverkar menligt på trafiksäkerheten. Byggnader, upplag, stängsel, parkerade bilar etc. kan skymma sikten i kurvor och vid väganslutningar. Också olämplig utomhusbelysning eller belysning inom byggnader kan minska säkerheten. Detsamma gäller sådana anordningar invid trafikled som kan tänkas dra till sig förarnas uppmärksamhet. Av trafiksäkerhetsskäl är det därför angeläget att områdena närmast intill trafikleder planeras på sådant sätt, att olägenheter av nu antytt slag minskas i omfattning eller helst undanröjs. Detta gäller i all synnerhet vid planeringen av särskilt betydelsefulla trafikleder, dimensionerade för högre hastighet än den som normalt är tillåten inom tätort.

Från bebyggelsesynpunkt är det enligt de sakkunniga uppenbart att en trafikled, särskilt om den har högre kapacitet, i hög grad kan inverka störande på den närmaste omgivningen. Vid planeringen måste med hänsyn till trevnad och sundhet beaktas sådana störningar från trafikleden som buller, luftföroreningar, ljuskäglor m. m. Därtill kommer att de större trafiklederna genom sina dimensioner utgör så ingripande element i samhällsbildningen att det från såväl miljömässiga som estetiska synpunkter måste anses vara angeläget att friområden tillskapas på ömse sidor om dylika leder.

För arbetet med general-, stads- och byggnadsplaner är det inte möjligt att på liknande sätt som i väglagstiftningen ange generella mått för byggnadsfria avstånd. Man är här hänvisad till en bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. Natur- och nivåförhållanden, bebyggelsens art, trafikledens karaktär m. m. måste beaktas vid en avvägning mellan olika intressen.

Såsom tidigare redovisats rekommenderar vägverket att man längs mo-

torvägar och andra högtrafikerade leder avsätter byggnadsfria områden till en bredd av 50—100 meter. Inom tätortsområden har det dock som regel inte varit möjligt att från trafiksynpunkt kräva större byggnadsfritt avstånd än 50 meter. Mindre avstånd, ca 35 meter, förekommer i undantagsfall i industribebyggelse och i sådana fall, där nivåskillnaden mellan trafikled och bebyggelse är tillräcklig för att ge behövlig avskärmning. Vid framdragande av motorväg genom befintlig bebyggelse har man haft att väga kraven på byggnadsfria områden mot kostnaderna för tillskapande av sådana områden, en avvägning som kunnat medföra väsentliga avsteg från de angivna riktlinjerna. Också önskemålet att utnyttja marken för mera produktiva ändamål än skyddszoner har enligt de sakkunniga därvid haft betydelse.

De sakkunniga framhåller att kommunerna med gällande regler i stort sett ensamma får vidkännas de kostnader som är förknippade med besluten att i generalplan eller stadsplan lägga ut byggnadsfria zoner utmed trafiklederna. Hit hör t. ex. kostnaderna för inlösen enligt 21 och 48 §§ byggnadslagen (1947:385) (BL). Med den utveckling trafiken och därmed anspråken på trafiklederna undergått har detta system lett till motsättningar mellan, å ena sidan, trafikintresset företrätt av vägmyndigheterna och, å andra sidan, bebyggelseintresset företrätt av kommunen. De sakkunniga anser att det nuvarande systemet i fråga om de byggnadsfria zonerna inte skäligen kan behållas oförändrat. Man bör i stället eftersträva ett fördelningssystem efter angelägenhetsgrad som är så utformat att det genom en uppdelning av kostnaderna mellan stat och kommun verkar återhållande på parternas benägenhet att hävda sina särintressen.

Såväl statens som kommunernas berättigade intressen skulle enligt de sakkunnigas mening kunna tillgodoses, om själva vägbegreppet vidgas och området utanför vägområdet till större bredd än enligt den föreslagna nya regeln om 2-metersremсор kan räknas till vägen. Kostnaderna för sådana ytterligare markremсор skulle då falla på väghållaren. De sakkunniga medger att det erbjuder svårigheter att åstadkomma en riktig avvägning mellan vägintrasse och bebyggelseintresse och att i en lagregel ange ett mått till vilket sådana ytterligare markremсор skall få läggas ut. Till utgångspunkt för sin bedömning har de sakkunniga tagit den tanken, att i fråga om områdena närmast intill de större trafiklederna såväl trafikintresset som bebyggelseintresset i hög grad kräver att marken läggs ut till en skyddszon inom vilken det över huvud taget inte bör förekomma några anordningar som kan störa eller störas av trafiken. Trafikintressets skäligen andel i ansvaret för denna önskvärda skyddszon kan enligt de sakkunniga rimligen avvägas så, att största bredden av de markremсор utanför själva väganläggningen som enligt denna lösning kan få ingå i vägområdet bestäms till 10 meter. Resultatet av en sådan regel skulle bli att vägen kan få en bredd som utöver körbanor, mittremsa och vägrenar m. m. om exempelvis tillhoppa 24 meter omfattar ytterligare två remсор om vardera 10 meter. Beträffande hela detta vägområde om 44 meters bredd

kommer då att gälla bl. a. att stad är berättigad och skyldig att lösa det enligt reglerna i 41 och 48 §§ BL. I den mån staden själv är väghållare, bör sedan kostnaderna för förvärvet av hela området — således även av 10-metersrem-sorna — ingå i de kostnader för vilka staden kan erhålla statsbidrag (f. n. enligt reglerna i 47 § AVL och i 1960 års statsbidragsförordning). I den mån kronan är väghållare, blir staden skyldig att tillhandahålla kronan vägområdet i hela dess bredd, samtidigt som staden har rätt till ersättning av kronan för sina kostnader för hela vägområdet (f. n. enligt 50 § AVL).

Med en regel om 10-metersremsa får man enligt de sakkunniga bättre möjlighet att åstadkomma en skäligen kostnadsfördelning mellan stat och kommun och att i det enskilda fallet nå en rimlig avvägning mellan de olika intressena beträffande markens användning. När det anses motiverat kan man lägga ut friområden till mindre bredd än det angivna maximum på 2×10 meter eller helt avstå från att lägga ut sådana områden, ett alternativ som är särskilt aktuellt beträffande de vägar som tillika är gator och gränisar till byggnadstomter. Å andra sidan blir det också möjligt att lägga ut friområden till större bredd än 2×10 meter. I detta fall kommer emellertid områdena att kunna räknas till vägen endast i den mån de ligger inom 10 meters avstånd från vägen. Kostnaderna för områdena i övrigt kommer enligt de sakkunniga att slanna på kommunen.

Vid tillkomsten av 10-metersremсор bör enligt de sakkunniga samverkan ske mellan de myndigheter som har hand om byggnadsplaneringen och de myndigheter som bestämmer om arbetsplaner för vägar. Det slutliga avgörandet måste dock ligga hos vägmyndigheterna och synes lämpligen på motsvarande sätt som i fråga om 2-metersremсорna bära ingå som led i arbetsplanen för vägen. Som underlag för beslut i arbetsplan bör föreligga en fastställd general-, stads- eller byggnadsplan i vilken skyddsområdet avsatts för vägändamål. Redan nu, framhåller de sakkunniga, finns i väg- och byggnadslagstiftningen regler, som avser att trygga nödvändig samordning i arbetet med bebyggelseplaner och arbetsplaner för väg.

4.2.4 Övrigt

De sakkunniga berör också den situation som uppstår, då en vägs olika banor läggs på ett visst avstånd från varandra eller då en stor trafikapparat anordnas, exempelvis vid anslutning mellan motorvägar, och markområden som inte ingår i vägområde blir omgivna av olika delar av vägområdet på sådant sätt att de blir föga användbara för sina ägare. Den konflikt som i sådana fall uppstår mellan olika intressen skulle, anför de sakkunniga, i och för sig kunna lösas genom att man i väglagen öppnade en möjlighet att räkna även dylika områden till vägen. Det är dock enligt de sakkunniga mindre lämpligt att väghållaren förvärvar vägrätt till — måhända relativt stora — områden, som inte på något sätt skall begagnas för vägen. De sakkunniga har

därför funnit det vara tillräckligt att för denna situation lita till andra regler. Redan nu har markägaren möjlighet att i sådant fall få ersättning enligt reglerna i 19 § och 33 a § AVL. Väghållaren kan också få lösa marken enligt reglerna i 24 §. Någon ändring i sak i nu nämnda regler i AVL föreslås inte i betänkandet. Därtill kommer, framhåller de sakkunniga, möjligheten för väghållaren att överta marken genom expropriation.

4.3 Remissyttranden

De sakkunnigas förslag i detta avsnitt av betänkandet tillstyrks eller lämnas utan erinran av drygt hälften av remissinstanserna. *Länsstyrelserna i Stockholms och Norrbottens län* framhåller därvid att immissionsfrågan visserligen inte beaktats men att man ändå inte vill motsätta sig förslaget med tanke på immissionslagstiftningen. *Statens planverk, länsarkitekten i Stockholms län* och *överlantmätaren i Uppsala län* anser det vara en brist att immissionsfrågan inte beaktats i betänkandet.

Lantmäteristyrelsen menar att trafikbuller ofta kräver bredare skyddsområden än vad de sakkunniga föreslagit. Väghållaren bör därför enligt styrelsens mening åta sig ett större ekonomiskt ansvar än vad förslagen innebär.

De sakkunnigas förslag om 2-metersremsa har vid remissbehandlingen föranlett endast ett mindre antal synpunkter och erinringar, främst från lantmätarhåll.

Lantmäteristyrelsen, som tillstyrker förslaget om 2-metersremsa i och för sig, påpekar att det i vissa fall kan uppkomma behov av att ett vägområdes yttergränser utmärks på marken. Liknande synpunkter framförs av *överlantmätarna i Malmöhus och Kronobergs län*.

Överlantmätaren i Norrbottens län ställer sig negativ till den föreslagna regeln och förordar i stället att till vägområde hänförs vad som behövs för vägens bestånd och underhåll. *Överlantmätaren i Värmlands län* har däremot ingen invändning mot en maximibredd men menar att de sakkunniga inte gelt någon bärande motivering för den föreslagna bredden 2 meter. Överlantmätaren ifrågasätter om inte en enhetsbredd av 10 meter är att föredra. Ett par i andra hand hörda instanser anser att markremsans bredd i skogsterräng bör sättas till 5 meter.

Länsstyrelserna i Älvsborgs och Jämtlands län finner det önskvärt att väghållaren kan erhålla vägrätt till befintliga markremsor, som upplåtits genom frivillig överenskommelse, utan att arbetsplan behöver upprättas och fastställas.

Att det byggnadsfria området enligt de sakkunnigas förslag skall räknas från vägområdets ytterkant bedöms som mindre ändamålsenligt av vissa re-

missinstanser. Sålunda anser *statens vägverk, länsstyrelsen i Jämtlands län och vägförvaltningen i Östergötlands län* att bredden bör räknas från vägbanans ytterkant. *Vägverket* framhåller praktiska skäl och anför att vägbanans ytterkant i allmänhet går att fastställa vid okulärbesiktning. *Vägförvaltningarna i Hallands och Västerbottens län* menar att beräkningen bör ske med utgångspunkt i närmaste körbanemitt eller vägbanekant, medan *länsvägnämnden och länsarkitekten i Västerbottens län* anser att utgångspunkten bör vara vägmitten. Flertalet av nu nämnda remissinstanser förordar, i avslutning till sitt avvikande förslag till beräkningssätt, att bredden på det byggnadsfria området ökas från 12 till 20 meter. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* tillägger att det samtidigt bör föreskrivas att byggnad eller annan anordning aldrig får uppföras inom vägområdet.

Den av de sakkunniga föreslagna möjligheten att öka det byggnadsfria områdets bredd till högst 50 meter föranleder vissa erinringar, av vilka de flesta angår immissioner. Det anses sålunda att dylika olägenheter likaväl som trafiksäkerhetsskäl bör kunna motivera en utökning av förbudsområdet. Flera instanser framhåller såväl i detta sammanhang som när det gäller den föreslagna 10-metersremsan, att betydligt bredare skyddszoner än de föreslagna kan vara nödvändiga. Härvid anges områden om 150—250 meter som i många fall nödvändiga.

Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska vägföreningen och RLF stryker under att en ökning av det byggnadsfria avståndet till 50 meter skall vara betingat av trafiksäkerhetsskäl och inte, som i betänkandet på något ställe sägs, av trafiktekniska skäl.

Överlantmätaren i Västerbottens län anser att överskridande av 12-metersgränsen bör ske med restriktivitet.

Beträffande byggnadsbegreppet föreslår några i andra hand hörda instanser att begreppet skall omfatta även tillbyggnad eller väsentlig ombyggnad. Bl. a. förordas att nybyggnadsbegreppet i 75 § byggnadsstadgan (1959: 612) (BS) används.

Då de sakkunnigas förslag om byggnadsfritt avstånd innefattar skärpta regler i förhållande till gällande lagstiftning anser *hovrätten för Nedre Norrland* att övergångsbestämmelser skulle ha en funktion att fylla. De nya reglerna bör enligt hovrätten inte gälla i fråga om byggnad som redan har påbörjats, då förbudet träder i kraft, och mot vars uppförande hinder inte förelåg enligt tidigare gällande regler.

De sakkunnigas förslag om 10-metersremsa har mött ganska kraftig kritik bl. a. från ett flertal *kommunala instanser*. Härvid framhålls, såsom nämnts i det föregående, att 10 meter är ett otillräckligt skyddsområde bl. a. med hänsyn till immissionerna från vägtrafiken. Eftersom skyddsområdena

ofta måste bli avsevärt bredare än 10 meter kommer kommunerna att belastas av en orimligt stor del av kostnaderna.

Lantmäteristyrelsen anser att det avsedda syftet, nämligen en kostnadsfördelning, bör uppnås genom bestämmelser som enbart tar sikte på denna och inte innebär uppdelning också av det primära ansvaret för markens skötsel. Liknande synpunkter framförs av *överlantmätaren i Norrbottens län*.

Svenska kommunförbundet, *Svenska kommunaltekniska föreningen* och vissa kommuner hävdar att statsbidrag bör utgå till hela det markområde som planmyndighet anser böra utgöra skyddszon.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser, i likhet med flera andra remissinstanser, att 10 meter är ett otillräckligt område särskilt från immissionssynpunkt. Länsstyrelsen finner dock att förslaget kan godtas i avvaktan på bygglagutredningens ställningstaganden. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser att möjlighet bör finnas att i särskilda fall utvidga området, förslagsvis till 50 meter. *Länsstyrelsen i Östergötlands län*, som också tillhör de remissinstanser som anser att 10-metersremsan är otillräcklig, förordar att kommunerna får statsbidrag för bredare skyddszoner särskilt vid större vägar. Denna åsikt har också flera andra remissinstanser. *Partille kommun* föreslår att 10-metersregeln ersätts med en bestämmelse som innebär att hälften av den skyddszon, som är utlagd i fastställd general-, stads- eller byggnadsplan, får inräknas i underlaget för statsbidrag.

Överlantmätaren i Uppsala län påpekar att enligt 116 § BL skyldigheten att svara för ersättning till markägaren för skyddszoner inom byggnadsplaneområde åvilar vägförening och inte, såsom de sakkunniga synes ha antagit, kommunen. Med hänsyn till denna konsekvens föreslår överlantmätaren att reglerna angående utläggande av skyddszoner blir föremål för en grundlig genomarbetning med en vidare utgångspunkt än enbart trafiksäkerheten.

Länsarkitekten i Malmöhus län anser, att de föreslagna bestämmelserna om vägområdes utökning i sidled inom detaljplanlagt område kan tänkas leda till en onödig breddning av statsbidragsunderlaget genom den utformning som planförslaget får. Länsarkitekten menar därför att vägområdets utvidgning inte generellt bör regleras i väglagen utan att frågan i stället bör avgöras i samband med den prövning från allmän synpunkt som detaljplaneförslag enligt BL är underkastade.

De sakkunnigas åsikt att väghållaren inte bör kunna förvärva vägrätt till mark som blir omgiven av vägområde godtas i allmänhet av remissinstanserna. *Överlantmätaren i Malmöhus län*, *vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län* samt *Sveriges arbetsledareförbund* anmäler dock avvikande uppfattning.

Frågan om väghållarens möjligheter att förvärva vägrätt till områden intill vägen där siktröjning måste ske berörs av *vägverket*, *lantmäteristyrelsen* samt *länsstyrelserna i Skaraborgs och Västernorrlands län*. Dessa instanser har den uppfattningen att väghållaren bör ha möjlighet att förvärva vägrätt till sådana områden. *Vägverket* och *länsstyrelsen i Västernorrlands län* framhåller därvid att det är mindre tillfredsställande att få frisiktsområden ordnade i efterhand genom vägsynenämnds medverkan, när det är fråga om nya vägar som redan från början borde vara i ett godtagbart skick.

Lantmäteristyrelsen stryker under att rätt till kontinuerlig siktröjning innebär ett intrång av ingripande natur i markägarens förfoganderätt. I de fall, då skötseln av siktröjningsområde lämpligen bör ankomma på väghållaren, bör området enligt lantmäteristyrelsen ingå i vägområdet.

5. Vägbelysning m. m.

5.1 Nuvarande ordning

Praktiskt taget all väg- och gatubelysning som förekommer i vårt land finns inom samhällenas bebyggda områden och är anlagd och underhållen av kommunerna. Bortsett från vissa friliggande trafikleder är i allmänhet endast sådana vägar och gator försedda med belysning där det av ålder ansetts motiverat att hålla belysning av ordnings- eller trivselskäl. Dessa vägar och gator har emellertid, bl. a. med hänsyn till biltrafikens utveckling, i stor utsträckning utrustats med belysning av högre kvalitet än som motiveras av ordnings- eller trivselsynpunkter. I fråga om andra belysningsanläggningar än sådana som handhas av vägföreningar enligt reglerna i 3 kap. EVL har denna upprustning kommit till stånd utan stöd av väglagstiftningen.

Varken AVL eller 1960 års statsbidragsförordning innehåller någon bestämmelse om vägbelysning. EVL ger däremot uttryckligt besked om att hållande av vägbelysning inte tillhör väghållningsuppgifterna och kan också sägas ge visst stöd åt uppfattningen att sådana uppgifter inte heller ingår i väghållning enligt AVL. Nuvarande bestämmelser i EVL kom till sedan regeringsrätten år 1946 fastslagit (RÅ 1946 s. 31) att väghållning enligt EVL inte kunde anses omfatta vägbelysning. Eftersom det ansågs angeläget att vägförening enligt 3 kap. EVL fick möjlighet att genom majoritetsbeslut anordna vägbelysning, genomfördes år 1954 en lagändring som gav vägförening sådan rätt. Lagtekniskt utformades ändringen så, att till 71 § EVL fogades ett nytt stycke av innehåll att vägförening inte får utöva verksamhet som är främmande för dess i paragrafen angivna ändamål, föreningen dock obetaget att ombesörja vägbelysning.

I BL och BS finns bestämmelser som närmast tar sikte på kontroll av belysningsanordnings läge och utformning. I 81 och 82 §§ BL finns bestämmel-

ser om förbud att till avsevärt men för försvaret eller luftfarten inrätta ljusanordning i närheten av befästning, statlig flygplats eller liknande anläggning. Dessa bestämmelser gäller enligt 121 § BL inom områden med stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser men kan av länsstyrelsen utsträckas att gälla även inom annat område. I 52 § första och andra styckena BS föreskrivs att ljusanordning, vare sig den är fast anbragt eller inte, till utförandet skall fylla skäligen anspråk på prydlighet och vara lämpad för platsen. Det skall särskilt tillses bl. a. att anordningen inte inverkar menligt på stads- eller landskapsbilden och att den inte skymmer sikten längs gata eller på annat sätt verkar störande på trafiken eller för närboende. Denna föreskrift gäller inom område med fastställd generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser. För att sätta upp eller göra väsentlig ändring av ljusanordning inom stadsplan eller byggnadsplan krävs enligt 54 § 1 mom. BS byggnadslov. Härjämte kan länsstyrelsen för icke detaljplanlagt område som ligger i närheten av befästning, statlig flygplats e. d. i behövlig omfattning föreskriva skyldighet att söka byggnadslov.

5.2 Vägbelysningsfrågans läge utomlands

Vägbelysningsfrågan har under senare år blivit aktuell även på många håll i utlandet. Enligt uppgift från en av de sakkunniga tillkallad expertgrupp har en översikt över förhållandena på området utarbetats av expertkommittén för gatu- och vägbelysning inom Commission Internationale de l'Eclairage (CIE), vilken översikt publicerats i en sekretariatsrapport vid kommissionens kongress i Wien år 1963.

Av nämnda rapport framgår att man i allmänhet inte heller i utlandet har någon i lag stadgad skyldighet att belysa allmänna vägar och gator. I vissa länder, exempelvis Belgien och Frankrike, är de lokala myndigheterna med hänsyn till den allmänna ordningen ansvariga för belysningen av allmänna vägar och gator, medan på andra håll sådana myndigheter formellt endast har tillstånd att ordna belysning. Det är alltså i regel de lokala myndigheterna som anordnar belysningsanläggningarna inom sitt område. Detta lär ursprungligen ha skett främst med hänsyn till den allmänna ordningen. På grund av biltrafikens stora ökning på senare tid har emellertid trafiksäkerhetsskäl i allt högre grad kommit att motivera gatu- och vägbelysning och påverkat dess utformning.

Gatu- och vägbelysningens betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt har också i åtskilliga länder lett till att de centrala myndigheterna stundom lämnar ekonomiska bidrag till anläggningarna. För att berättiga till bidrag måste anläggningarna i regel uppfylla vissa krav, fastlagda i tekniska normer eller andra bestämmelser. Sådana bidrag, varierande mellan 30 och 50 %, lämnas enligt uppgift i Belgien, Danmark, Föränta Staterna, Kanada, Nederländerna, Polen, Schweiz, Storbritannien och Österrike.

Vidare börjar det i flera länder bli vanligt att belysningsanläggningar längs de starkt trafikerade huvudvägarna utförs genom de centrala myndigheternas försorg. Detta är fallet i Belgien, Frankrike, Förenta Staterna, Italien, Kanada, Nederländerna och Storbritannien. Speciellt gäller detta belysningen av motorvägar med till- och avfarler.

Normer eller rekommendationer för utförandet av gatu- och vägbelysning finns i många länder. Ett förslag till internationella rekommendationer på detta område har enligt uppgift från arbetsgruppen utarbetats av CIE:s expertkommitté. Genom dessa rekommendationer vill man fastställa vissa allmänna principer för gatu- och vägbelysningens utformning. Med hänsyn till ökningen av den internationella trafiken anses det önskvärt med viss internationell enhetlighet i fråga om gatu- och vägbelysningens tekniska standard.

5.3 De sakkunniga

5.3.1 Behovet av vägbelysning

I belänkandet konstateras att mörkertrafiken medför speciella problem och att dessa problem till stor del kvarstår trots att det svenska vägnätet undergått betydande standardförbättringar under senare år. De problem som är förknippade med trafik i mörker sammanfattar de sakkunniga, i anslutning till en av expertgruppen lämnad redogörelse, på följande sätt.

Syninformationerna är mera begränsade i mörker än på dagen, och fordorens egen belysning är erfarenhetsmässigt inte tillräcklig för att komma till rätta med denna olägenhet. Detta förhållande är särskilt påtagligt vid fordonsmöten. Som exempel nämns att en utredning visat att bilar, som möts med halvljus på en i övrigt obelyst väg, vanligen inte kan färdas med högre hastighet än 25—30 km/tim., om godtagbar trafiksäkerhet skall kunna upprätthållas. Den låga hastighet som sålunda förefaller vara motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt är emellertid inte förenlig med önskemålet om en smidig och ekonomiskt fördelaktig landsvägstrafik. Fordonsbelysningen har vidare den nackdelen att den inte alltid belyser det område som trafikanten har det största behovet av att få belyst. Svårigheterna härvidlag ökar vid tät trafik genom att bländningseffekter ofta uppkommer och genom att avbländning avsevärt minskar längden av den belysta siktsträckan.

Bländningen, som är ett av de allvarligaste problemen i mörkertrafiken, härrör inte bara från mötande fordon utan också från olämpligt utformad vägbelysning eller andra störande ljuskällor av skilda slag, såsom ljusskyltar, skyltfönster m. m. Den allvarligaste bländningsrisken torde dock vara mötande bilar hel- och halvljus, eftersom dessa ligger centralt i trafikantens synfält. På vägar som saknar fasta belysningsanordningar av god kvalitet kan bländning från mötande fordon inte undvikas. Har väg god belysning och kan fordonen framföras utan att använda hel- eller halvljus, undviks däremot sådan bländning nästan helt.

Svårigheterna i mörkertrafik ökar än mer, om sikten är nedsatt genom regn, snöfall eller dimma och s. k. speglande reflexer uppstår på den våta körbanan. Fullt acceptabla synbetingelser vid vått väglag kan åstadkommas endast, om körbanan har en för ändamålet avpassad ytstruktur och det samtidigt finns en tillfredsställande vägbelysning.

Vägbelysningsanläggningars trafiksäkerhetsfrämjande effekt har dokumenterats genom svenska och utländska undersökningar. Resultaten varierar visserligen beroende bl. a. på olika principer för olycksrapportering. I samtliga fall har dock konstaterats att en god vägbelysning medför en väsentlig minskning av antalet trafikolyckor i mörker. I ett flertal fall synes denna reduktion vara av storleksordningen 30 %, vilket grovt räknat skulle innebära, att det totala antalet olyckor minskat med 10 %.

Vad som nu redovisats innebär enligt de sakkunniga att det måste anses fullt klarlagt, att en tillfredsställande stationär vägbelysning har en trafiksäkerhetsfrämjande effekt, fullt jämförbar med den hos många andra trafiksäkerhetsåtgärder. Det står därför klart att det med nutida trafikförhållanden finns behov av dylik belysning i större omfattning än tidigare.

Eftersom vägbelysningens standard är avgörande för dess möjligheter att bidra till trafiksäkerheten, bör belysningen enligt de sakkunnigas mening helst vara så beskaffad, att en fordonsförare utan att använda eget hel- eller halvljus klart kan se vägen framför fordonet med alla förekommande hinder, andra fordon, trafikanter som korsar körbanan, avstängningsanordningar samt skyltar och andra anordningar som är uppsatta längs vägen för att leda eller varna trafikanterna.

5.3.2 Förslag till ny ordning

Starka skäl talar enligt de sakkunniga för att låta vägbelysning ingå bland väghållningsuppgifterna. På så sätt gynnas tillkomsten av nödvändig belysning på våra trafikleder, inte minst genom att det då, till skillnad från vad som är fallet nu, blir tillåtet att använda statliga medel för belysningsändamål både i de fall, då kronan är väghållare, och i de fall, då kommun är väghållare och får statsbidrag för vägar och gator.

De sakkunniga framhåller att kostnaderna för vägbelysning kan komma att uppgå till avsevärda belopp. Frågan om inrättande av belysning på viss väg kan därför knappast behandlas som ett fristående problem. En avvägning måste alltid göras mellan olika vägändamål som ställer anspråk på tillgängliga resurser. Belysningen utgör en bland flera trafiksäkerhetsfrämjande anordningar och får konkurrera med andra anordningar som höjer en vägs kvalitet. Också vid fördelningen av tillgängliga resurser mellan olika trafikprojekt kan belysningen komma att bli en väsentlig faktor. Av detta följer enligt de sakkunniga att en ny ordning inte bör utformas så, att väghållaren åläggs skyldighet att under vissa generellt angivna förutsättningar

anordna vägbelysning. I stället bör väljas en ordning som medger att anordningar för belysning räknas till väganordningarna men som inte behöver medföra att belysningskostnader som hittills burits av annan än kronan i större utsträckning överflyttas på det allmänna. De sakkunniga förordar därför att de verkställande statliga myndigheterna — främst statens vägverk — får möjlighet att inom relativt vida gränser besluta i vilken utsträckning för vägändamål tillgängliga statliga resurser skall användas för belysning.

Huvuddragen i den nya ordningen anger de sakkunniga på följande sätt.

De nya reglerna bör bara ta sikte på sådan belysning som helt eller till alldeles övervägande del betingas av trafikens behov och inte på belysning som tillkommit enbart av ordnings- eller trivselskäl. Samtidigt som en sådan avgränsning innebär en viss, i och för sig önskvärd restriktivitet, medför den enligt de sakkunniga att hållande av vägbelysning i egentlig mening blir en uppgift som får ett påtagligt funktionellt samband med övriga väghållningsuppgifter. Reglerna om vägbelysning kan knytas an till reglerna om väganordningar. Frågan huruvida kostnaderna för vägbelysning slutligen skall bäras av kronan eller av annan regleras av bestämmelserna om vem som skall vara väghållare samt av bestämmelserna om statsbidrag till kommun som är väghållare. Genom lämplig utformning av reglerna om arbetsplan för väg blir det möjligt att ge den centrala vägmyndigheten ett avgörande inflytande på frågan huruvida viss trafikled skall vara försedd med vägbelysning i egentlig mening. På detta sätt kan den viktiga avvägningen i vad mån och på vad sätt tillgängliga statliga vägmedel skall satsas på hållande av vägbelysning koncentreras till en och samma centrala instans.

Med hänsyn till den sannolika medelstillgången är det enligt de sakkunniga realistiskt att räkna med att hållande av vägbelysning i egentlig mening inom den närmaste framtiden kommer att bli aktuellt endast i relativt begränsad utsträckning. Man torde därför få börja med vissa av de mest angelägna trafiklederna eller trafikpunkterna för att sedan etappvis utöka det med tillfredsställande vägbelysning försedda vägnätet till allt större omfattning. De trafikleder som enligt de sakkunnigas mening i första hand bör komma i betraktande i detta sammanhang är nya leder som ges hög standard med tanke på biltrafiken. I viss utsträckning torde det dock vara lämpligt att satsa medel på befintliga trafikleder, särskilt för att förbättra förhållandena på speciella olyckssträckor eller olyckspunkter. I någon utsträckning bör kronan därvid kunna överta ekonomiska förpliktelser i fråga om belysningsanläggningar som anordnats och drivs av annan än kronan.

De sakkunniga anser det inte lämpligt att detaljföreskrifter om när statliga medel skall satsas på vägbelysning ges i författningstext. Å andra sidan är det enligt de sakkunniga av vikt att principerna för det statliga kostnadsengagemanget blir närmare angivna.

De sakkunniga förordar — med beaktande av den trafiktekniska utformningen av olika trafikleder — följande riktlinjer.

1. Allmänna vägar på landet samt allmänna vägar inom stad eller stadsliknande samhälle beträffande vilka kronan är väghållare

Kronan torde inom överskådlig tid huvudsakligen böra åta sig kostnader för vägbelysning endast på motorvägar och vissa andra vägar som saknar direkta fastighetsanslutningar och som har en regional funktion, allt i överensstämmelse med de riktlinjer som anges beträffande motsvarande trafikleder under 2.

2. Trafikleder i städer och stadsliknande samhällen som är väghållare

De trafikleder som bör komma i fråga är allmänna vägar och gator som är nödvändiga för den allmänna samfärdseln, dvs. trafikleder för vilka kommun har möjlighet att få statsbidrag. Vägens eller gatans trafiktekniska utformning, särskilt frågan huruvida fordons tillträde från intilliggande fastigheter sker direkt till vägen eller gatan, bör bli av avgörande betydelse, både när det gäller att bestämma huruvida belysningsanordning är motiverad med hänsyn till trafiken och när det skall avgöras huruvida tillgängliga statliga resurser skall satsas på vägbelysning på den ena eller andra trafikleden.

Följande typfall kan urskiljas:

a) Motorvägar (inkl. s. k. stadsmotorvägar).

Dessa vägar har en sådan trafikteknisk utformning att belysning på dem måste anses vara helt betingad av trafikens krav. Starka skäl talar för att vägbelysningen på sådana trafikleder inom en relativt snar framtid till väsentlig del bekostas av staten.

b) Vägar som har glest belägna plankorsningar och som i övrigt är helt avskilda från bebyggelse genom grönområden eller motsvarande anordningar.

c) Vägar och gator som visserligen gränsar direkt till bebyggelse men som genom utfartsförbud eller lokalgator är befriade från direkta fastighetsanslutningar.

Trafikleder av typ b har sådan trafikteknisk utformning och därmed sammanhängande funktion, att behovet av belysning till övervägande del betingas av trafikens krav. Till typ c hänförliga vägar och gator har visserligen en sådan trafikteknisk utformning, att belysning kan vara motiverad av andra skäl än biltrafikens krav. Genom att samhällsbebyggelsen inte direkt replierar på trafikleden kommer emellertid sådana skäl som trevnadsskäl här inte att göra sig så starkt gällande som i fråga om vägar och gator med direkt tillträde från angränsande fastigheter. Ett avsevärt antal av dessa trafikleder kan alltså i nu ifrågavarande hänseende jämföras med leder av typ b. Med hänsyn härtill och för att undvika gränsdragningsproblem föreligger skäl att använda enhetliga principer beträffande vägbelysning på trafikleder av typ b och typ c. För ett statligt kostnadsengagemang genom statsbidrag, som i någon mån borde vara tänkbart redan under det närmaste decenniet, synes

böra uppställas det villkoret — förutom att tillträde från angränsande fastigheter inte får förekomma — att trafikleden fyller en regional funktion.

d) Vägar och gator med direkt tillträde från angränsande fastigheter.

Dessa vägar och gator är inte primärt utformade för biltrafik. Där förekommande belysningsanordningar har av ålder ansetts motiverade av andra skäl än biltrafikens krav och de har bekostats av vederbörande kommun. Någon ändring på denna punkt förefaller inte vara påkallad.

De sakkunniga framhåller att lokala förhållanden kan motivera undantag från nu nämnda principer. Om exempelvis några till omfattningen mycket begränsade bebyggelsegrupper med fastighetsutfarter skulle finnas vid en trafikled, som på en förhållandevis lång sträcka avses bli försedd med en av statliga medel bekostad vägbelysning, bör också sträckan genom bebyggelsen kunna få ingå i det statliga åtagandet. Å andra sidan kan det tänkas att en till typ d hänförlig trafikled på en kortare sträcka uppfyller kravet på utfartsfrihet. Detta förhållande bör emellertid inte föranleda att kostnaderna för belysning övertas av kronan.

Enligt de sakkunniga förekommer det i icke ringa utsträckning att kommun med egna medel anordnat belysning på väg eller gata av typ a—c. Det bör vara tänkbart att kostnaderna för sådan belysning i viss utsträckning överförs på kronan genom reglerna om statsbidrag. För ett sådant överförande bör sättas som villkor att belysningsanläggningen uppfyller de kvalitetskrav som i övrigt gäller för vägbelysning. Dessutom bör krävas att det är fråga om förhållandevis betydande sträckor med enhetlig belysning.

De lagstiftningsåtgärder som behövs för att genomföra den föreslagna ordningen består enligt de sakkunniga i en ändring av bestämmelserna om väganordningar och av bestämmelserna i 1960 års statsbidragsförordning. I väglagen bör sålunda föras in en bestämmelse av innebörd att anordning för vägbelysning skall kunna räknas till väg. Såsom förutsättning för detta bör gälla att anordningen befunnits nödvändig för trafiken på vägen och följaktligen tagits upp i arbetsplan. Arbetsplanen kan omfatta antingen vägen i dess helhet inkl. vägbelysning eller enbart vägbelysningen. Till avvägningsfrågan i vilken utsträckning vägbelysning bör komma till stånd tar vägverkets centralförvaltning ställning i samband med sin prövning av arbetsplanen. Vidare bör enligt de sakkunniga väglagen ändras så, att till drivande av väg skall räknas drift av anordning för vägbelysning som upplagits i den för vägen fastställda arbetsplanen.

Nu föreslagna författningsändringar ger kronan möjlighet att anordna och vidmakthålla vägbelysning på allmänna vägar på landet samt på vägar inom städer och stadsliknande samhällen där kronan är väghållare. Genom ändringarna blir det också möjligt att förvärva vägrätt till mark som behövs för belysningsanordning men som eljest inte skulle ingå i vägområdet.

Med hänsyn till att kommunerna i vissa fall själva bör bära kostnaderna för belysning på trafikleder till vilkas byggande och underhåll statsbidrag annars utgår anser de sakkunniga att den centrala vägmyndigheten bör få befogenhet att avgöra i vilka fall och i vilken utsträckning statliga medel skall satsas på kommunala anläggningar. I 1960 års statsbidragsförordning bör därför tas in en bestämmelse enligt vilken i kostnaden för väg får inräknas kostnad för inrättande av vägbelysning i den mån sådan anordning redovisats i den för vägen fastställda arbetsplanen. Beträffande gata bör anges att sådan kostnad får inräknas i särskilda fall efter prövning av vägverkets centralförvaltning. Vidare bör i förordningen föras in ett tillägg av innebörd, att i bidragsgill kostnad för drivande av allmän väg och av gata som är nödvändig för den allmänna samfärdseln får efter särskild prövning av centralförvaltningen inräknas kostnad för vidmakthållande och drift av belysningsanordning.

För statsbidrag till vägbelysning bör enligt de sakkunniga gälla samma begränsningar som för bidrag till annan väghållning, nämligen att bidrag till byggande av anläggning endast utgår i mån av tillgång på därtill anslagna medel och enligt fastställd fördelningsplan samt att bidrag till drift av anläggning beräknas på skäliga kostnader för driften.

De sakkunniga stryker under att en förutsättning för statsbidrag till kostnaderna för vägbelysning enligt den nu skisserade ordningen är att anläggningen tagits upp i arbetsplan. När det gäller allmänna vägar fastställs arbetsplanen av vägverkets centralförvaltning och när det gäller för den allmänna samfärdseln nödvändiga gator godkänns sådan plan av centralförvaltningen. I samband med att arbetsplan prövas tas ställning bl. a. till frågan, huruvida de enskilda lederna har en sådan utformning och en sådan funktion från regional synpunkt att de kan anses statsbidragsberättigade. Vidare prövas i vad mån statliga medel skall satsas på vägbelysning på ifrågavarande trafikled. Den fastställda eller godkända arbetsplanen kan omfatta vägen eller gatan med vägbelysning eller enbart vägbelysningen. Centralförvaltningen kan vid sin avvägning komma fram till att statliga medel bör satsas på inrättande av ny eller upprustning av befintlig kommunal vägbelysning på viss trafikled men inte på den löpande driften av anläggningen. Arbetsplanen skall i så fall kunna begränsas till att avse endast anordnande av vägbelysning.

De sakkunniga diskuterar vilka åtgärder som behövs för att säkerställa önskvärd standard på vägbelysning. Enligt de sakkunniga kan tillräckliga garantier för detta åstadkommas, om i vägstadgan föreskrivs att anordning för vägbelysning som är upptagen i arbetsplan skall uppfylla de krav, som i särskild ordning fastställts för sådana anordningar, och om uppgiften att meddela nödvändiga anvisningar om utformningen av vägbelysningsanordning anförtros åt statens vägverks centralförvaltning. Genom en sådan ordning får centralförvaltningen möjlighet att tillse att den eftersträ-

vade kvaliteten finns på belysningsanordningar som inrättas av väghållare. Det blir också möjligt att se till att samma kvalitetskrav uppfylls av den gatubelysning för vilken statsbidrag undantagsvis skall kunna utgå.

Problemen med störande ljuskällor kräver uppmärksamhet enligt de sakkunnigas mening. I fråga om fasta belysningsanläggningar bör åtgärder kunna vidtas mot sådana ljuskällor som kan försämma effekten av den vägbelysning som viss vägsträcka försetts med. Från säkerhetssynpunkt är det emellertid lika viktigt att hindra att ljuskällor stör trafiken på vägar som saknar vägbelysning. Med hänsyn härtill och då reglerna kan göras enklare, om de inte begränsas till att skydda vägsträckor som utrustats med vägbelysning, förordar de sakkunniga bestämmelser som är gemensamma för vägar med och vägar utan egen belysning.

De sakkunniga bedömer det som önskvärt att möjligheter tillskapas att ingripa både mot fasta belysningsanordningar och andra fasta ljuskällor som nyinrättas längs de allmänna vägarna och mot befintliga ljuskällor av detta slag. I fråga om nya ljuskällor bör eftersträvas en lösning som ger tillräckliga kontrollmöjligheter men som samtidigt på ett smidigt sätt medger inrättandet av ljuskällor som är ofarliga från trafiksäkerhetssynpunkt. De sakkunniga föreslår att ett generellt tillståndstvång för alla andra än väghållaren införs och att den centrala vägmyndigheten bemyndigas att efter utredning om vilka ljuskällor som med visshet är utan menlig inverkan på trafiksäkerheten meddela allmänt tillstånd beträffande sådana ljuskällor. Prövningen av ansökan om tillstånd för ljuskälla, som inte omfattas av allmänt tillstånd, bör enligt de sakkunniga anföras åt länsstyrelsen i länet. Avgörande för denna prövning bör vara trafiksäkerhetssynpunkter, dvs. önskemålet att tillkomsten av trafikstörande ljuskällor utomhus hindras. Tillståndsprövningen bör däremot inte begagnas för att framtvinga privat vägbelysning av den höga standard som krävs enligt de förut nämnda normerna för sådan vägbelysning som väghållare svarar för. Tillståndstvång bör enligt de sakkunniga gälla i fråga om vägområdet samt inom ett avstånd av 12 meter från vägområdet. Också ljuskällor på längre avstånd från vägen kan, framhåller de sakkunniga, tänkas bli störande för trafiken, nämligen om de är av osedvanlig ljusstyrka. En trafikstörande effekt kan vidare uppkomma genom ljuskällor inomhus, belägna såväl inom som utom 12-metersområdet. De sakkunniga föreslår därför ett visst tillståndstvång också i fråga om sådana fasta ljuskällor. Sålunda skall annan än väghållaren inte någonstans utan tillstånd av länsstyrelsen få inrätta fast strålkastare eller annan fast ljuskälla av sådan art att den kan avsevärt påverka synkomforten för trafikanterna på vägen.

När det gäller redan existerande ljuskällor bör enligt de sakkunniga öppnas möjlighet att förbjuda vidare användning eller att föreskriva ändring av ljusanordningen så att den blir godtagbar. De sakkunniga anser dock att man av hänsyn till bestående förhållanden här måste gå försiktigt fram. Förbud eller

ålägganden att ändra bör användas endast i de fall där starka skäl talar för ingripandet. De sakkunniga föreslår en regel enligt vilken länsstyrelsen kan förbjuda vidare användning av fast belysning eller annan fast ljuskälla som före den nya lagstiftningens ikraftträdande inrättats av annan än väghållaren inom vägområde eller i dess närhet. Som förutsättning för sådant förbud bör enligt de sakkunniga gälla att förbudet är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten. I stället för att meddela förbud bör länsstyrelsen kunna förordna att ljuskällan får begagnas bara sedan den ändrats på sätt länsstyrelsen föreskrivit. Förbud eller föreskrift om ändring anser de sakkunniga rimligen böra berättiga anordningens ägare till viss ersättning. En lämplig avvägning är enligt de sakkunniga att ersättningen i förbudsfallet får avse värdet av den förbjudna anläggningen, i den mån den blir onyttig för ägaren, men däremot inte utebliven möjlighet att i fortsättningen begagna anläggningen på samma sätt som tidigare. Ersättning efter samma beräkningsgrunder bör enligt de sakkunniga också utgå, om länsstyrelsen föreskriver ändring men anordningens ägare finner sig av ekonomiska eller andra skäl inte kunna genomföra ändringen. I de fall där föreskriven ändring genomförs anser de sakkunniga kostnaden för ändringsåtgärden böra ersättas. Ersättning i anledning av förbud eller föreskrift enligt dessa regler bör enligt de sakkunniga betraktas som väghållningskostnad och således bäras av väghållaren. Tvist om sådan ersättning bör handläggas i samma ordning som tvist om ersättning för upplåtelse av vägrätt.

Vid sidan av nu diskuterade möjligheter till ingripanden mot redan existerande, mindre lämplig ljusanordning kan det, menar de sakkunniga, ibland vara av värde att kunna tillgripa en smidigare åtgärd för att få ljusanordningens ägare att med bidrag av allmänna medel frivilligt ändra anordningen i överensstämmelse med vad som anses önskvärt. En sådan möjlighet skulle enligt de sakkunniga kunna vara värdefull exempelvis i de fall där man, såsom har skett i mindre samhällen i Norrland, genom kommunalt eller annat lokalt initiativ anordnat belysning på allmän väg genom samhället. Blir den allmänna vägen intill sådant samhälle enligt de nya reglerna utrustad med vägbelysning, kan det från trafiksäkerhetssynpunkt vara av värde att belysningsanordningarna genom samhället rustas upp till sådan standard att enhetlighet uppnås. Också i andra fall, t. ex. där man genom lokalt initiativ håller belysning vid trafikplats på allmän väg, kan det vara av värde för det allmänna att kunna erbjuda bidrag för förbättring av belysningsanordningen. Det är i sådana fall inte alltid möjligt att åberopa trafiksäkerhetsskäl för tillgripande av förbud eller föreskrift enligt de nyss föreslagna reglerna. Som enda alternativ skulle då bara återstå att väghållaren övertar belysningsanläggningen och själv svarar för upprustning och drift. Enligt de sakkunniga bör man kunna räkna med att kommuner och andra lokala intressenter, som f. n. frivilligt svarar för belysningsanordningar, i icke

ringa utsträckning är villiga att rusta upp sina anordningar, om statsbidrag utgår för ändamålet. De sakkunniga förordar därför allt det i en ny förordning om statsbidrag till upprustning av belysning i särskilda fall föreskrivs att den centrala vägmyndigheten kan bevilja bidrag (särskilt upprustningsbidrag) med högst 85 % av kostnaden för förbättring av belysningsanordning så att den överensstämmer med de för vägbelysning fastställda normerna och allt bidrag kan utgå i sådana fall, där annan än väghållaren anordnat belysning inom samhälle på viss del av allmän väg. Regelns tillämplighet bör enligt de sakkunniga begränsas till de mest angelägna fallen. I författningstexten bör detta utmärkas så, att en förutsättning för beviljande av bidrag är att centralmyndigheten finner synnerliga skäl föreligga. Med mottagandet av särskilt upprustningsbidrag bör följa viss förpliktelse allt i fortsättningen driva belysningsanordningen på tillfredsställande sätt. De sakkunniga föreslår att till de nya bestämmelserna fogas en föreskrift om detta samt om rätt för vägverket att återkräva utbetalat bidrag, om skyldigheten inte fullgörs. På belopp som skall återbetalas bör utgå ränta med 5 % från den dag då beloppet uppbars.

Beträffande frågan om lämplig organisation för anläggning och drift av vägbelysning konstaterar de sakkunniga att vägbelysning till övervägande del kommer att anordnas på starkt trafikerade leder inom eller i direkt anslutning till samhällen med befintligt gatubelysningsnät. Med hänsyn härtill är det enligt de sakkunniga lämpligt att nytillkommande vägbelysning så långt som möjligt samordnas med befintlig belysning i fråga om både anläggning och drift samt oavsett om samhället är väghållare eller inte. Detta skulle innebära allt kommuner till övervägande del kommer att svara för hithörande frågor antingen i egenskap av väghållare eller som entreprenör åt kronan. När det gäller belysningsanläggningar på landsbygden utan direkt anslutning till befintligt gatubelysningsnät måste organisationsfrågan lösas på annat sätt, framhåller de sakkunniga. I detta fall kan en mera aktiv insats behövas från kronans sida. I inledningsskedet kan det dock vara lämpligt att också här anlita entreprenörer. Vid en fortsatt utbyggnad kan behov av en särskild organisation vid vägförvaltningarna tänkas uppkomma. Någon anledning att fixera en särskild organisationsform finns emellertid inte enligt de sakkunnigas mening.

5.4 Remissyttranden

Inte i något remissyttrande ifrågasätts behovet av stationär vägbelysning. *Statens vattenfallsverk* uttalar att den föreslagna restriktiviteten och det förhållandet att väghållare inte skall åläggas skyldighet att anordna vägbelysning medför risk för att en önskvärd allmän förbättring inskränks till

de största trafiklederna. Verket menar att en undersökning av vad mörkerolyckorna innebär av förluster i olika hänseenden bör utföras för att en jämförelse med kostnaderna för vägbelysning skall bli möjlig.

Principerna för i vilka fall statliga medel skall satsas på vägbelysning diskuteras i några yttranden. NTF anser att prioriteringsfrågan när det gäller vägbelysning bör avgöras med olycksstatistiken som utgångspunkt. Effektiv belysning är enligt föreningens mening önskvärd särskilt vid övergångsställen. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* framhåller, liksom *Svenska föreningen för ljuskultur*, behovet av vägbelysning främst på hårt trafikerade vägsträckor. *Länsstyrelsen i Skaraborgs län* pekar i detta sammanhang på större vägskaäl där väderleksförhållandena är besvärande på grund av ofta förekommande dimma o. d. *Länsförbundet av RLF i Uppsala län* föreslår att den i betänkandet gjorda uppräkningsen av typfall kompletteras så, att den omfattar alla ställen med presumtiva trafikrisker. Enligt *postverket* är det angeläget att belysning finns vid busshållplatser dit post förs från postanstalt för vidare befordran med buss, särskilt med hänsyn till värdoförsändelser. *Svenska elverksföreningen* anser att de sakkunnigas resonemang om vägbelysning på motorvägar bör gälla också belysning på motortrafikleder.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser i likhet med de sakkunniga att man med hänsyn till de höga kostnaderna och de i förhållande till behovet alltför små väganslagen måste vara restriktiv i fråga om anordnande av vägbelysning. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* betonar behovet av anslagsökningar. Bl. a. från kommunalt håll framhålls att ökat engagemang från statens sida är nödvändigt, om tillfredsställande vägbelysning skall kunna åstadkommas utan alltför stor ekonomisk belastning för kommunerna. *Länsvägnämnden i Jönköpings län* befarar att vägbelysningen kommer att bli så kostnadskrävande, att tillgången på medel för länsvägar kommer att minska.

De sakkunnigas överväganden och förslag angående vägbelysningens standard och statens vägverks uppgifter på detta område har föranlett vissa synpunkter. *Statens trafiksäkerhetsverk* förutsätter samråd mellan vägverket och trafiksäkerhetsverket när det gäller anvisningar i belysningsfrågor. Också *vattenfallsverket* finner det önskvärt att trafiksäkerhetsverket får visst medinflytande. Enligt vattenfallsverket bör elteknisk expertis knytas till vägverket, förslagsvis i form av ett rådgivande organ. Lämpligheten av ett rådgivande organ för vägbelysningsfrågor framhålls även av *Svenska elverksföreningen*, *Svenska föreningen för ljuskultur* och *Föreningen för elektricitetens rationella användning*.

Statens trafiksäkerhetsråd ägnar vägbelysningsfrågan stor uppmärksamhet. Rådet anser att vägbelysning i varje särskilt fall bör utformas av vägbelysningsexpertis eller åtminstone granskas av sådan expertis. Rådet anser att en genomgående brist i de sakkunnigas behandling av vägbelysningsfrågorna

är att tyngdpunkten alltför mycket lagts på tekniska problem. Utgångspunkten måste enligt rådet vara människans prestationer och reaktioner, varför forskningen på detta område måste beaktas. Slutligen menar rådet att det i framtiden blir nödvändigt att satsa resurser även på förbättring av den mobila belysningen, då alla större vägar inte kan väntas få vägbelysning.

Motororganisationernas samarbetsdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen betonar vikten av skyndsamma insatser för att lösa frågor om belysningsnivå, stolpplacering och upphängningsanordningar. Några fackorgan påpekar att master i vägens mittremsa är vanliga utomlands.

De i betänkandet föreslagna åtgärderna mot störande ljuskällor är angelägna enligt *trafiksäkerhetsverket*. *Svea hovrätt* ifrågasätter, om man inte med en mindre sträng och detaljerad reglering kan nå i huvudsak samma mål. Det bör enligt hovrätten vara tillräckligt att föreskriva tillstånd, om ljuskällan inverkar eller kan antas inverka störande på trafiksäkerheten. Hovrätten ansluter sig till förslaget att vägverket skall låta utreda och bekräfta vilka arter av ljuskällor som kan bedömas vara utan olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt. *Trafiksäkerhetsrådet* ifrågasätter 12-meters-regelns funktion, då avgörande inte är ljuskällans avstånd från vägen utan dess intensitet och storlek. Ett allmänt förbud mot inrättande av störande ljuskällor kombinerat med möjlighet att meddela begagnandeförbud eller ändringsföreläggande är enligt rådets mening sannolikt tillräckligt. Rådet framhåller vidare möjligheterna till typgodkännande och förhandsgranskning. Enligt *länsstyrelsen i Skaraborgs län* bör ett förbud mot störande ljuskällor avse inte bara ljuskällor som i avsevärd utsträckning kan påverka ljusförhållandena för trafiken på väg utan också ljuskällor som kan påverka dessa på menligt sätt. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser att de föreslagna reglerna bör anpassas till bestämmelserna i BS om ljusanordningar.

6. Arbetsplan

6.1 Gällande bestämmelser

Byggandet av ny väg föregås i princip av de tre momenten förberedande utredning, företagets upptagande i flerårsplan samt upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget. Samma ordning gäller också i fråga om omläggning eller förbättring av väg.

Om den förberedande utredningen finns föreskrifter i 3—7 §§ VSt. Syftet med sådan utredning är att klarlägga vägens betydelse och angelägenhetsgrad. I fråga om förbättringsarbeten av mindre omfattning eller brådskande

art kan förfarandet med förberedande utredning förenklas (7 § andra stycket VSt).

Reglerna om flerårsplaner är upptagna i 8—14 §§ VSt. Sådana planer upprättas länsvis i mån av behov för byggande av riksvägar, för byggande av länsvägar och för byggande av ödebygdsvägar. För hela landet upprättas en flerårsplan för byggande av storbroar. Planerna omfattar tidsperioder om fem år och skall förnyas vart tredje år. De har ett dubbelt syfte. Dels skall de möjliggöra en sådan fördelning av vägbyggnadsanslagen att vägbehoven i olika landsdelar tillgodoses likformigt och rättvist, dels skall de säkerställa att landets vägnät utformas rationellt och att byggnadsarbetena bedrivs på ett jämnt och ekonomiskt sätt. Flerårsplan beträffande storbroar upprättas av vägverkets centralförvaltning och fastställs av Kungl. Maj:t. Övriga flerårsplaner upprättas av vederbörande länsstyrelse och fastställs av centralförvaltningen. Om jämkningar anses påkallade hänskjuts frågan om fastställelse till Kungl. Maj:t. Genom att visst vägföretag upptagits i flerårsplan är i princip avgjort både att och när det skall utföras. Ändring i flerårsplan kan dock bli nödvändig, exempelvis på grund av minskning i medelstilledelningen. Möjlighet finns också att i undantagsfall besluta att ett byggnadsarbete skall utföras trots att det inte upptagits i flerårsplan (12—14 §§ VSt). För städer och stadsliknande samhällen som är väghållare gäller en annan ordning. Byggande av allmänna vägar, som hålls av sådana samhällen, omfattas inte av flerårsplanerna. Beträffande sådana företag sker i stället en planering av statsbidragstilledelningen genom en särskild fördelningsplan enligt reglerna i 35—37 §§ VSt och i 1960 års statsbidragsförordning.

Arbetsplanen reglerar detaljutformningen av vägföretaget. Reglerna om arbetsplan (14—17 §§ AVL, 15—28 §§ VSt) har till syfte att möjliggöra central kontroll och styrning när det gäller vägarnas tekniska utförande och att trygga enskild rätt. Arbetsplan skall alltid upprättas innan väg byggs. Själva projekteringsarbetet utförs av vägförvaltningen i länet eller av vägverkets centralförvaltning (16 § VSt). I 17—20 §§ VSt ges regler som skall säkerställa att erforderligt samråd sker med statliga och kommunala myndigheter och att andra intressenter, inte minst enskilda fastighetsägare, får tillfälle att framföra sina synpunkter. Länsstyrelsen har hand om utställelse av arbetsplan och kan föranstalta om upprättande av alternativa förslag till arbetsplan. Länsstyrelsen skall också avge eget utlåtande då arbetsplan överlämnas till vägverkets centralförvaltning för prövning (19—22 §§ VSt). Det centrala avgörandet ligger hos centralförvaltningen, som skall granska planer som gäller arbeten av större vikt innan planerna överlämnas till länsstyrelsen för utställelse (19 § VSt) och som efter länsstyrelsens handläggning skall ta ställning till frågan om arbetsplanen skall fastställas oförändrad eller om den skall ändras. Har centralförvaltningen annan uppfattning än länsstyrelsen, hänskjuts frågan om fastställelse till

Kungl. Maj:t (14 och 15 §§ AVL, 23 och 24 §§ VSt). Behovet av central kontroll och av rättssäkerhetsskydd för den enskilde tillgodoses genom föreskriften att arbetsplan skall göras så noggrann, att den i sin helhet kan följas utan annat än oväsentliga jämkningar (15 § VSt) och genom regeln att tvångsförvärv av vägrätt bara kan ske med stöd av fastställd arbetsplan (18 § första stycket AVL).

I vissa fall medger gällande regler en förenkling av förfarandet vid tillkomsten av arbetsplan. I fråga om beläggningsarbete eller mindre omlägnings- eller förbättringsarbete kan inhämtandet av yttranden inskränkas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Ägare av fastighet, av vilken mark tas i anspråk för företaget, skall dock alltid få tillfälle att yttra sig (15 § AVL, 26 § första stycket VSt). Arbetsplan behöver inte utställas alls och inte heller fastställas, när det är fråga om förbättringsarbete, vare sig det är av större eller mindre omfattning, eller om mindre omlägningsarbete och ägaren av mark, som tas i anspråk, genom skriftlig handling har upplåtit vägrätt till marken och det framgår klart av omständigheterna att företaget inte kan vara till förfång för någon (15 § AVL, 26 § andra stycket VSt). Även om proceduren i dessa fall kan förenklas, t. o. m. så att varken vägverkets centralförvaltning eller länsstyrelsen behöver ta del i behandlingen av arbetsplanen och markägaren blir den ende som tillfrågas, måste det dock alltid upprättas en arbetsplan, detta bl. a. från kontrollsynpunkt och för att vägområdets omfattning skall kunna fastställas. Ju mindre omfattning byggnadsarbetena har, desto enklare utformning kan arbetsplanen få. Den förutsätts dock alltid, fastän någon uttrycklig föreskrift om detta inte getts, innehålla en kostnadsberäkning.

Den nu beskrivna förenklade ordningen lär, enligt vad de sakkunniga uppger, stundom tillämpas av vägförvaltningar också vid vägbyggnadsföretag som egentligen inte kan betecknas som mindre omlägningsarbeten, nämligen i sådana fall där medel till företaget ställs till förfogande av arbetsmarknadsstyrelsen och där samtidigt markägarens samtycke kan förvärvas. Även i sådana fall torde enligt de sakkunniga upprättas något slag av arbetsplan, som dock inte görs till föremål för fastställelse.

Reglerna om arbetsplan gäller i stort sett också i fråga om allmän väg, som byggs av stad eller stadsliknande samhälle i egenskap av väghållare. Vissa avvikelser förekommer emellertid. Arbetsplanen upprättas inte av vägförvaltning eller centralförvaltningen utan genom stadens eller samhällets försorg (38 § första stycket och 40 § VSt). Vidare kan förfarandet i vissa fall förenklas utöver vad som är medgivet enligt 26 § första stycket VSt. Om vägen kommer att ingå i trafikled eller annan allmän plats enligt fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, får nämligen enligt 38 § andra stycket VSt arbetsplanen fastställas utan att utställelse skett. Å andra sidan är regeln i 26 § andra stycket VSt inte tillämplig (38 § andra stycket VSt).

När det gäller förändring av enskild väg till allmän blir förfarandet i stort

selt detsamma som för byggande av allmän väg, om vägen inte utan betydande omlägnings- eller förbättringsarbeten kan upplåtas för allmän trafik och kostnaderna för dessa arbeten skall bestridas med allmänna vägmedel (29 § VSt). Är vägen redan i tillfredsställande skick eller kommer den av de enskilda intressenterna att sättas i stånd före beslutets ikraftträdande, handläggs ärendet i något enklare ordning enligt reglerna i 28 och 30—33 §§ VSt. Genom länsstyrelsens försorg görs en utredning, som bl. a. ersätter arbetsplanen. Vägnämnd, lokala organ och andra intressenter får därvid tillfälle att yttra sig. Länsstyrelsen översänder handlingarna med eget yttrande till vägverkets centralförvaltning. Denna fattar beslut i ärendet men skall i de fall, där man är av annan mening än länsstyrelsen, hänskjuta ärendet till Kungl. Maj:t.

6.2 De sakkunniga

6.2.1 Allmänna synpunkter

Motiven för nuvarande ordning att låta arbetsplan — och i princip en fastställd sådan — inta en central plats vid tillkomsten av allmän väg, nämligen behovet av central kontroll och styrning samt den enskildes rättssäkerhet, har enligt de sakkunnigas mening väl så stor styrka i dagens läge som när ordningen infördes. Vägbyggnadsverksamhetens utveckling och inte minst tillkomsten av motorvägar och andra stora välutrustade vägar medför enligt de sakkunniga bl. a. ett ökat behov av klarhet om vad vägarna omfattar. De sakkunniga framhåller vidare att vissa av deras förslag till nyheter i övrigt ytterligare accentuerar betydelsen av att olika frågor blir klarlagda genom arbetsplan. En viktig fråga rör vilka anordningar som skall ingå i väg. Här föreslår de sakkunniga att väg bör kunna utrustas med åtskilliga anordningar av delvis nytt och i vissa fall också relativt kostnadskrävande slag, t. ex. vägbelysning. Samtidigt föreslår de sakkunniga att sådan anordning skall få ingå i väg endast om anordningens utförande beslutats i den ordning som gäller för byggande av väg. En liknande lösning föreslås också beträffande frågan om vägs omfattning i sidled. Enligt de sakkunnigas förslag skall till väg i allmänhet kunna räknas mark till en bredd av högst 2 meter utanför vägbana eller annan väganordning samt till väg inom område med fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan mark till en bredd av högst 10 meter. I båda fallen föreslår de sakkunniga den ordningen att sådana markremsor skall ingå i vägen endast om de redovisats i arbetsplanen för vägen. Slutligen nämner de sakkunniga ett förslag om nya regler angående vägrättsbefogenheternas omfattning. Såsom närmare redovisas i det följande (7.2.1) föreslås i denna del att vägrätt, i den mån särskild inskränkning inte gjorts i arbetsplanen, skall medföra rätt för vägghållaren att, sedan marken tagits i anspråk, nyttja marken för vägandamål samt i

övrigt i ägarens ställe bestämma över markens användning och tillgodogöra sig de alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken. Denna regel, som ger möjlighet till en differentiering av vägrättsbefogenheternas omfattning, förutsätter att i arbetsplanen tillräckligt klart redovisas inte bara vilka områden vägrätten omfattar utan också om och i vad mån befogenheterna skall vara begränsade.

Om nu nämnda förslag genomförs, kan det enligt de sakkunniga finnas anledning att skärpa kraven på redovisning också i de fall då vägrätt förvärvas genom frivillig upplåtelse och då allmän väg tillskapas genom beslut om förändring av enskild väg till allmän. De sakkunniga finner det dock vara uppenbart att man bör välja regler som tillåter enklast möjliga förfarande.

6.2.2 Fastställd arbetsplan

Enligt de sakkunniga bör arbetsplan i normalfallet liksom hittills bli föremål för fastställelse. På detta sätt kan planen provas centralt av statens vägverk, något som är nödvändigt från kontroll- och styrningssynpunkt och med tanke på den enskildes rättsskydd i samband med tvångsupplåtelse av vägrätt.

De sakkunniga behandlar i detta sammanhang frågan om vilka krav som bör ställas på arbetsplanen i fråga om noggrannhet. Den omständigheten att fastställd arbetsplan ger väghållaren möjlighet att tvångsvis förvärva rätt till vägområdet motiverar enligt de sakkunniga en restriktiv reglering. Å andra sidan är det tydligt att väghållaren inte bör vara helt utan möjlighet att gå utanför vad arbetsplanen anger.

De sakkunniga redovisar i betänkandet uppgifter som inhämtats från dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå. Av dessa uppgifter framgår att det under byggnadsarbetets utförande mycket ofta visar sig nödvändigt att göra mindre avvikelser från vad som angetts i arbetsplanen, trots att man vid utarbetandet av arbetsplanen ägnat stor omsorg åt en noggrann redovisning. Anledningen till detta kan vara svårigheterna att vid utarbetandet av arbetsplanen göra terrängmätningar som ger exakta marknivåer. Ojämnheter i terrängen leder lätt till att en liten förflyttning av mätpunkten ger en påtaglig ändring i nivåsisffran. Vidare måste man lägga mätpunkterna på vissa avstånd från varandra. De blir då inte helt representativa för nivåerna på mellanliggande områden. Slutligen måste av praktiska skäl vissa mätningar utföras på hösten och andra på våren. Mätningar, utförda i tjäle, ger andra resultat än sådana som utförs utan tjäle. Omständigheter av nu nämnt slag framtvingar inte sällan att man vid byggandet av vägen exempelvis måste ge slänt eller bank andra proportioner än de planerade. Andra omständigheter kan leda till liknande avvikelser. Det fasta berget kan t. ex. visa sig ligga på lägre nivå än vad som framgått av borrhningarna vid de provpunkter som undersökts då arbetsplanen utarbetades. Jordarten i en pro-

jekterad slänt kan visa sig vara sådan att lutningen måste göras flackare än beräknat, om man skall vara säker på att massorna skall ligga kvar. Vidare medger arbetet med de maskiner som används för schaktningar inte så stor exakthet att slänterna alltid får den lutning som avses. Slutligen kan man ibland — särskilt vid arbete i lera — få sättningar som framtvingar slänter av annat slag än man planerat.

De redovisade svårigheterna att få arbetsplanen att helt överensstämma med de behov som kommer till synes under vägbyggnadsarbetet medför enligt de sakkunniga att en hundra procentig bundenhet vid arbetsplanens detaljer skulle kunna leda till både opraktiska och obilliga resultat. Väghållaren skulle i så fall inte ha rätt att tvångsvis förvärva ens det obetydligaste område utanför vad arbetsplanen redovisar. Om väghållaren under arbetets gång inte omgående kan åstadkomma en frivillig överenskommelse med markägaren, skulle det bli nödvändigt att stoppa arbetet på vägen i avvaktan på att en ny arbetsplan blir fastställd. En regel med en så restriktiv innebörd skulle enligt de sakkunniga kunna utnyttjas av markägare till att framtvinga orimligt hög ersättning för mark som är obetydlig både till storlek och värde.

Enligt de sakkunnigas bedömning erbjuder den nu gällande formuleringen av kravet på noggrannhet en lämplig avvägning av de mot varandra stående intressena. Utan att det uttryckligen angetts i författningslexten kan enligt de sakkunniga regeln sägas ha den innebörden att tvångsförvärv av vägrätt kan förekomma inom det angivna måttet — oväsentlig jämkning — i fråga om mark utanför vad arbetsplanen anger. En avvägning av omständigheterna i det konkreta fallet får bli avgörande för frågan, när och hur långt tvångsförvärv på detta sätt får utsträckas. Omständigheterna kan här, anser de sakkunniga, motivera olika grader av restriktivitet vid tillämpningen. Inom tätort torde tvångsförvärv med stöd av regeln om oväsentlig jämkning mestadels kunna avse mark av endast obetydlig omfattning. Liknande restriktivitet lär vara på sin plats där marken av annan orsak är av särskilt stort värde. I andra sammanhang, t. ex. då det gäller väg genom ödemark, torde däremot avvägningen kunna leda till att markytor av mera påtaglig storlek kan anses falla inom måttet oväsentlig jämkning.

6.2.3 Ej fastställd arbetsplan

De sakkunniga tar här upp frågan i vilka fall man utan att eftersälta väsentliga intressen kan tillåta att väg byggs utan att arbetsplanen görs till föremål för fastställelse. Nuvarande bestämmelser i 15 § AVL och 26 § VSt ger enligt de sakkunniga inte tillräckligt klart besked om i vilka fall en sådan förenkling av förfarandet får tillgripas. De sakkunniga nämner att samma uppfattning uttryckts av dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och av ett antal vägförvaltningar. Klarare linjer kan enligt de sakkunnigas mening åstadkommas, om för ett förenklat förfarande inte, såsom nu är fallet, upp-

ställs det villkoret beträffande arbetet att det skall vara fråga om förbättringsarbete eller mindre omlägningsarbete utan bara det kravet att arbetsplanen skall avse förbättring eller omläggning av befintlig väg. På detta sätt skulle man undgå svårigheten att tolka begreppet mindre omlägningsarbete. Statens vägverks intresse att ha avgörandet — genom prövning av arbetsplan — i fråga om arbeten av större omfattning kan enligt de sakkunniga tillgodoses i tillräcklig grad genom att verket utfärdar närmare anvisningar till vägförvaltningarna. Denna ordning har, framhåller de sakkunniga, också den fördelen att den medger en begränsning av de fall, i vilka fastställelse av arbetsplan får underlåtas, till företag som inte drar högre kostnader än ett visst maximibelopp och att detta belopp på ett smidigt sätt kan anpassas till ändrade förhållanden. Dessutom får vägverket möjlighet att förbehålla sig prövningen av företag som avser anordningar av visst slag.

Det andra nu gällande villkoret för att förenklat förfarande skall få tillgripas, nämligen att arbetet inte kan antas lända till förfång för ägare av fastighet som berörs av företaget eller för nyttjanderätts- eller servitutshavare, anser de sakkunniga böra inriktas på sitt väsentligaste syfte, nämligen att trygga den enskildes rättssäkerhet. Detta bör enligt de sakkunniga ske genom en regel enligt vilken arbetsplan, som endast avser förbättring eller omläggning av väg, inte behöver utställas eller fastställas, om den planerade åtgärden inte medför behov att ta i anspråk mark för vägen eller om samtliga markägare och andra rättsinnehavare skriftligen medgett ianspråktagandet. De sakkunniga påpekar i detta sammanhang att frivillig upplåtelse inte behöver innefatta något avgörande av frågan om ersättningens storlek. Ingen- ting hindrar att den sidan av upplåtelsen i avtalet hänskjuts till avgörande av domstol.

Nu berörda undantag från kravet på fastställelse av arbetsplan bör enligt de sakkunnigas mening i fortsättningen — till skillnad från vad som gäller nu — vara tillämpligt också på sådana arbetsplaner som upprättas av stad eller stadsliknande samhälle som är väghållare.

Vad beträffar den i det föregående nämnda, i vissa fall tillämpade ordningen att underlåta fastställelseprövning, om kostnaderna för visst vägföretag bestrids av medel som ställs till förfogande av arbetsmarknadsstyrelsen och om behövliga medgivanden från markägarna föreligger, anser de sakkunniga att skälen för principen att arbetsplan skall prövas av den centrala vägmyndigheten talar mot ett generellt godtagande av denna ordning. Det bör dock vara möjligt för den centrala vägmyndigheten att på vissa villkor medge att en sådan ordning tillämpas.

6.2.4 Arbetsplan i två led

Den förenkling i förfarandet med arbetsplaner som kan åstadkommas genom de i föregående avsnitt berörda reglerna bör enligt de sakkunniga inte medföra någon förenkling av arbetsplanens innehåll. Arbetsplanen bör alltså

även i dessa fall i princip ge lika klara besked om vägföretagets omfattning och innebörd. I vissa speciella situationer kan det emellertid, anför de sakkunniga, finnas anledning att överväga, om inte ett något förenklat innehåll bör kunna medges.

I anslutning till vad som från viss vägförvaltning upplysts beträffande en stundom begagnad typ av förenklad arbetsplan, s. k. utredningsplan, avsedd att i stora drag bli vägledande för den följande detaljprojekteringen, har de sakkunniga från dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat att man i vissa fall, särskilt då det gällt att på kortast möjliga tid få fram planer för motorvägar eller andra större vägar, tillämpat en ordning innebärande att man utarbetat arbetsplaner i två led. Först har utarbetats en till sitt innehåll relativt enkel plan som i stort utvisat sträckningen av vägen, de områden som skulle tas i anspråk och i grova drag den avsedda kvaliteten på vägen. Trots att sådan plan strängt taget inte helt uppfyllt villkoren för arbetsplan i 15 § VSt, har man låtit den bli föremål för utställelse och fastställelse. Samtidigt som det relativt tidsödande förfarandet med utställelse och fastställelse pågått, har man fortsatt arbetet med det andra ledet som avsåg detaljprojekteringen av vägen. Detta andra led av arbetsplanen har man emellertid inte ansett behöva bli föremål för proceduren fram till fastställelse. I stället har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningen i samförstånd låtit den detaljerade delen av arbetsplanen gå till direkt verkställighet och bl. a. lämnat ut den som entreprenadhandling. Detta förfarande med arbetsplan i två led har i vissa fall varit av stor betydelse på grund av den tidsbesparing det kunnat erbjuda. Det lider emellertid av två svagheter. Dels kan det sägas vara tveksamt, om det enda led som gjorts till föremål för fastställelse verkligen varit av den kvalificerade art som regeln i 15 § VSt föreskriver. Dels kan man ställas inför svårigheter om det först av det senare ledet framgår att viss mark behöver tvångsvis tas i anspråk för vägen.

En utväg att, när så är rimligt, möjliggöra förenklingar i arbetsplans innehåll, ligger enligt de sakkunniga i en lämplig vidareutveckling av den beskrivna ordningen med arbetsplan i två led. Det första ledet bör auktoriseras genom uttryckliga föreskrifter i vägstadgan. Det bör då föreskrivas att, när det är påkallat av särskilda skäl, en förberedande, förenklad arbetsplan får upprättas och fastställas, innan arbetsplan utarbetas med den noggrannhet som vägstadgan kräver. Särskilda skäl får exempelvis anses föreligga, om det är av väsentlig betydelse att arbetet med viss väg kan påbörjas så snart som möjligt eller om det är av stor vikt för annat planläggningsarbete — såsom arbete med generalplan eller stadsplan — att det genom fastställelsebeslut blir klarlagt hur vägen kommer att dras. Det bör emellertid också, framhåller de sakkunniga, uppställas vissa minimikrav på innehållet i förenklad arbetsplan. Man bör kräva sådana huvudelement som att planen redovisar vägens sträckning i både höjddled och sidled, i huvudsak de områden som skall tas i anspråk samt den huvudsakliga omfattningen av de an-

ordningar som planeras. Till kraven bör enligt de sakkunniga därutöver räknas — dock utan att det behöver nämnas särskilt i författnings-texten — sådant grundläggande material som markägareförteckning och kostnadsberäkning.

För att säkerställa att arbetsplanens första led alltid följs av ett andra, kompletterande led föreslår de sakkunniga att till regeln om förenklad arbetsplan fogas en föreskrift om att vägföretag inte får påbörjas förrän fullständig arbetsplan färdigställts.

I fråga om det andra, kompletterande ledet av arbetsplanen framhåller de sakkunniga att arbetsplanen i denna del — lika väl som tidigare behandlade förenklade arbetsplaner som avser förbättring eller omläggning av befintlig väg — bör kunna gälla utan den omständliga proceduren med utställelse och fastställelse, i den mån denna del av arbetsplanen inte för sitt genomförande kräver något tvångsförvärv av vägrätt utöver vad som möjliggjorts genom fastställelsen av det första ledet. Den förut utvecklade undantagsregeln om arbetsplan som endast avser förbättring eller omläggning av befintlig väg bör enligt de sakkunnigas mening därför kunna göras tillämplig också på plan som avser fullständigande av fastställd plan för ännu ej färdigställd väg. Om det under utarbetandet av arbetsplanens andra led skulle visa sig att mark måste tas i anspråk tvångsvis utöver vad man tidigare räknat med, exempelvis på grund av att en ny teknisk lösning måste väljas eller en förut inte planerad väganordning bör komma till stånd, bör det enligt de sakkunniga vara möjligt att låta erforderlig del av planens andra led gå till fastställelse.

Även efter det att fullständig plan upprättats och vägarbetet påbörjats kan det, framhåller de sakkunniga, beträffande någon del av vägen länkas uppkomma behov av en kompletterande arbetsplan som innebär utvidgning eller jämkning av den redan gällande planen. Ordningen med plan i flera led bör enligt de sakkunnigas mening kunna tillämpas i sådana fall, om vägen ännu inte är färdigställd. Också sådan ny plan bör kunna ses som en kompletterande plan som inte nödvändigtvis behöver genomgå den långa proceduren fram till fastställelse. De sakkunniga föreslår därför att undantagsregeln om arbetsplan som endast avser förbättring eller omläggning av befintlig väg skall bli tillämplig — förutom på plan som avser fullständigande av fastställd plan för ännu ej färdigställd väg — också på plan som avser utvidgning eller jämkning av fastställd plan för väg som inte är färdigställd. Eftersom den tidigare beslutade planen gäller till dess en ny plan träder i kraft, behöver vägarbetet i dessa fall inte stoppas annat än i de delar som kan påverkas av den ifrågasatta ändringen.

6.2.5 Vägs tillkomst genom beslut av vattendomstol

Vattendomstol kan med stöd av 2 kap. 2 och 14 §§ vattenlagen i mål angående kraftverk eller regleringsföretag dels ålägga sökanden att bygga väg i

ny sträckning, dels förordna att rätt till mark som behövs för vägens nya sträckning skall upplåtas. De sakkunniga uppger att vägförvaltningen i Jämtlands län har påtalat att vägförvaltning i sådana fall har små möjligheter att påverka vägfrågans lösning. Klarare gränser mellan vägmyndigheternas och vattendomstolarnas kompetensområden skulle därför vara önskvärda på denna punkt.

Enligt de sakkunnigas uppfattning innebär den ifrågavarande ordningen en i och för sig lovvärd förenkling. Visserligen begränsas härigenom vägförvaltningens inflytande på vägens nya sträckning. De sakkunniga anser dock att vägförvaltningen har goda möjligheter att framföra sin uppfattning i vattenmålet och att det saknas anledning anta att vägintressena inte skulle bli i tillbörlig grad beaktade av vattendomstolen. Det kan enligt de sakkunniga möjligen invändas att vägghållaren genom vattendomstolens beslut inte förvärvar vägrätt till den mark som används för den nya vägsträckningen. Vägghållaren torde i stället få ett något mera obestämt slag av icke tidsbegränsad nyttjanderätt. I den mån vägghållaren anser det önskvärt är det emellertid, framhåller de sakkunniga, möjligt att senare genom ett relativt enkelt förfarande med formell arbetsplan tillskapa vägrätt till marken i fråga. Vad som nu anförts, liksom den omständigheten att frågor av detta slag på grund av utvecklingen på vattenbyggnadsområdet sannolikt kommer att bli relativt fåtaliga, finner de sakkunniga tala för att någon lagändring på denna punkt inte är påkallad.

6.3 Remissyttranden

De förslag som redovisats i avsnittet om arbetsplan tillstyrks eller lämnas utan erinran av de allra flesta remissinstanserna. Följande synpunkter har framförts i denna del.

Svea hovrätt delar de sakkunnigas uppfattning att möjligheten att göra oväsentliga jämkningar i arbetsplan bör bibehållas. Vägghållaren har alltså rätt till tvångsförvärv också av mark som ligger utanför vad arbetsplan uttryckligen anger. Av principiella skäl anser hovrätten att denna rätt bör framgå av väglagen och inte bara tolkningsvis av tillämpningsföreskrifterna, vägstadgan. Liknande synpunkter anför av *länsstyrelsen i Kristianstads län*. Mot den föreslagna ordningen talar enligt *överlantmätaren i Värmlands län* att vägghållare och markägare kan ha olika uppfattning om vad som är oväsentlig jämkning. Bestämmelsen bör tillämpas restriktivt, särskilt i samhällen. En utväg är att för de fall då avvikelse från arbetsplan är nödvändig föreskriva särskild dispensprövning. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* ifrågasätter om inte justering av arbetsplanen skulle vara en säkrare och snabbare lösning än den föreslagna möjligheten till tvångsförvärv utanför det i arbetsplanen upptagna området.

Statens naturvårdsverk tillstyrker förslaget om arbetsplan i två led. Då också mindre förändringar i vägens sträckning kan komma i konflikt med naturvårdsintresset, förutsätter verket att utarbetandet av slutlig plan, i de fall där vägsträckningen ändras, sker i samråd med länsstyrelsen i dess egenskap av regional naturvårdsmyndighet.

Mot de sakkunnigas förslag att utställelse och fastställelse av arbetsplan i vissa fall kan underlåtas har *Sveriges advokatsamfund* i och för sig ingen erinran. Samfundet påpekar dock att, om arbetsplanen avser ändring av vägens höjdläge, väsentliga olägenheter kan uppkomma för markägare och andra rättsinnehavare. Då det kan vara av intresse både från markägarens och väghållarens synpunkt att konsekvenserna av en ändring av vägens höjdläge klarläggs redan innan utförandet blir bestämt, föreslår samfundet att arbetsplan skall utställas och fastställas när den planerade åtgärden medför sådan ändring av vägens höjdläge att skada kan uppkomma för markägare. Undantag från en sådan regel bör kunna göras i de fall då markägaren lämnat skriftligt medgivande. I princip samma uppfattning uttrycks av *RLF*.

Vad beträffar vägar som tillkommit genom beslut av vattendomstol framhåller *Svea hovrätt* att hithörande frågor regelmässigt avgörs i nära samarbete med vederbörande vägmyndighet. Som de sakkunniga anförts saknas det anledning anta annat än att vägintressena blir beaktade i tillbörlig grad.

7. Vägrätt

7.1 Gällande bestämmelser

Institutet vägrätt — en för väghållares behov avpassad begränsad rätt till vägmark — infördes första gången genom 1930 års lag om vägrätt. För uppkomsten av vägrätt förutsattes markägarens medgivande att marken togs i anspråk för vägen. Sådant medgivande kunde vara uttryckligt eller presumerat. Om medgivande inte förelåg, fick tvångsförvärv enligt expropriationslagens regler tillgripas. Genom 18 § AVL infördes möjlighet för väghållaren att förvärva vägrätt tvångsvis. Vägrätt har därefter framstått som den normala formen för väghållarens förvärv av rätt till vägmark. Särskilt under senare år har dock väghållare, enligt vad de sakkunniga uppger, i vissa fall funnit det lämpligare att förvärva vägmark med äganderätt.

Med nu gällande regler om vägrätt ville man främst åstadkomma en förenkling av markförvärvet. Förfarandet kunde bli smidigare än det tidsödande och kostsamma expropriationsförfarandet. Vidare behövde man inte, såsom vid förvärv av äganderätt, låta avstycka vägmarken och lagfara fångat. På detta sätt blev det möjligt att undvika en mindre tillfredsställan-

de fastighetsbildning med ett flertal små vägfastigheter som, om vägen senare drogs in, inte längre skulle vara lämpade att bestå som självständiga fastigheter.

Vägrätt kan enligt AVL uppkomma på tre olika sätt. I det första fallet, som sedan tillkomsten av AVL utgör normalfallet, tillskapas vägrätten i två steg. Då arbetsplan för vägen fastställs uppstår för fastighetsägaren skyldighet att upplåta för vägen erforderlig mark. Vägrätten kommer definitivt till stånd i och med att väghållaren tar marken i anspråk för vägen (18 § första stycket AVL). I det andra fallet grundas vägrätten inte på tvångsrätt utan på medgivande från fastighetsägarens sida. Sådant medgivande kan lämnas i vägrättskontrakt. Vägrätten anses komma till stånd i och med att marken tas i anspråk enligt medgivandet (18 § andra stycket). Det tredje fallet gäller den situationen, att vägmarken redan tidigare tagits i anspråk för enskild väg. Beslutet om förändring av vägen till allmän medför samma rätt till tvångsförvärv som fastställande av arbetsplan för allmän väg. Även om markägaren inte lämnat något medgivande, förvärvar väghållaren vägrätt till den mark som tas i anspråk i enlighet med beslutet (18 § andra stycket).

Ianspråktagande anses i de båda första fallen ha skett då vägens sträckning över fastigheten blivit tydligt utmärkt genom renstakning eller på annat sätt och vägarbetet påbörjats på fastigheten (18 § tredje stycket AVL). I det tredje fallet anses ianspråktagandet ha skett i och med att vägen enligt beslutet intagits till allmänt underhåll.

För upplåtelse av vägrätt skall väghållaren enligt 19 § AVL i princip utges ersättning till fastighetsägaren och innehavare av särskild rätt till fastigheten.

Vägrätten är sakrättsligt skyddad utan särskild åtgärd och kan alltså göras gällande utan hinder av den rätt annan kan äga i avseende på fastigheten (18 § första stycket AVL). Den gäller både i förhållande till ägare av fastigheten — den upplåtande såväl som senare ägare — och i förhållande till innehavare av särskild rätt till fastigheten, vare sig sådan rätt tillskapats före eller efter vägrättsupplåtelsen.

Väghållarens befogenheter i fråga om den mark som han innehar med vägrätt beskrivs i AVL så, att marken får nyttjas för vägen (18 § första stycket). Befogenheterna är alltså bestämda med hänsyn till syftet med upplåtelsen.

Vägrättens giltighet i tiden är bestämd på ett indirekt sätt utan någon i lagen utsatt tidsgräns. Vägrätt upphör om vägen dras in genom beslut enligt 8 § AVL. I princip återfår då fastighetsägaren helt sin mark (25 § AVL). Enligt 26 § AVL upphör vägrätt också, om vägmark enligt fastställd generalplan eller stadsplan ingår i gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde och staden eller det stadsliknande samhället tar marken i anspråk för avsett ändamål. Staden eller samhället blir genom ianspråktagandet ägare till vägmarken och detta utan att behöva utge någon ersättning för dess värde.

Enligt 40 § AVL får inte utan väghållarens medgivande dras ledning — elektrisk ledning, vattenledning eller annan jämförlik ledning — över område för väg. Väghållaren skall pröva om ledningsdragningen skall få ske, för såvitt inte denna prövning enligt lag eller annan författning skall göras i annan ordning. Väghållaren kan vidare meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till samfärdseln och väghållningen. Dessa regler gäller också arbete på redan framdragen ledning.

7.2 De sakkunniga

7.2.1 Institutet vägrätt

Enligt de sakkunnigas mening kommer det också i fortsättningen att föreligga behov av en särskild form för väghållarens rättsinnehav, vägrätt. Utvecklingen på expropriationslagstiftningens område har visserligen medfört att skälen för ett särskilt vägrättsinstitut minskat i styrka. De sakkunniga är dock av den uppfattningen att institutet vägrätt fortfarande bjuder sådana fördelar att det bör behållas. Institutets värde kan enligt de sakkunniga ökas, om man — såsom de föreslår i det följande — genomför vissa mindre reformer i fråga om det processuella förfarandet och beträffande reglerna om de befogenheter som grundar sig på förvärv av vägrätt.

De sakkunniga anser att vägrätt liksom hittills bör kunna komma till stånd på tre olika sätt, genom tvångsförvärv på grund av fastställd arbetsplan, genom frivilligt förvärv på grund av fastighetsägarens medgivande samt genom tvångsförvärv på grund av beslut om förändring av enskild väg till allmän. För förvärv av vägrätt på grund av fastighetsägarens medgivande skall dock i fortsättningen krävas att upplåtelsen sker i enlighet med arbetsplan. I samtliga nämnda fall förutsätts ianspråktagande av marken för att vägrätten skall bli definitiv.

De sakkunniga anför att nuvarande regler på åtskilliga punkter ger utrymme för tvekan om vilka befogenheter som tillkommer väghållaren. Klart är enligt de sakkunniga att vägrätten berättigar till användande av vägmarken för framförande av trafiken samt för åtgärder avsedda att hålla vägen i behörigt skick. I den mån till vägen hör andra anordningar än själva körbanan, t. ex. parkeringsplatser, ger vägrätten väghållaren motsvarande befogenheter i fråga om den mark som tas i anspråk för anordningarna. Vidare är det enligt de sakkunniga klart, att väghållaren har befogenhet att inom vägområdet ta bort växande träd som är till hinder för trafiken och att fastighetsägaren inte har rätt att inom området för vägen vidta sådana åtgärder som kan äventyra vägens funktion.

Däremot är det i viss mån tveksamt, anför de sakkunniga, i vilken utsträckning väghållaren får tillgodogöra sig olika tillgångar inom vägområdet.

Om fällda träd, slaget gräs o. d. är av ekonomiskt värde, torde man enligt de sakkunniga anse att dylika tillgångar tillhör fastighetsägaren. I fråga om de massor — grus, matjord osv. — som måste schaktas bort för att vägen skall kunna byggas på rätt nivå och med avsedda slänter förekommer det att sådana tillgångar inte bara utnyttjas för själva vägbygget på platsen utan också förs bort och disponeras vid vägbygge på annat håll. Trots att ersättningen för vägrättsupplåtelse nära nog svarar mot markens fulla värde lär markägareorganisationerna enligt de sakkunniga vid flera tillfällen ha vänt sig mot att material förs bort från fastigheten. Också väghållarens rätt att sälja matjord har ifrågasatts. Å andra sidan synes det, uppger de sakkunniga, ha rätt enighet mellan fastighetsägare och vägmyndigheterna om att massor, som legat på lägre nivå än den som varit aktuell för byggandet av vägen, inte får utnyttjas av väghållaren utan fortfarande tillhör fastighetsägaren och kan disponeras av honom i den mån så kan ske utan risk för vägen. Praktisk betydelse har denna möjlighet i fråga om exempelvis marmortillgångar som sträcker sig in under allmän väg. Än tydligare är att fastighetsägaren får anses vara bibehållen vid sin rätt till den markyta och det material som finns ovanför en väg som går i tunnel.

Liknande problem uppkommer enligt de sakkunniga, då en väg till större eller mindre del skall ersättas av en ny. Man har då diskuterat i vad mån det tidigare vägrättsförvärvet är tillräckligt i fråga om de delar av den nya vägen som skall gå fram över samma mark som den gamla vägen och huruvida det tidigare förvärvet kan anses ge rätt att lägga den nya vägen på en lägre nivå. När det gäller att ta nya nivåer i anspråk finns det — framhåller de sakkunniga — i rättspraxis fall där markägaren tillerkänts ersättning för de grusmassor som legat under den gamla vägens nivå och som undanschaktats och använts då den nya vägen lagts på samma mark men på lägre nivå.

De sakkunniga finner det angeläget att oklarheterna om vägrättsbefogenheternas omfattning så långt som möjligt undanröjs. Till utgångspunkt för en diskussion om det lämpligaste tillvägagångssättet tar de sakkunniga det förhållandet att väghållaren enligt gällande rätt vid tillämpningen av 19 § AVL i normalfallet får till fastighetsägaren utge en ersättning som i praktiken motsvarar fulla värdet av den mark vägrätten avser, dvs. samma belopp som skulle ha utgått om äganderätten till marken inlösts enligt reglerna om expropriation. Denna nivå för ersättningen i normalfall brukar, anför de sakkunniga, bl. a. motiveras med att möjligheten att vägen dras in och marken återgår till fastigheten i de flesta fall är så avlägsen och så föga sannolik, att den inte bör påverka bedömningen av den förlust fastighetsägaren lider genom att han måste avstå marken till väghållaren. Man måste normalt räkna med att vägens tillkomst berövar fastighetsägaren varje möjlighet att utnyttja marken och ersättningen bör därför uppgå till markens värde. Denna innebörd av ersättningsregeln åberopades f. ö. vid tillkomsten av bestämmelserna i 19 och 42 §§ BL enligt vilka stad kan bli ägare av vägmark,

som enligt fastställd generalplan eller stadsplan är avsedd till gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde, utan att markens ägare får ersättning ulöver den han redan fått av väghållaren.

Mot bakgrund av ersättningsregelns tillämpning är det enligt de sakkunnigas mening mindre logiskt att vägrätten endast får omfatta de befogenheter som är nödvändiga för hållandet av den vid tiden för upplåtelsen aktuella vägen och att fastighetsägaren får behålla övriga befogenheter beträffande vägmarken under den tid vägen äger bestånd. Det kan te sig som en form av dubbelbetalning att fastighetsägaren får full ersättning för marken när vägrätten upplåts och sedan ytterligare ersättning för material som väghållaren för bort från vägområdet eller för massor som tas i anspråk genom schaktning, om ny väg skall läggas över samma mark som den gamla men på en lägre nivå. Ett annat fall av dubbelsättning kan enligt de sakkunniga sägas föreligga då markägaren utan att behöva betala någon ersättning till väghållaren utvinner fyndighet under vägmark för vilken han redan fått full ersättning. Nu nämnda resultat kan enligt de sakkunniga undvikas, om från ersättningen för vägrättsupplåtelsen dras av vad som svarar mot värdet av ägaren förbehållna befogenheter. För flertalet fall anser de sakkunniga emellertid att det är helt orealistiskt att genomföra en sådan ordning.

Det enklaste sättet att komma till rätta med de diskuterade svårigheterna och samtidigt skapa klarhet i frågan vilka befogenheter som tillkommer väghållaren och markägaren består enligt de sakkunniga i att man accepterar att ersättningen i normalfallet uppgår till markens fulla värde och att de befogenheter som tillkommer innehavaren av vägrätten inte begränsas i vidare mån än som betingas av den omständigheten att vägrätten kan upphöra genom att vägen dras in. En ordning som i normalfallet tar ifrån markägaren alla befogenheter beträffande vägområdet så länge vägrätten består gör det enligt de sakkunniga möjligt att undgå tvister mellan markägaren och väghållaren om befogenheternas omfattning.

Mot en sådan lösning skulle enligt de sakkunniga kunna invändas att den ger innehavaren av vägrätten befogenheter som strängt taget inte är nödvändiga för att hålla vägen. Med hänsyn till svårigheterna att variera ersättningsreglerna och att finna en annan ordning som är klar och enkel i tillämpningen har de sakkunniga dock stannat för denna lösning. De föreslår alltså att i väglagen förs in regler enligt vilka vägrättsupplåtelsen i princip ger väghållaren rätt att nyttja den i arbetsplanen redovisade vägmarken för vägändamål — alltså inte bara för den i arbetsplanen angivna vägen och inte heller bara på de nivåer eller med det utförande som redovisas i planen — samt därutöver berättigar väghållaren att under vägrättens bestånd i ägarens ställe bestämma över markens användning i övrigt och tillgodogöra sig de alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

En sådan ordning bedömer de sakkunniga som lämplig för normalsituatio-

nen, då marken skall användas för vägbana eller annan ordinär väganordning, som helt tar marken i anspråk. Redan nu förekommer det emellertid inte så sällan att mark bara delvis tas i anspråk för väg under den tid vägrätten gäller. Så är fallet då vägbro dras på relativt stor höjd över ett område och möjligheterna att bruka marken under bron inte märkbart påverkas. En liknande situation kan uppstå när väg dras i tunnel. Också i andra fall kan väghållarens behov av viss mark vara av begränsad art, exempelvis om mark skall tas i anspråk enbart för viss väganordning, såsom belysningsanordning eller vägmärke. De sakkunniga framhåller att, om väghållarens behov är på detta sätt begränsat, det inte föreligger samma skäl som i normalfallet att väghållaren övertar alla befogenheter beträffande marken. Reglerna bör därför enligt de sakkunniga ges sådan utformning, att omfattningen av de befogenheter vägrättsupplåtelsen överför från ägaren till väghållaren kan differentieras vid behov. Anses en inskränkning av väghållarens befogenheter motiverad, bör den enligt de sakkunniga anges i arbetsplanen.

Med en differentieringsmöjlighet av nu angivet slag kan förhindras att vägmarkens ägare i onödan går miste om ett utnyttjande av marken som fortfarande är möjligt, samtidigt som ersättningen för vägrättsupplåtelsen kan minskas i motsvarande mån. Differentieringsmöjligheten skulle emellertid också kunna begagnas av vägmyndigheterna för att i särskilda fall begränsa ersättningen för vägrättsupplåtelse, exempelvis i det fall då vägen måste gå fram över ett område som har en värdefull fyndighet i sådant läge, att den kan utvinnas utan att vägen sätts i fara.

De sakkunniga påpekar i detta sammanhang att de föreslagna reglerna om vägrättsbefogenheternas omfattning blir tillämpliga också på de markremsor vid sidan av den egentliga väganläggningen som enligt förslaget skall kunna ingå i vägen. Växtligheten på dessa markremsor skulle alltså tillkomma väghållaren. Enligt de sakkunniga torde ägare eller brukare av angränsande mark i regel kunna presumera samtycke från väghållarens sida att tillgoda göra sig växtlighet på dylika vägområden, om det inte är fråga om produkter av mera påtagligt värde, t. ex. växande skog.

De sakkunniga anser att de nya reglerna om vägrättsbefogenheternas omfattning bör gälla också i fråga om sådan vägrätt som tillskapats före ikraftträdandet av de nya reglerna. De föreslår därför övergångsbestämmelser om rätt för fastlighetsägare att få ersättning av väghållaren för förluster som uppkommer genom att den nya ordningen blir gällande. Talan om sådan ersättning bör enligt de sakkunniga väckas inom viss tid, tre år, efter de nya reglernas ikraftträdande.

7.2.2 Frivillig upplåtelse av vägrätt, m. m.

De sakkunniga konstaterar att gällande regler inte uttryckligen kräver att frivilligt förvärv av vägrätt skall ske i enlighet med vad som redovisas i ar-

betsplan för vägen. Med hänsyn till det förut berörda allmänna önskemålet att genom arbetsplan skapa klarhet om vad som gäller föreslår de sakkunniga att regeln om frivillig upplåtelse av vägrätt kompletteras med det villkoret att upplåtelsen skall ske i enlighet med arbetsplan som i detta fall dock inte behöver vara fastställd. De sakkunniga åberopar till stöd härför den omständigheten att av dem föreslagna regler, som öppnar möjlighet att differentiera vägrättsbefogenheternas omfattning, gör det nödvändigt i vissa fall att vägrätten redovisas i arbetsplan. Därtill kommer att även frivilliga upplåtelser av vägrätt konstituerar en sakrättslig belastning utan tidsgräns som bör redovisas så klart som möjligt.

Också beslut om förändring av enskild väg till allmän medför enligt de sakkunniga behov av en klar redovisning av vad den nya allmänna vägen omfattar. De sakkunniga pekar dessutom på det i avsnittet om väganordningar (3.2) behandlade behovet av besked om vilka särskilda anordningar som ingår i väg. Enligt förslaget skall vissa slag av anordningar räknas till vägen endast om deras utförande beslutats i den ordning som stadgas för beslut om byggande av väg, dvs. genom arbetsplan, eller om föreskrift därom getts i beslut om förändring av enskild väg till allmän. Det kan vidare i något fall visa sig lämpligt att utnyttja möjligheten att differentiera omfattningen av vägrättsbefogenheterna i samband med beslut om förändring av enskild väg till allmän och därvid begränsa den blivande vägrätten till vissa befogenheter.

Redan med nuvarande regler skall vägverkets beslut om förändring av enskild väg till allmän föregås av utredning och utlåtande av länsstyrelsen. De sakkunniga har övervägt, om man bör trygga detaljinnehållet i detta material genom att i vägstadgan föra in ett uttryckligt krav på att länsstyrelsen skall låta utredningen i ärendet klarlägga vilka särskilda väganordningar och vilka områden som skall ingå i vägen samt i vad mån vägrätten skall ha begränsad omfattning. De sakkunniga har emellertid stannat för att utan särskild markering i lagtexten rekommendera att utredningen på dessa punkter görs så fullständig och klarläggande som möjligt. Därvid förutsätts att vägverket har möjlighet att innan beslut fattas i ärendet åstadkomma eventuellt nödvändig komplettering.

7.2.3 Annans ledning

40 § AVL tillerkänner väghållaren uttryckligen viss rätt att avgöra om annan skall få dra fram ledning över vägområdet. Huruvida fastighetsägarens medgivande till sådan åtgärd också behövs framgår inte av AVL. Det är därför enligt de sakkunniga oklart om fastighetsägaren har möjlighet att förbjuda annan än väghållaren att använda vägmarken för ledning eller annan anordning.

Den föreslagna nya regeln om vägrättsbefogenheternas omfattning kommer enligt de sakkunnigas mening att undanröja varje tvekan på denna

punkt. Om inte särskild inskränkning gjorts i arbetsplanen, är det klart att under tiden för vägrättens bestånd något samtycke från fastighetsägarens sida inte kommer att behövas, när ledning skall dras över vägområdet av annan än väghållaren. Tillståndet från väghållaren är tillräckligt i detta fall. I praktiken kommer situationen emellertid ofta att vara den, att ledningen till viss del måste gå över sådan del av fastigheten som ägaren har rådigheten över. Beträffande den delen har fastighetsägaren kvar sina möjligheter att vägra upplåtelse.

Om väg dras in, upphör enligt gällande rätt av väghållaren upplåtna ledningsrättigheter och ledningshavaren blir därefter beroende av att ny upplåtelse kan erhållas från fastighetsägaren. De sakkunniga har övervägt, om ledningsrätt som väghållaren upplåtit utan tidsgräns bör gälla i förhållande till fastighetens ägare även efter det att vägrätten upphört. De har dock inte funnit tillräckliga skäl för en sådan ordning som skulle ge väghållaren möjlighet att binda områdets användning även för tid då det inte längre begagnas för vägändamål. Risker för att möjligheten att behålla ledningen ointetgjörs genom att vägen dras in bedömer de sakkunniga som relativt liten. Skulle man i undantagsfall vid inrättandet av ledning bedöma risken för indragning av vägen som stor och näraliggande, lär det enligt de sakkunniga mestadels finnas goda möjligheter att mot ringa eller ingen ersättning i förväg förvärva också fastighetsägarens samtycke. Detsamma gäller, om man i något fall menar att det är av avgörande betydelse att rätten att ha ledningar är skyddad mot alla eventualiteter. Genom överenskommelse med fastighetsägaren kan ledningshavaren förvärva en rätt som kan göras gällande mot ägaren också efter en indragning av vägen. Sakrättsligt skydd får sådan rätt dock först genom in-teckning.

7.2.4 Rätt till mark under byggnadsarbetets gång

Under arbetet med vägen behöver väghållaren ofta för olika ändamål utnyttja annan mark än den som enligt arbetsplanen skall tas i anspråk för den färdiga vägen. Utrymme kan behövas exempelvis för tillfälligt upplag av matjord eller andra massor, för uppställning av arbetsmaskiner och redskap eller för upplag av byggnadsmaterial. Det kan också vara fråga om behov att begagna mark eller enskild väg som förbindelseled. De sakkunniga framhåller att nu gällande regler inte ger någon möjlighet till tvångsförvärv för tillgodoseende av dessa behov. Situationen är därför den, att väghållaren är helt beroende av frivillig uppgörelse med ägaren av marken i fråga. Teoretiskt sett kan markägaren alltså hindra vägbyggnadsarbetets rationella bedrivande eller i vart fall framtvinga en avsevärd ersättning för upplåtelse av rätt att disponera nödvändig mark.

Enligt de sakkunnigas mening bör de beskrivna svårigheterna undanröjas genom att möjlighet till tvångsförvärv nu införs i väglagen. Den rätt som behövs är regelmässigt bara av kortvarig art. Den skiljer sig alltså avsevärt från

vägrätten och påminner om de tillfälliga rättigheter som regleras i 27—31 §§ AVL och som bl. a. avser ianspråktagande av mark för tillfällig väg förbi den sträcka som spärrats under vägarbetets gång. De sakkunniga har funnit att den nya tvångsrätten, fastän den med hänsyn till sin karaktär inte lämpligen bör konstrueras som en särskild art av vägrätt, så nära som möjligt bör knytas an till reglerna om förvärv av vägrätt. De föreslår därför att i väglagen efter reglerna om förvärv av vägrätt införs en ny bestämmelse, enligt vilken fastställd arbetsplan kan få den verkan att ägare av mark utanför vägområdet blir skyldig att till väghållaren upplåta rätt till marken, om det i arbetsplanen anges att marken skall begagnas för vägarbete eller annan åtgärd i samband därmed. I syfte att skapa klarhet och att ge underlag för ersättningsberäkning bör enligt de sakkunniga också föreskrivas att i arbetsplanen skall anges läge och gränser för det område som skall tas i anspråk, den planerade användningen av marken samt den tid under vilken området behöver tas i anspråk. En sådan ordning möjliggör enligt de sakkunniga att fastighetsägaren får samma rättssäkerhetsgarantier som i fråga om tvångsupplåtelse av vägrätt. Vägmyndigheterna får samtidigt anledning att redan vid arbetsplanens upprättande ta ställning till frågan, i vad mån man behöver skaffa sig tillfällig rätt till mark under byggnadstiden. Frågan om ersättning för sådan tvångsupplåtelse bör enligt de sakkunniga handläggas i samma ordning som frågor om ersättning för upplåtelse av vägrätt.

7.3 Remissyttranden

De sakkunnigas uppfattning att det också i fortsättningen kommer att föreligga behov av en särskild form för väghållarens rättssinnehav — vägrätt — delas av de flesta remissinstanserna och stryks särskilt under av *expropriationsutredningen* och *överlantmätaren i Kalmar län*. *Överlantmäterna i Malmöhus* och *Norrbottnens län* kritiserar de sakkunnigas bedömning. De anser att tillräckliga skäl saknas att behålla institutet vägrätt och menar att marken bör förvärvas med äganderätt. *Överlantmätaren i Norrbottens län* åberopar för sin del att gatumark i stadsplanelagt område övergår till väghållaren med äganderätt och framhåller att det varken från ekonomisk synpunkt eller med hänsyn till den framtida markanvändningen är motiverat att samhället, när vägrätten upphör, återskänker vägmarken till fastighetsägaren fastän denne fått full ersättning. *Lantmäteristyrelsen* anmärker att de synpunkter som bör vara vägledande i valet mellan vägrätt och äganderätt inte redovisats i betänkandet. Styrelsen förklarar sig inte vilja ge generellt förord för vare sig vägrätt eller äganderätt. Skillnaden mellan dessa två institut saknar betydelse under vägens bestånd. Den visar sig först i samband med avveckling av vägen. Föreligger vägrätt återfår fastighetsägaren dispositionsrätten till marken. Detta system är enkelt och fördelaktigt vid statiska

förhållanden i fråga om fastighetsindelningen. Men om under vägens bestånd fastighetsindelningen ändras, är det enligt styrelsen snarast en komplikation att vägmarken i utgångsläget ingår i fastigheterna vid vägen. Begränsas fastighetsbildningsåtgärderna till marken vid vägen, vilket framstår som det naturligaste när det gäller fastighetsbildning för bebyggelse och liknande ändamål, kommer äganderätten till marken vid vägen så småningom i andra händelser än äganderätten till vägmarken. Äganderätten till vägmarken kan sedan bli förbisedd vid överlåtelser. När vägen slutligen dras in, är det inte alltid lämpligt att dispositionsrätten återfaller till de fastigheter som varje särskild del av vägen tillhör.

Att vägrätt skall kunna komma till stånd på de tre av de sakkunniga angivna sätten har inte föranlett några erinringar vid remissbehandlingen men väl en del instämmanden. *RLF* anser att det liksom hittills i lagtexten bör anges att marken skall ha tagits i anspråk för att vägrätten skall anses ha uppkommit.

Svea hovrätt tillstyrker att vägrättsbefogenheterna utökas på sätt de sakkunniga föreslagit och att denna utökning skall avse också äldre vägrätter. Frågan hur de fastighetsägare som med anledning härav blir ersättningsberättigade enligt övergångsbestämmelserna (79 § andra stycket FAVL) skall få kännedom om sin rätt till ersättning bör emellertid uppmärksammas. Kravet på publicitet betonas även av *överlantmätaren i Kronobergs län*.

Lantmäteristyrelsen är för sin del inte övertygad om behovet att vidga omfattningen av de befogenheter som ingår i vägrätten. För själva väghållningen är det enligt styrelsens mening tillräckligt med nuvarande befogenheter. Styrelsen anser knappast några skäl föreligga för att rätten till grusmassor under vägkroppen samt andra fyndigheter som kan avlägsnas utan risk för vägen skall tillkomma väghållaren. De sakkunnigas resonemang om risken för dubbelersättning om vägrättsbefogenheterna inte vidgas på föreslaget sätt har enligt styrelsens mening bärkraft bara i det fall att förekomsten av grus eller annan tillgång faktiskt inverkar på ersättningens storlek vid vägrättsupplåtelsen, något som torde vara sällsynt. Dessutom bör effekten av reglerna om ersättning för vägrätt av principiella skäl inte vara avgörande för utformningen av vägrätts innehåll. Också *länsarkitekten i Malmöhus län* är av den uppfattningen att de föreslagna bestämmelserna ger väghållare befogenheter som inte krävs för anläggande eller hållande av väg. Väghållarens rätt till markutvinning borde enligt länsarkitekten ha klarlagts närmare.

Länsstyrelsen i Östergötlands län finner det angeläget att rätten för ägare och brukare av vägrättsområden att nyttja mark utanför vägbana och vägren blir närmare reglerad. Ett av *RLF:s länsförbund* förutsätter att den ökning av vägrätten som blir aktuell med införandet av bredare kantremсор inte

skall medföra någon ändring av möjligheterna att utnyttja ifrågavarande markremsor.

Överlantmätaren i Norrbottens län anser att det förhållandet att vägghållare får upplåta begränsade sakrätter, t. ex ledningsrätt, inte får medföra att dessa upphör samtidigt med vägrätten. *Överlantmätaren i Kronobergs län* anför att ledningshavares rätt bör vara tryggad, genom inteckning eller på annat sätt, även efter det att vägrätt upphört. Också *utredningen om oljeledning* tar upp dessa frågor. Oljeledningshavare måste enligt utredningen ha rätt att utnyttja marken även sedan vägrätten upphört. Enligt de sakkunnigas förslag kan det för ledningshavaren bli nödvändigt att utge ersättning härför till fastighetsägaren trots att denne redan kan ha fått ersättning som motsvarar värdet av äganderätten. Detta resultat skulle enligt utredningens mening kunna undvikas om upplåtelsen blev gällande i förhållande till fastighetsägaren även efter vägrättens upphörande. Om detta inte går att genomföra, anser utredningen att en särskild regel bör ges för att lösa ersättningsfrågan i detta fall.

Att dispositionsrätten till vägmarken utan ersättning återgår till fastighetsägaren vid vägrättens upphörande, en ordning som de sakkunniga inte föreslår någon ändring i, finner *Stockholms stad* och *överlantmätaren i Norrbottens län* inte motiverat. I varje fall bör enligt stadens mening möjlighet finnas att, när väg ändras till sin sträckning, ny mark som fastighetsägaren får tillhandahålla kvittas mot mark som han återfår i samband med ändringen.

Lantmäteristyrelsen framhåller vikten av publicering av inskränkningar i förfoganderätten till fast egendom som sammanhänger med att mark tas i anspråk för allmän väg. En lämplig form av publicering, förutom den som sker genom arbetsplan, anser styrelsen vara anteckning i det nya fastighetsregister som skall läggas upp. Styrelsen nämner särskilt den befogenhetsinskränkning som vägghållarens rätt till siktröjning medför. Vare sig siktröjningsområde införlivas med vägområdet eller inte, bör befogenhetsinskränkningen ges behövlig publicitet. Också *överlantmätaren i Norrbottens län* förordar i detta sammanhang registrering av vägrätt i det nya fastighetsregistret, där enligt fastighetsregisterutredningens förslag alla begränsade sakrätter rörande en fastighet är avsedda att registreras. *Överlantmätaren* föreslår också, liksom *hovrätten för Nedre Norrland*, registrering i fastighetsböckerna.

Länsstyrelsen och *vägförvaltningen i Hallands län* påpekar i fråga om den föreslagna rätten för vägghållare att ta i anspråk mark under byggnadsarbetets gång att det är vanskligt att redan vid upprättande av arbetsplan — kanske flera år i förväg — ange den tid under vilken marken behöver tas i

anspråk. *Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län* anser att den tidsbegränsade rätten bör användas med viss försiktighet för att undvika ofördelaktig ekonomisk bindning för vägförelaget.

8. Indragning av allmän väg

8.1 Gällande bestämmelser

Enligt 8 § AVL får allmän väg dras in, om den efter tillkomsten av ny sådan väg eller av annat skäl inte längre anses behövlig från allmän synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa. Dras vägen in upphör enligt 25 § AVL vägrätten. Vaghållaren har då rätt att föra bort anordningar som utförts på marken för vägändamål, om inte länsstyrelsen bestämmer annat med hänsyn till att fråga uppkommit om markens begagnande som enskild väg. Rådigheten över vägmarken återgår helt till markens ägare.

8.2 De sakkunniga

8.2.1 Indragen allmän vägs utnyttjande som enskild väg

De sakkunniga erinrar om att tredje lagutskottet i utlåtande 1961: 15 angående bildandet av vägsamfällighet uttalat sig för att indragning av allmän väg föregås av viss planering, så att underhållet av vägen under en mellanperiod inte blir helt eftersatt. Frågan om formerna för denna planering och vilka åtgärder vägmyndigheterna eljest kunde vidta ansåg utskottet böra utredas närmare. I utlåtande 1961: 16 angående byggande av anslutningsväg till allmän väg m. m. framhöll samma utskott bl. a. att anläggandet av nya anslutningsvägar många gånger skulle kunna medföra betydande fördelar såväl från ekonomisk synpunkt som för trafiksäkerheten. Utskottet fann därför att frågan borde utredas närmare genom de sakkunnigas försorg. I utlåtande 1966: 13 betonade utskottet slutligen vikten av att samplanering för de allmänna och de enskilda vägarna kommer till stånd i ökad omfattning.

De sakkunniga ansluter sig till den uppfattningen att en ökad grad av samplanering mellan det allmänna och det enskilda vägväsendet bör eftersträvas av samhällsekonomiska skäl. Det bör enligt de sakkunniga ankomma på statens vägverk, som svarar för utbyggnaden av de allmänna vägarna, att med uppmärksamhet följa dessa frågor. Författningsmässigt bör detta komma till uttryck genom en bestämmelse av innebörd att innan väg dras in kontakt skall tas med berörda sakägare i frågor som har samband med ett övertagande av vägdelen. För att de blivande vägintressenterna skall kunna förbereda ett dylikt övertagande anser de sakkunniga att beslutet om indragning

av den aktuella vägdelen vid behov bör kunna anstå till lämplig senare tidpunkt. De sakkunniga har också övervägt om väghållaren genom ändring i EVL bör ges initiativrätt för att få till stånd en vägförening eller vägsamfällighet som kan överta den till indragning föreslagna delen av den allmänna vägen. De sakkunniga har emellertid inte funnit en sådan lagändring så angelägen, att de lagt fram något förslag i ämnet.

Med anledning av den av utskottet väckta frågan om byggande av anslutningsväg vid omläggning av allmän väg påpekar de sakkunniga att enligt rättspraxis ersättning inte utgår till markägare som lider skada genom att allmän väg dras in eller ändras till sin sträckning. Om en omläggning av allmän väg medför att ägare till fastigheter som tidigare haft utfart till vägen tvingas bygga ut sina enskilda vägar för att få anslutning till den nya allmänna vägen, får fastighetsägarna alltså själva vidkännas kostnaderna här för.

Ofta utgörs de vägdelar, vilkas indragning ifrågasätts i samband med en vägomläggning, av slingor som vid sina ändpunkter ansluts till den nya vägen. I vissa fall kan tveksamhet råda om den olägenhet vägdelens indragning medför för den berörda bygden. I synnerhet gäller detta, då slingan är lång och bebyggelsen utmed denna är av större omfattning. Härvid kan en eller flera enskilda vägförbindelser utöver vägslingan förbättra bebyggelsens kontakt med den nya vägen i sådan omfattning, att indragning av den äldre vägslingan kan ske utan att större olägenhet uppstår för bygden. I sådana fall bör enligt de sakkunnigas mening vägväsendet få möjlighet att utföra och bekosta byggandet av de nya anslutningsvägarna. Ett villkor bör givetvis vara att anslutningarna kan godtas med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på den allmänna vägen.

De sakkunniga uppger att vägväsendet i vissa fall anordnat mindre anslutningar mellan ny väg och gammal väg med resultat att Kungl. Maj:t lämnat besvär över beslut om indragning av den gamla vägen utan bifall. Statens vägverk har däremot inte ansett sig ha befogenhet att bygga enskilda utfartsvägar i andra fall. De sakkunniga anser att det inte är lämpligt att införa skyldighet för väghållaren att bygga enskilda utfartsvägar. Däremot talar enligt de sakkunniga vissa skäl för att vägväsendet får möjligheter att i större utsträckning än hittills och med anlitan av de för byggande av allmänna vägar avsedda medlen bygga enskild väg. Något uttryckligt lagstadgande härom vill de sakkunniga dock inte föreslå med hänsyn till de vittomfattande och svårbedömbara konsekvenser ett sådant stadgande sannolikt skulle få. Lämpligare är enligt de sakkunniga att riksdagen i samband med beviljande av anslag till byggande av allmänna vägar förklarar hinder inte möta att anslaget tas i anspråk också för byggande av enskilda vägar som här är i fråga, under förutsättning att detta är förmånligare för statsverket än bi dragsgivning i vanlig ordning.

8.2.2 Försvarets behov

Enligt de sakkunnigas uppfattning är det viktigt att totalförsvarets intresse av att äldre vägslingor, broar, färjlägen o. d. bibehålls i ett för försvarsändamål tjänligt skick tillgodoses på ett bättre sätt än hittills kunnat ske. I viss mån kan nämnda intresse beaktas genom att vägmyndigheterna i samband med vägens indragning från allmänt underhåll träffar avtal med markägaren om att vägkroppen får ligga kvar. Detta tillvägagångssätt ger emellertid inga garantier för nödvändigt minimiunderhåll och kan därför enligt de sakkunnigas mening bara komma i fråga, när det gäller från militär synpunkt mindre väsentliga vägslingor.

Den bästa lösningen ser de sakkunniga i att man avstår från att dra in gamla vägdelar som behövs för försvaret och i stället utnyttjar den i det följande nämnda ordningen (jfr 26 § VägL) att länsstyrelsen förordnar om inskränkning i de åtgärder som annars åligger väghållaren för vidmakthållandet av allmän väg. I fråga om vägslingor och andra ordinära delar av väg torde en sådan lösning inte medföra några större utgifter anser de sakkunniga. Mera påtagliga kostnader kan däremot uppkomma när det gäller broar, färjlägen eller liknande anordningar som skall bibehållas. Bristande underhåll av sådan anläggning kan leda till att väghållaren blir ansvarig för skador som drabbar annan. Det synes de sakkunniga inte vara tillräckligt med en allmän rekommendation att man genom lämpliga avspärrningar bör söka hindra trafikanter från att ta sig fram till anläggningen. I stället bör man enligt de sakkunniga regelmässigt behålla anläggningar av detta slag bara, när vitala försvarsintressen motiverar detta, och ge underhållet en sådan nivå att skada för annan inte behöver befaras.

Att det nu beskrivna förfarandet är tillåtligt behöver enligt de sakkunniga inte poängteras särskilt i väglagen. Väg som är nödvändig för försvaret måste anses behövlig från allmän synpunkt och får därför inte dras in.

De sakkunniga tar i detta sammanhang upp frågan om publicitetshänsyn och behovet av sekretess. Den föreslagna ordningen kan leda till att viss vägdel formellt behålls som allmän samtidigt som dess underhåll sätts till ett minimum. Vägdelen kan komma att växa igen och det framstår inte för utomslående som fullt klart att väghållaren fortfarande har vägrätt till marken. Inte minst av hänsyn till en köpare av fastigheten kan det göras gällande att existensen av en sådan osynlig vägrätt på lämpligt sätt borde publiceras, exempelvis genom anteckning i fastighetsboken. Å andra sidan talar emellertid försvarets intresse av sekretess för att publicitet i största möjliga utsträckning undviks. Visserligen är anteckning i fastighetsbok i förevarande fall knappast en publiceringsåtgärd som kan nämnvärt skada försvarets intressen. Anteckning i fastighetsbok om förhållanden som framgår vid en besiktning av fastigheten och som rimligen bör föranleda en närmare undersökning, om någon har intresse av saken, kan dock inte anses alldeles ound-

gänglig. Enligt de sakkunnigas bedömning bör därför de skäl som talar mot införandet av ett ganska omständligt registreringsförfarande anses väga över. Någon särskild registrering i fastighetsbok eller på annat sätt anser de sakkunniga därför inte böra föreskrivas.

8.3 Remissyttranden

I några yttranden diskuteras förutsättningarna för indragning av allmän väg. De sakkunnigas uttalande att indragning inte bör komma i fråga då den gamla vägen kan sägas fylla ett allmänt behov som förbindelseled mellan olika bebyggelsekoncentrationer poängteras särskilt av *överlantmätaren i Kalmar län* som anser att en generös hållning bör intas till glesbygdens vägproblem. *RLF* förordar ett liberalare synsätt vid bedömningen av olägenheterna av en allmän vägs indragning än som nu råder. *Vilhelmina köping* anser att hänsyn måste tas också till sociala skäl när fråga om indragning av allmän väg prövas. *Vägförvaltningen i Västmanlands län* befarar att önskvärda ändringar i vägnätet försvåras, om den nu gällande regeln, att indragning av allmän väg får medföra endast ringa olägenhet för bygden, bibehålls såsom de sakkunniga har tänkt sig. Det kan nästan alltid göras gällande att olägenheten inte är ringa. Regeln bör därför utgå enligt vägförvaltningens mening eller i vart fall ges den utformningen att indragning får ske om olägenheten för bygden inte är avsevärd. *Vägförvaltningen i Hallands län* anser att olägenheten för bygden bör ställas i relation till olägenheten för kronan att behålla vägen som allmän. *Vägförvaltningen i Stockholms län* förespråkar större möjligheter till rationalisering av olidsenliga system av allmänna vägar.

De sakkunnigas uttalande att en ökad grad av samplanering mellan det allmänna och det enskilda vägväsendet bör eftersträvas tillstyrks eller lämnas utan erinran av remissinstanserna. Det av de sakkunniga föreslagna samrådsförfarandet anser *överlantmätaren i Gävleborgs län* emellertid böra ges en fastare utformning. Även kommun bör höras enligt *överlantmätaren* samt enligt *vägförvaltningen i Västmanlands län*, som också förordar samråd med intressenter i enskild väg med vilken den förutvarande allmänna vägen i underhållsavseende eventuellt bör föras samman.

I detta sammanhang behandlas i en del remissyttranden frågan om vägghållare bör ges initiativrätt för att få till stånd en vägförening eller vägsamfällighet. *Statens vägverk*, *vägförvaltningarna i Östergötlands, Göteborgs och Bohus* samt *Västmanlands län*, *länsstyrelserna i Kristianstads och Jämtlands län* samt *överlantmäterna i Stockholms och Gävleborgs län* förordar en dylik initiativrätt för vägghållaren. *Vägverket* förutsätter att denna fråga kommer att beaktas vid en allmän översyn av lagen om enskilda vägar.

Vägförvaltningen i Östergötlands län påpekar att en allmän väg som drags in kan komma att bli en ny del av en befintlig vägsamfällighet och att det då blir nödvändigt med en ny förrättning enligt lagen om enskilda vägar. Det är enligt vägförvaltningens mening rimligt att kronan kan bekosta en sådan förrättning, eftersom denna blir nödvändig som en följd av den allmänna vägens indragning.

Länsstyrelsen och länsvägnämnden i Kalmar län samt en av länsstyrelsen hörd vägnämnd förordar en bestämmelse om att vägverket under en övergångstid skall svara för driften av allmän väg som skall dras in men ligga kvar som enskild utfartsväg. Indragningen bör enligt dessa instanser skjutas upp till dess intressenterna hunnit ordna väghållningsfrågorna, dock högst ett år. Nödvändigheten av rådrum innan den allmänna väghållningen upphör stryks också under av *överlantmätaren i Gävleborgs län* och *RLF*.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att i beslut angående indragning av allmän väg bör fastställas en tidpunkt från och med vilken vägen upphör att vara allmän. Att, såsom nu är fallet, beslutets lagakraftvinnande skall vara avgörande kan orsaka missförstånd om vem som är väghållare. Liknande synpunkter anförs också av *länsstyrelsen i Skaraborgs län*.

De sakkunnigas synpunkter på möjligheterna för vägväsendet att i större utsträckning än hittills bygga enskild väg med användande av vägmedel tillstyrks eller godtas i princip av remissinstanserna. *Länsstyrelsen i Värmlands län* anser att prövningen av vilka vägar som skall byggas bör ske i samband med fastställande av arbetsplan. *Vägförvaltningen i Västmanlands län* anser det nödvändigt att åtgärder för att vid vägombyggnad göra den gamla vägen lämpad som enskild väg redovisas i arbetsplanen för vägombyggnaden och att dessa åtgärder inryms i kostnaderna för vägbygget.

De sakkunnigas förslag rörande äldre allmän vägs bibehållande av hänsyn till försvarets behov tillgodoser totalförsvarets intressen på ett tillfredsställande sätt, anser *överbefälhavaren*. Förslaget tillstyrks därför. *Vägverket* och *vägförvaltningen i Östergötlands län* poängterar att de försvarsbehov som skall beaktas i detta sammanhang måste vara av vital betydelse. Vidare bör enligt *vägverkets* mening vid prövningen stor vikt fästas vid frågan om det finns anledning att räkna med att den för indragning ifrågasatta allmänna vägen kommer att bibehållas som enskild väg. *Länsstyrelsen i Värmlands län* saknar i de sakkunnigas förslag riktlinjer för handläggningen av ärenden rörande vägar för försvarets behov. Enligt länsstyrelsens mening bör sådana ärenden avgöras av vägverket i samråd med överbefälhavaren.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att försvarets intressen bör kunna tillgodoses på annat sätt än genom den föreslagna ordningen som innebär att försvarets kostnader delvis överförs till vägbudgeten. Principen bör vara att

var och en bär sina egna kostnader. Det kan enligt länsstyrelsen vara ägnat att vålla förvåning om praktiskt taget trafikfria vägdelar får vara allmänna, medan vägdelar med betydligt starkare trafik inte kan få denna förmån.

9. Enskilda utfartsvägar

9.1 Gällande bestämmelser

Det avsnitt i AVL som handlar om enskilda utfartsvägar infördes genom lagändring år 1947 i anslutning till BL:s tillkomst. Avsnittet omfattar tre paragrafer, 31 a—31 c §§ (prop. 1947: 131, 1947: 1LU 45, rskr 1947: 316, SFS 1947: 386).

I 31 a § föreskrivs att länsstyrelsen, om det är nödvändigt för tillgodo-seende av trafiksäkerheten eller eljest av särskilda skäl, kan förordna att enskild väg inte får anslutas till allmän väg utan länsstyrelsens tillstånd eller att befintlig enskild utfartsväg inte vidare får användas för ändamålet. Sådant förordnande — avseende anslutningsförbud eller slopande av utfart — får dock inte meddelas beträffande enskild väg som är upptagen i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. Tillstånd får av länsstyrelsen förknippas med nödiga villkor med avseende på den enskilda vägens beskaffenhet. 31 b § innehåller vissa bestämmelser om ersättning i anledning av förordnande enligt 31 a §. Kan till följd av sådant förordnande fastighet som haft utfartsväg till allmän väg inte erhålla lämplig utfart till sådan väg utan avsevärd kostnad för anläggning av ny eller ändrad väg för ändamålet, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren för denna kostnad. Vill väghållaren bygga ny utfartsväg, är han berättigad därtill. Väghållaren får, om det är nödvändigt för vägföretagets utförande, göra gällande den rätt att påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar och att vid förrättningen föra talan, som tillkommer ägaren av den fastighet för vars räkning vägen byggs. Föranleder förordnande enligt 31 a § avsevärt men vid nyttjandet av fastighet som haft utfartsväg till den allmänna vägen, är ägaren berättigad till ersättning härför. Samma rätt till ersättning för intrång tillkommer också innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten som upplåtits innan förordnandet blev gällande. I 31 c § ges bestämmelser om rätt för fastighetsägare att fordra att väghållaren inlöser fastighet eller fastighetsdel. Sådan rätt föreligger, om förordnande enligt 31 a § medför synnerligt men vid nyttjandet av fastighet eller fastighetsdel som haft utfartsväg till den allmänna vägen. I 31 c § hänvisas slutligen till de processuella reglerna i 24 § AVL. Till bestämmelserna i 31 a—31 c §§ är knutna övergångsbestämmelser beträffande fastighet som tillkommit före den 1 januari 1948, då bestämmelserna trädde i kraft. Övergångsbestämmelserna innebär att, om det vid fastighetens tillkomst uppenbarligen förutsatts att fastigheten skulle ha utfartsväg till allmän väg och fastigheten till följd av förordnande enligt 31 a § inte kan få lämplig utfart till sådan väg

utan avsevärd ökning av anläggningskostnaden eller om förordnandet eljest medför avsevärt men vid nyttjandet av fastigheten, rätt till ersättning föreligger, även om de i 31 b § föreskrivna förutsättningarna inte är uppfyllda. Också tillämpning av 31 c § kan komma i fråga.

Rörande handläggningen av frågor om förbud mot anslutning av enskild väg till allmän väg är närmare bestämmelser meddelade i 34 a och 34 b §§ VSt. Enligt 34 a § skall, innan förordnande om förbud meddelas, upprättas förslag med utredning om behovet av reglering samt om hur och på vilka villkor anslutning till den allmänna vägen får ske. Beträffande förslaget gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i 16—21 §§ VSt om arbetsplan för väg. Detta innebär bl. a., att vägförvaltningen vid förslagets upprättande skall samråda med de myndigheter, lokala organ och sammanslutningar, som har ett väsentligt intresse av den ifrågasatta regleringen, samt att ägare av alla fastigheter som berörs av frågan skall, om de är kända och boende inom riket, genom posten kallas att närvara vid terrängundersökning. Vidare skall förslaget i vissa fall, t. ex. om det avser längre sträcka av riksväg, överlämnas till statens vägverk för förberedande granskning. Därefter skall, innan länsstyrelsen får meddela förordnande om anslutningsförbud, tillfälle beredas myndigheter och fastighetsägare att inom viss tid inkomma med anmärkningar. Underrättelse skall lämnas varje fastighetsägare genom rekommenderad försändelse. Sedan förordnande meddelats, skall enligt 34 b § beslutet därom delges vissa myndigheter samt kungöras. Vidare skall alla kända fastighetsägare underrättas om beslutet och om vad de har att iaktta i händelse av missnöje.

9.2 De sakkunniga

Den fråga som enligt de sakkunniga i första hand tilldrar sig uppmärksamhet gäller vägmyndigheternas möjligheter att kontrollera tillkomsten av enskilda utfartsvägar.

På vägar med snabb motortrafik utgör varje vägskal eller anslutningsväg en betydande trafikfara, framhåller de sakkunniga. Anslutningsvägar måste emellertid finnas, om den allmänna vägen skall kunna fullgöra sin uppgift. Trafiksäkerhetsintresset kräver då att enskilda utfartsvägar blir förlagda till lämpliga platser och att de får en sådan utformning att trafikfaran kan begränsas så långt som möjligt.

Det är enligt de sakkunnigas mening inte tänkbart på längre sikt att bibehålla ett system som i princip tillåter envar att fritt inrätta utfart mot allmän väg varhelst och på vilket sätt han finner för gott. Därmed är, betonar de sakkunniga, inte sagt att den idealiska lösningen skulle bestå i ett system av motsatt innebörd, dvs. ett principiellt förbud mot inrättande av enskilda utfarter utan medgivande av vägmyndigheten. Vad som behövs är enligt de sakkunniga i stort sett bara regler som medger att vägmyndigheten i tillräck-

ligt god tid får kännedom om markägarnas avsikt att anordna utfart och därmed möjlighet att påverka utfartens förläggning och utförande. Reglerna bör alltså i första rummet vara inriktade på att främja en reglering av fastigheters utfartsproblem med hänsyn till såväl trafiksäkerhetsintresset som fastighetsägarnas enskilda intressen. Reglerna bör emellertid också ge möjlighet till effektivt ingripande, om en utfart vållar men för trafiksäkerheten.

De sakkunniga anser att önskemålet att vägmyndigheten skall få kännedom om planerade nya utfarter mot allmän väg knappast kan tillgodoses på annat sätt än genom införande av en bestämmelse om anmälningsskyldighet för den som avser att anordna utfart. Om anmälningsskyldighet införs, kan de nuvarande reglerna om generella anslutningsförbud slopas. Samtidigt bör regler införas som ger vägmyndigheten befogenhet att ingripa med föreskrifter eller förbud i det särskilda fallet. Detta medför visserligen att vägmyndigheten får ta ställning till ett icke obetydligt antal ärenden om anordnande av enskilda utfarter. De sakkunniga anser dock att ökningen av antalet ärenden troligen inte blir alltför betydande, eftersom utfartsförbud numera torde gälla för flertalet vägar i de orter, där mera avsevärd byggnadsverksamhet förekommer, och tillkomsten av enskilda utfarter således redan i stor omfattning gjorts beroende av tillståndsprövning. Dessutom kommer det ytterst lidsödande och besvärliga arbetet med utarbetande av markägarförteckningar och utsändande av kallelser före meddelande av anslutningsförbud att falla bort.

Då någon gjort anmälan om att han avser att inrätta utfart mot allmän väg, bör vägmyndigheten efter undersökning av förhållandena på platsen pröva, om den tilltänkta utfarten kan godtas med hänsyn till trafiksäkerheten och vid behov meddela närmare föreskrifter om utfartens läge och utförande. Om det är nödvändigt bör förbud meddelas mot den planerade åtgärden. Undersöknings- och utredningsåtgärder anser de sakkunniga av praktiska skäl i huvudsak böra ankomma på vederbörande vägförvaltning. I de fall då väghållningen ombesörjs av stad eller municipalsamhälle bör medverkan kunna lämnas av vederbörande kommunala organ. Befogenheten att meddela beslut i ärenden av förevarande art anser de sakkunniga liksom hittills böra tillkomma länsstyrelsen.

Bestämmelserna om de föreskrifter som länsstyrelsen skall kunna meddela i anledning av inkomna anmälningar bör enligt de sakkunnigas mening utformas så att föreskrifterna kan ges det innehåll som i varje särskilt fall bäst tillgodoser trafiksäkerhetens krav. Föreskrift bör enligt de sakkunniga kunna gå ut på att utfart skall förläggas till viss plats, att den skall ha viss största eller minsta bredd eller att den skall anordnas i visst höjdläge. Vidare bör, i enlighet med vad bl. a. dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat, rätten att bibehålla utfart kunna tidsbegränsas eller inskränkas till att avse trafik under viss årstid, visst slag av trafik, trafik för viss fastighetsbehov e. d.

För att föreskrifter som går ut på att begränsa trafiken till och från en utfart skall bli effektiva bör de, framhåller de sakkunniga, rikta sig inte bara till den som anordnat utfarten eller ägarna av de fastigheter som har nytta av den, utan till var och en som kan tänkas komma att trafikera utfarten. Föreskriften bör därför ges karaktären av sådan lokal trafikföreskrift som avses i 61 § vägtrafikförordningen (1951: 648) (VTF). Eftersom trafikföreskrifter av denna typ utgör ett allvarligt ingrepp i enskild rätt, bör föreskrifterna enligt de sakkunniga grunda sig inte bara på VTF utan också på väglagen. Med hänsyn till det samband som föreligger mellan olika tillståndsfrågor rörande utfarter finner de sakkunniga att rätten att meddela nämnda trafikföreskrifter bör förbehållas den myndighet som handlägger övriga tillståndsfrågor rörande utfarter, dvs. länsstyrelsen. Bestämmelser om detta bör föras in i väglagen i anslutning till övriga bestämmelser om enskilda utfarter. I 61 § VTF bör tas in en erinran om att trafikföreskrift i vissa fall kan tillkomma på grund av länsstyrelsens beslut enligt väglagen. Detta är enligt de sakkunniga önskvärt av den anledningen att bestämmelserna i VTF om kungörande av lokala trafikföreskrifter och om uppsättande av vägmärken bör bli tillämpliga också på trafikföreskrift som tillkommit i nu angiven ordning. Vidare bör de i VTF meddelade straffbestämmelserna bli tillämpliga vid överträdelse av sådan trafikföreskrift.

Sammanfattningsvis uttalar de sakkunniga att ett system med anmälningsskyldighet och beslut i anledning av inkomna anmälningar får anses ha betydande fördelar i jämförelse med det nuvarande systemet med utfartsförbud.

Vid sidan av de föreslagna bestämmelserna om anmälningsskyldighet och beslut i anledning av gjorda anmälningar behövs enligt de sakkunniga också en bestämmelse om rätt för länsstyrelsen att inskrida i fall då befintlig utfart vållar olägenheter från trafiksäkerhetssynpunkt. Uppenbarligen, anför de sakkunniga, bör länsstyrelsen ha denna befogenhet, om utfart anordnats utan föregående anmälan eller i strid mot meddelade föreskrifter. Bestämmelserna bör emellertid vara tillämpliga också i åtskilliga andra fall, exempelvis om en utfart, som tillkommit i äldre tid, till följd av ändrade förhållanden visar sig vålla sådana olägenheter att den bör slopas, flyttas eller ändras. Även i det fall då en utfart tillkommit efter vederbörlig anmälan och länsstyrelsens föreskrifter i allt iakttagits bör länsstyrelsen på grund av ändrade förhållanden kunna ta upp frågan till ny prövning. Nödvändigheten att trygga trafiksäkerheten får enligt de sakkunniga anses väga lika tungt, vare sig utfarten tillkommit i föreskriven ordning eller inte. Länsstyrelsen har f. ö. redan nu möjlighet att meddela beslut om slopande av utfarter, närhelst en sådan åtgärd är påkallad med hänsyn till trafiksäkerheten eller eljest av särskilt skäl. Markägarens intressen får i sådana och liknande fall tillgodoses genom bestämmelser om rätt till ersättning av väghållaren.

De sakkunniga anser att länsstyrelsens befogenhet att meddela föreskrifter om befintliga utfarter inte bör, såsom fallet är nu, vara begränsad till möjligheten att föreskriva slopande av utfart utan att den också bör omfatta möjlighet att meddela föreskrift om flyttning eller ändring av utfarten och att utfärda trafikföreskrift. Genom sådana föreskrifter kommer det enligt de sakkunniga ofta att visa sig möjligt att bibehålla en utfart som av trafiksäkerhetsskäl annars hade måst slopas. Länsstyrelsen får på detta sätt betydligt bättre möjligheter att anpassa sina ingripanden efter vad situationen i det särskilda fallet kräver. Utom de påtagliga fördelar som detta innebär för de enskilda intressenterna, torde reformen enligt de sakkunniga också medföra väsentliga besparingar för det allmänna genom att kostnaderna för inträngsersättningar nedbringas.

Länsstyrelsens föreskrift om flyttning eller ändring av utfart bör enligt de sakkunnigas mening vid behov innefatta ett bemyndigande för väghållaren att för vägändamål eller eljest för utfartsanordningar ta i anspråk vissa markområden även mot markägarens vilja. En förutsättning härför är, framhåller de sakkunniga, att markägaren inte i stället väljer att helt slopa utfarten, något som alltid står honom fritt och kan vara en praktisk lösning, om han har en annan utfartsmöjlighet. De sakkunniga framhåller att det markområde som skall tas i anspråk i anledning av föreskrift om flyttning eller ändring av utfart bör vara tydligt angivet i länsstyrelsens beslut, så att någon tveksamhet om beslutets innebörd inte behöver uppstå.

De sakkunnigas uttalanden om innebörden av länsstyrelsens beslut i frågor om flyttning eller ändring av utfart tar i första hand sikte på det fall att utfarten tjänar endast en fastighets behov och att den mark som behöver tas i anspråk ingår i samma fastighet. Härmed kan enligt de sakkunniga likställas det fall, att utfarten är avsedd för två eller flera fastigheter och marken utgör en samfällighet för exakt samma krets av fastigheter. För det fall däremot att utfarten är avsedd för en viss fastighets behov och marken tillhör en annan fastighet, liksom för det fall att utfarten är avsedd för två eller flera fastigheter och marken tillhör blott någon eller några av dessa eller ytterligare någon fastighet har del i marken, behövs en reglering mellan fastigheterna inbördes som ibland kan bli ganska komplicerad. För att avgöra frågor av denna art anvisar EVL ett särskilt förfarande. De sakkunniga föreslår såsom komplement till de förut föreslagna reglerna en ny bestämmelse i väglagen enligt vilken vederbörande väghållare har rätt att påfordra att för rättning enligt EVL kommer till stånd, om så behövs för att få ta i anspråk mark vid flyttning eller ändring av utfart.

I anslutning till nu behandlade regler om rätt för väghållare att ta i anspråk mark uppmärksammar de sakkunniga den i AVL upptagna bestämmelsen om rätt för väghållare att själv bygga enskild väg i stället för att betala inträngsersättning samt att för sådant ändamål påkalla förrättning en-

ligt EVL. Denna bestämmelse, anför de sakkunniga, går i viss mening längre än de av dem föreslagna nya reglerna, i det att den inte omedelbart motiveras av trafiksäkerhetens krav eller annat direkt vägintrasse utan främst av önskemålet att hålla intrångsersättningarna på en skälig nivå. Enligt de sakkunnigas mening är emellertid detta motiv så starkt att bestämmelsen bör bibehållas vid sidan av de föreslagna nya reglerna. De sakkunniga påpekar att mot bestämmelsen kan anmärkas att den reglerar bara det fall att väg skall byggas över annan fastighet än den för vilken utfarten är avsedd och inte anvisar något medel att lösa tvister om rätt att ta i anspråk mark som tillhör sistnämnda fastighet. De sakkunniga finner detta vara en brist och föreslår en ny bestämmelse av innebörd att såväl ägaren av fastighet för vilken vägen skall byggas som väghållaren får hänskjuta tvist angående vilken mark som skall tas i anspråk till vägsynenämnden. För denna prövning bör enligt de sakkunniga gälla att syftet med den planerade åtgärden skall tillgodoses med minsta intrång och olägenhet för fastighetens ägare och annan. Ersättningsfrågor anser de sakkunniga inte böra prövas av vägsynenämnden. De bör i stället lösas i samband med den större frågan om ersättning i anledning av den åtgärd som föranlett företaget.

I fråga om väghållarens rätt att i vissa fall påkalla förrättning enligt EVL och att föra talan vid sådan förrättning anser de sakkunniga gällande regler vara i behov av översyn. I EVL saknas regler om företrädet mellan två eller flera personer som äger föra talan för samma fastighet. Det är därför inte alltid säkert att en av väghållaren med stöd av AVL påkallad förrättning leder till det önskade resultatet, nämligen att väghållaren får rätt att bygga väg. Om väghållarens rätt att påkalla förrättning och där föra talan för fastigheten skall göras effektiv, är det enligt de sakkunniga nödvändigt att väghållaren får det avgörande ordet, när det gäller att för fastighetens räkning framställa yrkanden gentemot ägarna av andra fastigheter. En sådan ordning kan enligt de sakkunniga inte gärna tänkas vara till nackdel för ägaren av den fastighet för vilken vägen byggs. Det är ju väghållaren som betalar inte bara ersättningen för ianspråktagande av mark utan också kostnaden för vägens byggande. Kan väghållaren inte helt tillgodose en viss fastighets intressen, får han i stället betala intrångsersättning. Fastighetsägarens ekonomiska intressen är under alla förhållanden skyddade. Den omständigheten att väghållaren får det avgörande ordet, när det gäller att vid vägförrättning framställa yrkanden för fastighetens räkning, innebär enligt de sakkunniga inte att fastighetsägaren skulle komma att sakna möjlighet att framföra sina synpunkter antingen till väghållaren eller direkt vid förrättningen. Väghållaren kan också förutsättas vara benägen att tillgodose sådana önskemål, i den mån de är rimliga. Den diskuterade ordningen medför enligt de sakkunnigas mening vinster i klarhet och effektivitet. Med hänsyn härtill och då den inte synes medföra några olägenheter från annan synpunkt, föreslår de sakkunniga att den blir införd i den nya väglagen och görs tillämplig såväl på de fall, då

förrättningen är ett led i verkställigheten av länsstyrelsens föreskrift om flyttning eller ändring av utfart, som på de fall, då väghållaren själv tar initiativet till att bygga ny väg för att minska det intrång som uppstår genom förbud eller föreskrift rörande utfart.

Reglerna om ersättning till markägare och andra i anledning av länsstyrelsens ingripanden med stöd av de föreslagna nya reglerna om utfartsvägar anser de sakkunniga till sina huvuddrag böra utformas i anslutning till vad som gäller nu. Det kan enligt de sakkunniga möjligen diskuteras, om nu gällande begränsning av ersättningsrätten till fall, då avsevärt men uppkommer, bör bibehållas för framtiden. De sakkunniga finner dock starka skäl tala för denna begränsning. Dels utgör den omständigheten att staten utan kostnad tillhandahåller en förstklassig transportled regelmässigt en sådan förmån för de kringliggande fastigheterna, att det är befoget att dessa utan ersättning får tåla intrång av vägen åtminstone intill det mått som de nuvarande reglerna förutsätter. Dels hindrar begränsningsregeln mindre nogräknade fastighetsägare från att med avsikt bygga mycket enkla och uppenbart otillfredsställande utfarter för att därigenom vältra över en del av kostnaderna på väghållaren. Dessutom skulle reglering av krav på ersättning för mindre väsentliga skador medföra en arbetsinsats för vägväsendets personal som inte skulle stå i rimlig proportion till sakens betydelse från allmän eller enskild synpunkt. De sakkunniga föreslår därför att rätten till ersättning liksom hittills begränsas till sådana fall då skadan är avsevärd.

Enligt gällande regler skall ersättning utgå för avsevärd kostnad för byggande av ny eller ändrad väg och för avsevärt men som genom länsstyrelsens ingripande uppkommit vid fastighetens nyttjande. Om ökning av kostnaden för vägunderhåll kan ersättas framgår inte klart av AVL. Ett förtydligande är på sin plats, anser de sakkunniga. De föreslår att regeln om ersättning för avsevärd kostnad för byggande av ny eller ändrad väg i den nya väglagen i stället avfattas så att avsevärd ökning av eljest erforderlig väghållningskostnad blir ersättningsgill. På det sättet blir det klart, framhåller de sakkunniga, att avsevärd ökning av kostnaden för vägunderhåll berättigar till ersättning. Samtidigt inskräps — genom att rätten till ersättning begränsas till merkostnad utöver eljest erforderlig kostnad — att fastighetsägaren inte bör tillåtas att på det allmänna övervältra någon del av den kostnad som han under alla förhållanden skulle ha fått vidkännas för att få till stånd en godtagbar utfart för fastigheten. Vid bedömande av vad som i detta hänseende är godtagbart bör enligt de sakkunniga också trafiksäkerhetssynpunkter beaktas, särskilt när det är fråga om anläggande av ny utfart. Det bör enligt de sakkunniga i regel kunna antas att fastighetsägaren skulle ha kostat på sig en utfart med rimlig standard. Ersättningsberäkningen bör alltså inte grundas på antagandet att från fastighetsägarens synpunkt en uppenbart

livsfarlig utfart är den naturliga lösningen av fastighetens kommunikationsfrågor, om en bättre lösning kan åstadkommas på något så när rimliga ekonomiska villkor. Ersättningen bör således bestämmas efter en avvägning från fall till fall huruvida merkostnaden för anordnande av en trafiksäker utfart är att anse som erforderlig för fastighetens behov eller föranleds av det trafiksäkerhetsintresse som vägmyndigheterna företräder. När fråga är om flyttning av en sedan längre tid befintlig utfart, torde en generös tillämpning av regeln vara motiverad, anser de sakkunniga. Övervägande skäl talar nämligen oftast för att fastighetsägare, trots eventuella olägenheter från trafiksäkerhetssynpunkt, skulle i det längsta ha behållit utfarten.

Den begränsning av de nuvarande ersättningsreglernas tillämpningsområde, som består i att ersättning kan utgå endast om fastigheten tidigare haft utfart till allmän väg, bedömer de sakkunniga vara nödvändig också i fortsättningen. Att slopa denna begränsning skulle enligt de sakkunniga i princip vara liktydigt med att ålägga väghållaren skyldighet att garantera utfart inte bara för alla nu förefintliga fastigheter utan också för de fastigheter som tillkommer i framtiden. Enligt de sakkunnigas mening utgör fastighetsbildning och därmed förenad byggnadsverksamhet en form av investering. Den som gör investeringen bör i princip svara för alla uppkommande kostnader, bl. a. kostnaden för anordnande av utfart. En tillämpning av ersättningsreglerna på fastigheter som tillkommer i en framtid skulle enligt de sakkunniga innebära en subventionering av denna investering. Om sådan subventionering i ett eller annat fall är befogad har de sakkunniga inte ansett sig böra ta ställning till. De uttalar dock som sin mening att kostnaderna för sådana subventioner i allt fall inte bör belasta vägbudgeten. Någon uppmjukning av ersättningsreglerna i förevarande hänseende anser sig de sakkunniga alltså inte kunna rekommendera.

Med hänsyn till att ersättningsreglerna föreslås få en så generell avfattning, att de i princip blir tillämpliga på alla beslut om utfarter som länsstyrelsen meddelar, bör enligt de sakkunniga ett särskilt undantag göras för det fall att utfarten tillkommit utan att gällande föreskrifter iakttagits. Den som anordnat utfart utan föregående anmälan eller anordnat utfart i strid mot länsstyrelsens föreskrifter eller förbud bör inte ha obetingad rätt till ersättning för kostnad eller annat men som uppkommer genom att utfarten sedermera måste slopas, flyttas eller ändras. Att helt förvägra honom varje rätt till ersättning finner de sakkunniga dock onödigt hårt. Lämpligare anser de sakkunniga vara att reglerna utformas med den utgångspunkten att väghållarens kostnader inte bör bli större till följd av fastighetsägarens underlåtenhet att iaktta gällande bestämmelser. Detta innebär enligt de sakkunniga att fastighetsägaren inte bör ha ersättning för sådan merkostnad eller sådant ytterligare men som kan föranledas av att en olovligen tillkommen anordning tas bort, flyttas eller ändras. Det innebär vidare att fastighetsägaren bör vara skyldig att ersätta väghållarens kostnad för åtgärdens vidtagande. I analogi

med vad som gäller om väghållarens ersättningsskyldighet gentemot fastighetsägare föreslår de sakkunniga att fastighetsägares ersättningsskyldighet gentemot väghållaren begränsas till fall då väghållaren haft avsevärd kostnad för ändamålet. Mindre omfattande åtgärder, som kan utföras i samband med ordinarie vägunderhåll och som inte åsamkar väghållaren någon större merkostnad för arbetslön eller material, bör enligt de sakkunniga inte medföra ersättningsskyldighet för fastighetsägaren.

Eftersom fastighetsägarens rätt till ersättning enligt de föreslagna nya bestämmelserna i regel får anses inträda omedelbart efter tillkomsten av det förbud eller den föreskrift som ersättningsanspråket grundar sig på bör enligt de sakkunniga tiden för preskription av sådant anspråk löpa från samma tidpunkt. Särskilda regler om möjlighet för domstol att uppskjuta beräkningen av framtida skada till senare tidpunkt anser de sakkunniga inte behövliga eller ens lämpliga. De sakkunniga berör i detta sammanhang det fall att länsstyrelsens föreskrift innebär att utfart får bibehållas viss tid och att länsstyrelsen på framställning kan förlänga tiden. Kostnadsökning eller annat men uppkommer i detta fall inte förrän länsstyrelsen vägrar att förlänga tiden för utfartens bibehållande. Det är, anför de sakkunniga, först vid tiden för det sistnämnda beslutet som rätt till ersättning inträder och preskriptionstiden för ersättningsanspråk börjar löpa. Har fastighetsägaren underlåtit att begära förlängning av tiden, torde enligt de sakkunniga någon rätt till ersättning inte föreligga, om inte fastighetsägaren sedermera gör ny ansökan om rätt att bibehålla utfarten och denna ansökan blir avslagen eller väghållaren vidtar åtgärd för att få bort utfarten. Nu redovisade synpunkter är grundade på allmänna regler och behöver därför enligt de sakkunniga inte komma till särskilt uttryck i lagtexten.

Beträffande ersättning till nyttjanderättshavare och innehavare av annan särskild rätt till fastighet bör enligt de sakkunnigas mening i princip gälla detsamma som om ersättning till fastighetsägare. En förutsättning för rätt till ersättning bör dock liksom nu vara att rättigheten upplåtits innan förbud eller föreskrift beträffande utfarten meddelats.

De sakkunniga anser vidare att den nya väglagen liksom AVL bör innehålla en bestämmelse om lösenskyldighet för väghållare i de fall, då synnerligt men uppstår i anledning av föreskrift eller förbud beträffande utfart.

Såsom nämnts i det föregående innebär övergångsbestämmelserna till 1947 års lagstiftning i korthet att ägare av sådan fastighet, som tillkommit före den 1 januari 1948, har rätt till ersättning i anledning av utfartsförbud och beslut om slopande av utfart, även om någon utfart faktiskt inte finns vid den tidpunkt, då förbudet eller beslutet tillkommer. Grunden härför är den att det beträffande sådana fastigheter inte varit möjligt att i samband med fastighetsbildningen beakta inskränkningarna i rätten att anordna utfart enligt 31 a—31 c §§ AVL. Enligt de sakkunniga kan man

räkna med att numera det helt övervägande flertalet fastigheter av ifrågasatt varande kategori blivit bebyggda och försedda med utfart. Det kan dock, framhåller de sakkunniga, inte uteslutas att det fortfarande finns en och annan sådan fastighet, som ännu inte tagits i bruk för sitt ändamål eller som av annan orsak ännu inte fått sin utfartsfråga ordnad. I allmänhet kan detta enligt de sakkunniga antas bero på att ändamålet med fastighetsbildningen förfallit, medan det bara i något enstaka undantagsfall förhåller sig så, att frågan om anordnande av utfart ännu kan tänkas bli aktuell. Med hänsyn härtill och då en övergångsbestämmelse av förevarande art inte lämpligen bör bibehållas under obegränsad tid, anser de sakkunniga att bestämmelsen bör upphävas. Skälighetshänsyn talar enligt de sakkunniga dock för att vederbörande rättsägare erhåller visst rådrum, förslagsvis 1—2 år, för att göra framställning hos länsstyrelsen om rätt att anordna utfart i enlighet med de föreslagna nya bestämmelserna.

De sakkunniga berör i detta sammanhang några frågor om bryggor och andra tilläggsplatser för båtar vid eller i närheten av allmän väg.

Vissa vägförvaltningar har för de sakkunniga framhållit att problem från trafiksäkerhets- och väghållningssynpunkt kan uppstå vid allmänna vägar som går utmed eller i närheten av hav, insjö eller vattendrag. Särskilt inom områden som har mera omfattande fritidsbebyggelse eller som på annat sätt nyttjas för friluftsliv i större omfattning förekommer det att fordon i stor utsträckning förs till och från vägen på platser där särskilda anordningar för till- och avfart inte är anordnade. På och längs vägarna är ofta ett stort antal fordon parkerade. Vägen nyttjas i oproportionerligt stor omfattning för gångtrafik. Enskilda bryggor ansluts ibland direkt till vägbanken och ibland till angränsande markområden. Det händer också att båtar förtöjs direkt vid vägbanken. Det har med anledning härav ifrågasatts, om inte bestämmelser bör meddelas i väglagen för att komma till rätta med dessa problem, t. ex. förbud mot förtöjning av båtar vid väg.

De sakkunniga framhåller till att börja med att färd till och från fritidsbebyggelse och fritidsområden i princip är ett legitimt trafikbehov som ibland bör leda till att vägen med därtill hörande anordningar omdimensioneras eller ändras på annat sätt. Ibland kan det vara tillräckligt med åtgärder för reglering av trafiken, t. ex. förbud mot stannande, uppställning eller parkering av fordon, förbud mot till- och avfart eller hastighetsbegränsning. Ibland bör trafikregleringen lämpligen kombineras med andra åtgärder, t. ex. uppsättande av stängsel eller sådan profilering av vägslänterna att till- och avfart försvåras. Förekomst av folkgångartrafik i större omfattning kan motivera särskilda övergångsställen eller också särskild gångbana. Förtöjning av båtar vid själva vägen är däremot enligt de sakkunniga i och för sig inte en åtgärd som normalt är till förfång för vare sig vägtrafiken eller väghållning-

en. Ett förbud skulle säkerligen, anser de sakkunniga, vålla större skada än nytta.

Vad beträffar bryggor som anläggs vid fastigheter intill allmän väg kan denna form att utnyttja fastigheten enligt de sakkunnigas mening inte förhindras utan avsevärd skada för vederbörande fastighetsägare. Leder anläggandet av bryggor till ökad körtrafik mellan fastigheterna och vägen, kan de föreslagna bestämmelserna om enskilda utfarter ge möjlighet att i tillräcklig mån beakta trafiksäkerhetsintresset.

Båtbryggor som ansluts direkt till allmän väg blir enligt de sakkunniga att anse som utfarter och således hänförliga under de tidigare föreslagna bestämmelserna i de fall då bryggorna kan användas för fordonstrafik. Mindre bryggor som är avsedda att begagnas uteslutande av gående kommer däremot inte att falla under bestämmelserna om utfarter. De sakkunniga anser att goda skäl kan åberopas för att bestämmelserna bör gälla även bryggor av denna beskaffenhet. Att direkt ansluta en brygga till allmän väg framstår som ett väsentligt ingrepp i väginträdet och bör därför rimligen underkastas anmälningsskyldighet. Härtill kommer, anför de sakkunniga, att det vid den praktiska tillämpningen av reglerna om utfarter säkerligen ofta skulle visa sig svårt att skilja på bryggor tillhörande den ena och den andra kategorien. De sakkunniga föreslår därför att enskild tillhörig brygga som direkt anknyts till allmän väg blir underkastad de föreslagna reglerna om enskilda utfartsvägar, vare sig bryggan är ägnad att befaras med fordon eller inte.

9.3 Remissyttranden

Det stora flertalet remissyttranden innehåller inga principiella erinringar mot de sakkunnigas förslag om ändring av nuvarande regler rörande enskilda utfartsvägar. Vissa detaljfrågor diskuteras dock ganska ingående av remissinstanserna, såsom frågan om anmälningsskyldighetens omfattning och ersättningsfrågan.

Den föreslagna regeln om anmälningsskyldighet för den som avser att anordna utfart till allmän väg tillstyrks av *Svea hovrätt* och *lantmäteristyrelsen*. Av länsstyrelserna ställer sig endast tre, nämligen *länsstyrelserna i Blekinge, Skaraborgs och Värmlands län* negativa. Av övriga länsstyrelser tillstyrker flertalet — liksom hörda regionala organ — förslaget uttryckligen.

Länsstyrelsen i Blekinge län finner det föreslagna förfarandet alltför tungrott och menar att anmälningsskyldigheten bör fullgöras direkt till vägförvaltningen. Länsstyrelsen bör dock i sista hand ha möjlighet att ingripa mot olämpliga utfarter. Liknande synpunkter framförs av *Hälsingborgs stad*. *RLF* anser att anmälningsskyldigheten bör kunna begränsas till att avse endast riksvägar och större länsvägar. *RLF* förutsätter att anmälan inte behö-

ver göras när det gäller utfart som anordnas i samband med nyanläggning av allmän väg.

Länsstyrelsen och länsvägnämnden i Skaraborgs län förordar ett generellt anslutningsförbud, kompletterat med rätt för länsstyrelse att vid behov upprätta och fastställa plan som för viss vägsträcka reglerar enskilda utfartsvägars anslutning. Länsstyrelsen bedömer det nuvarande systemet med anslutningsförbud som så värdefullt att det i sak bör behållas. Anmälningsskyldighet och generellt anslutningsförbud torde dessutom av den enskilde uppfattas på ungefär samma sätt. *Vägförvaltningen i Västerbottens län, överlantmätaren i Värmlands län och länsarkitekterna i Gävleborgs och Västerbottens län* ifrågasätter också om inte ett generellt förbud med regelrätt tillståndsprövning är att föredra. *Överlantmätaren i Värmlands län* menar att det därigenom blir tydligt utsagt att sökande kan förvänta ett beslut, även om någon erinran mot anslutningen inte föreligger. *Länsarkitekten i Västerbottens län* pekar på svårigheten att i tid bevaka inkomna anmälningar.

Enligt *länsstyrelsen i Värmlands län* kan det ifrågasättas om inte det nuvarande systemet är att föredra framför en allmän anmälningsskyldighet. Det framhäver för den enskilde starkare nödvändigheten av restriktivitet. En anmälningsskyldighet för alla allmänna vägar kommer därtill att medföra en betydande administrativ belastning för länsstyrelsen.

Några remissinstanser som i princip tillstyrker den föreslagna anmälningsskyldigheten framför vissa kompletterande synpunkter. *Svea hovrätt* och ett par andra instanser betonar sålunda behovet av åtgärder för att sprida kännedom om anmälningsskyldigheten. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* framhåller nödvändigheten av samråd med byggnadsnämnderna så att inte byggnadslov lämnas till byggande utmed allmän väg på plats där utfart sedan inte lämpligen kan anordnas. *Länsstyrelsen och länsvägnämnden i Stockholms län* finner att till anmälningsskyldigheten bör knytas straffsanktion. *Lantmäteristyrelsen* anser att länsstyrelsen, för att undanröja ovisshet om utfartens tillåtlighet, så fort som möjligt bör underrätta den som har gjort anmälan även i det fall då anslutningen godtas. Enligt *vägförvaltningen i Hallands län* bör det övervägas, om inte i väglagen skall föras in i ett generellt förbud för annan än väghållaren att ansluta väg eller anordna utfart till motorväg eller motortrafikled. För väghållarens del skulle i så fall få gälla skyldighet att inhämta länsstyrelsens medgivande. *Länsvägnämnden i Västerbottens län* anför att tremånadersfristen måste kunna förkortas bl. a. för att tillmötesgå skogsnäringen. Av samma skäl förordar *länsstyrelsen i Västernorrlands län* att tremånaderstiden reduceras väsentligt, när det gäller utfarter av tillfällig natur, samt att anmälan i sådana fall får göras direkt till väghållaren som bör ha befogenhet att meddela föreskrifter om utfartens förläggning och utförande.

Beträffande den prövning som länsstyrelsen enligt förslaget skall verkställa med anledning av anmälan om tilltänkt anslutning av enskild utfarts-

väg till allmän väg anför *länsstyrelserna i Uppsala och Gävleborgs län* samt *länsvägnämnden i sistnämnda län* att inte bara trafiksäkerhetssynpunkter bör beaktas utan också framkomligheten på den allmänna vägen. Det är angeläget att nybyggda vägsträckors höga standard inte väsentligt försämras genom tillkomsten av ett stort antal utfartsvägar.

Vissa remissinstanser behandlar frågor om utfartsvägar som föranleds av fastighetsbildning. *Lantmäteristyrelsen* erinrar bl. a. om förslaget till ny fastighetsbildningslag och anför att, eftersom trafikintresset skall beaktas av fastighetsbildningsmyndighet i samråd med vägmyndighet, det kan ifrågasättas, om den föreslagna anmälningsplikten behöver upprätthållas i sådana fall då fastighetsbildning kommer till stånd och förhållandena är sådana att föreskrift rörande utfartens läge eller utförande inte behövs. I sådana fall anser styrelsen behov av anmälan inte föreligga, om utfarten anläggs inom viss tid, t. ex. två år, efter fastighetsbildningen. *Överlantmätaren i Malmöhus län* och *vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län* anför att vid fastighetsbildning, som förutsätter utfart till allmän väg, länsstyrelsens prövning av utfartsfrågan bör avvaktas innan fastighetsbildningsärendet slutförs. Härav orsakad ökning av arbetet för vägmyndigheter och försening i fastighetsbildningsverksamheten bör enligt överlantmätarens mening kunna tålas.

I fråga om den föreslagna anmälningsskyldigheten vid ändring av befintlig utfart anmärker *Svea hovrätt* att det torde vara svårt för den enskilde att bedöma om en tilltänkt ändring kan vålla olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt eller inte. Problemet bör enligt hovrättens mening belysas närmare i motiven.

Också *länsstyrelsen i Jämtlands län* önskar ett förtydligande av nu ifrågasvarande bestämmelse, men från en annan synpunkt. Enligt länsstyrelsens mening framgår det inte klart, om det kan förhindras att en befintlig utfartsväg används för helt andra ändamål än dem som vägen anlagts för. Länsstyrelsen anser det med hänsyn till trafiksäkerheten angeläget att samma möjligheter finns att reglera trafiken på befintliga utfartsvägar som på nya. Liknande synpunkter återfinns också i andra yttranden. *Länsstyrelsen i Uppsala län* och *länsarkitekten i samma län* samt *överlantmätaren i Värmlands län* menar sålunda att den generella anmälningsplikten bör avse också väsentlig ändring av befintlig utfartsvägs användningssätt och trafikintensitet. Också *länsstyrelsen i Södermanlands län* bedömer möjligheten till reglering av befintliga utfartsvägars användning som önskvärd men anser att bestämmelser härom bör inflyta i VTF. *Överlantmätaren i Kronobergs län* önskar ett klargörande av att ombyggnad av befintlig utfart med anledning av ökad trafikintensitet är likställd med nybyggnad och alltså underkastad anmälningsplikt.

Länsstyrelsen i Östergötlands län förutsätter, liksom *vägförvaltningen i*

samma län, att anmälningsskyldigheten vid ändring av befintlig utfart omfattar också det fall att trafikintensiteten i utfarten ökar. Länsstyrelsen finner det dock angeläget med ett klarläggande att inte exempelvis ett enstaka nytillskott till bebyggelsen utmed en enskild väg, kanske på flera kilometers avstånd från den allmänna vägen, och den därav föranledda trafikökningen medför anmälningsskyldighet.

Den föreslagna anmälningsskyldigheten för anslutning av brygga finner länsstyrelsen i Gävleborgs län tveksam eftersom det i praktiken många gånger är svårt att avgöra om en brygga är ansluten till allmän väg på sådant sätt att anmälan behövs.

De sakkunnigas förslag, att väghållaren i fastighetsägarens ställe skall kunna påkalla förrättning enligt EVL och föra talan vid förrättningen kritiserar av *lantmäteristyrelsen*. Styrelsen, som anser att bestämmelsen bör flyttas till EVL, finner att bärande skäl saknas att ge väghållaren starkare ställning än fastighetsägaren. De sakkunnigas farhågor för att det annars skulle kunna inträffa att förrättningen inte leder till önskat resultat anser styrelsen i huvudsak ogrundade, eftersom vid förrättningen sker officialprövning av den väckta väghållningsfrågan. *Länsstyrelsen i Stockholms län* samt i andra hand hörd instans finner förslaget obilligt mot fastighetsägaren. Länsstyrelsen föreslår att väghållaren och fastighetsägaren jämföras i förevarande hänseende.

De föreslagna ersättningsreglerna bedöms av en rad remissinstanser som för snäva. Av denna mening är sålunda bl. a. *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *Svenska vägföreningen*, *Sveriges advokatsamfund*, *RLF*, *Länsvägnämndernas förbund*, *Motorbranschens riksförbund* och *Svenska Petroleum Institutet*. I allmänhet förordar dessa instanser att skälig ersättning utgår också för skada som inte är avsevärd.

Länsstyrelsen i Stockholms län föreslår en komplettering av ersättningsreglerna för det fall att väghållaren skall betala ersättning med anledning av åtgärd beträffande befintlig utfart och denna underhålls av vägsamfällighet, vägförening eller kommun. I dessa fall bör enligt länsstyrelsens mening ersättningen utbetalas direkt till samfälligheten, föreningen eller kommunen. Härigenom undviks den omgång som skulle uppstå om ersättningen utbetalas till särskilda fastighetsägare och dessa därefter genom uttaxering får betala kostnaderna för det fördyrade vägunderhållet.

De sakkunnigas förslag att 1947 års övergångsbestämmelser till 31 a—31 c §§ AVL skall upphöra att gälla efter en kort preklusionstid av 1—2 år diskuteras av *Svea hovrätt*, som till att börja med framhåller att de sakkun-

niga inte berört de måhända talrika fall där två eller flera före år 1948 tillkomna fastigheter som är belägna utmed allmän väg tills vidare sambrukas och utfart därför ännu inte anordnats från mer än en av fastigheterna. Inte minst inom villa- och sportstugeområden torde detta enligt hovrätten vara vanligt. Med hänsyn till att det i dessa fall inte kan sägas att ändamålet med fastighetsbildningen förfallit anser hovrätten att den korta preklusionstiden är otillfredsställande. Regeln bör därför enligt hovrättens mening utgå. Övergångsbestämmelserna till den nya väglagen bör i stället utformas i enlighet med 1947 års lagstiftning. I varje fall bör preklusionsfristen göras betydligt längre och uppmärksamhet ägnas frågan om hur kännedom om bestämmelsen skall spridas. Också *överlantmätaren i Malmöhus län* har erinringar mot ifrågavarande regel under hänvisning till bestämmelserna att vid avstyckningsförrättning skall tillses att rätt till erforderliga utfartsvägar skapas. En fastighet utan rätt till utfartsväg är i allmänhet inte lämpad för sitt ändamål. Att då, om fastighetsägaren försummar att inom viss tid begära ersättning, beröva honom denna rätt synes högst betänkligt. Förfarandet bör, menar överlantmätaren, åtminstone garantera att ägaren blir hörd.

10. Arbetslag för vinterväghållning på landet

10.1 Gällande bestämmelser

I 41—46 §§ AVL ges bestämmelser om arbetslag för vinterväghållning. Sådana arbetslag skall finnas på länets landsbygd, om vederbörande länsstyrelse bedömer det som erforderligt. Arbetslagens uppgift är att vid svårare snöfall biträda med vinterväghållningen, då det av vägförvaltningen i länet provas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln.

10.2 De sakkunniga

De sakkunniga framhåller att arbetslagen för vinterväghållning enligt AVL, som ersatte de på tjänsteplikt uppbyggda snöploglagen enligt äldre bestämmelser, är en beredskapsorganisation som är avsedd att tas i bruk bara vid exceptionella väderleksförhållanden. Vid riksdagsbehandlingen av förslaget till nuvarande bestämmelser uttalade vederbörande utskott att arbetslag inte fick tas i anspråk förrän vägförvaltningen sökt skaffa erforderlig personal på annat sätt.

Dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ifrågasatt om bestämmelserna bör bibehållas. Enligt de sakkunnigas mening har de skäl som i samband med vägväsendets förstatligande talade för upprättandet av en särskild beredskapsorganisation för svåra snöförhållanden inte längre samma giltighet. Med statens vägverks nuvarande organisation och tekniska resur-

ser anser de sakkunniga situationer av detta slag kunna bemästras utan anlåtande av dylika arbetslag. Med hänsyn härtill föreslår de sakkunniga att bestämmelserna i 41—46 §§ AVL om arbetslag för vinterväghållning upphävs och att motsvarande ändring görs i straffbestämmelserna i 61 § AVL.

10.3 Remissyttranden

De sakkunnigas förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser.

II. Vägnämnder och länsvägnämnder

11.1 Gällande bestämmelser, m. m.

Enligt 16 § AVL företräds de lokala vägintressena på landet och i de städer där kronan ensam är väghållare av vägnämnder och länsvägnämnder. Närmare bestämmelser om dessa organs uppgifter och organisation finns i lagen (1943:436) om vägnämnder och länsvägnämnder. Vägnämndernas verksamhetsområden har senast bestämts genom kungörelsen (1970:424) om vägnämndsområden.

Vägnämnd består av fem ledamöter och har till uppgift att avge yttranden i vägfrågor som berör nämndens område, såsom frågor om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg. Vägnämnd får framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken inom nämndens område. Dessutom får nämnden anföra besvär över statens vägverks och länsstyrelsens beslut i vägfrågor. Ledamöter i vägnämnd och suppleanter för dem utses för en tid av fyra år. De väljs av kommunens fullmäktige eller, om vägnämndens område omfattar två eller flera kommuner, av valda ombud för de olika kommunerna.

Länsvägnämnd skall verka för att vägfrågor som är gemensamma för flera eller alla vägnämndsområden inom länet får den för hela länet ändamålsenligaste lösningen. Länsvägnämnder har bl. a. att avge yttranden i vägfrågor. En av länsvägnämndernas viktigaste uppgifter är att medverka vid upprättandet av flerårsplaner. Länsvägnämnd får anföra besvär över vägverkets och länsstyrelsens beslut.

Ledamöterna och en suppleant för varje ledamot utses av länsstyrelsen, skogsvårdsstyrelsen och vägnämnderna i länet. Länsstyrelsen förordnar två ledamöter, av vilka en skall vara representant för städerna i länet. Skogsvårdsstyrelsen och varje vägnämnd väljer en ledamot. Vägnämnd får till ledamot och suppleant i länsvägnämnd endast välja den som vid valet är ledamot i vägnämnd. Den ledamot som väljs av skogsvårdsstyrelse skall vara förfaren i skogsbruk och väl förtrogen med skogsförhållandena inom länet.

Ledamöter och suppleanter i länsvägnämnd utses under januari eller februari månad året efter det, under vilket val av ledamöter i vägnämnd ägt rum, för en tid av fyra år räknat från den 1 mars det år då förordnandet eller valet skedde.

Länsvägnämnderna är sammanslutna i Länsvägnämndernas förbund som för sin verksamhet erhåller statsbidrag.

Frågan om vilka organ som bör företräda de lokala vägintrössena liksom dessa organs organisation och funktion har behandlats i ett förslag (SOU 1962: 46) rörande vägväsendets distriktsorganisation som avgetts av en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsatt kommitté. Distriktsorganisationskommittén föreslog att vägnämndernas uppgifter skulle övertas av kommunerna och att länsvägnämnderna — i anslutning till en samtidigt föreslagna ny regional indelning för vägväsendet i tolv distrikt — skulle ersättas av distriktsvägnämnder, en för varje distrikt, med samma funktioner som länsvägnämnderna men med en mera allsidig representation av olika transport- och trafikantintressen inom distriktet. Också länsförvaltningsutredningen har lagt upp frågan om den lokala representationen på vägväsendets område. I betänkandet (SOU 1967: 20) Den statliga länsförvaltningen anslöt sig utredningen till distriktsorganisationskommitténs förslag om en avveckling av vägnämnderna. Utredningen ansåg vidare att dess förslag till ny länsstyrelse, enligt vilket länsstyrelsen skall bestå av — förutom verkets chef — ett antal företrädare för länets invånare, i tillräcklig grad tillgodosåg de intressen som bär upp länsvägnämnderna. Kravet på ett i länsinstans infogat allmänt medborgerligt inflytande på vägplaneringen skulle alltså bli uppfyllt. Utredningen betonade att detta inflytande skulle komma att bli starkare än det som länsvägnämnden nu kan utöva, eftersom de medborgerliga representanterna skulle delta i länsstyrelsens beslut och inte bara såsom länsvägnämnden ha en rådgivande funktion. Utredningens slutsats blev att tillräckliga skäl att ha ett rådgivande länsorgan på vägväsendets område inte förelåg och att länsvägnämnderna därför borde upphöra.

11.2 De sakkunniga

De sakkunniga poängterar att vägfrågorna spelar en väsentlig roll från kommunal synpunkt med hänsyn till kommunernas uppgifter i fråga om bl. a. bebyggelseplanering och markanvändning. Bilismen och vägnätets utveckling utgör viktiga förutsättningar för koncentration av servicefunktioner till vissa centralorter. Enligt de sakkunnigas mening finns därför anledning räkna med att kommunerna och särskilt de blivande storkommunerna är intresserade av att vägfrågorna löses på ett för kommunen lämpligt sätt och att nödvändig samordning sker mellan den kommunala planeringen och kommunikationerna. De sakkunniga har mot denna bakgrund

funnit att kommunala organ är ett lämpligare forum för handläggning av vägfrågorna än de nuvarande vägnämnderna. I likhet med distriktsorganisationskommittén anser de sakkunniga därför att de funktioner på vägväsendels område som nu tillkommer vägnämnderna i fortsättningen bör anförtros åt kommunerna. Det antal enheter som vägförvaltningarna har att samråda med kommer visserligen på detta sätt att öka. Antalet ärenden i vilka samråd skall ske är emellertid ganska begränsat och antalet samrådsenheter kommer att minska genom kommunreformen.

De sakkunniga, som inte berör länsförvaltningsutredningens förslag om länsvägnämndernas avskaffande, går i sina överväganden ut ifrån att länsvägnämnder skall finnas också i fortsättningen. De sakkunniga förordar att länsvägnämnderna får en mera allsidig representation än vad som nu är fallet. I varje sådan nämnd bör kunna ingå representanter för exempelvis jordbruket, skogsbruket, näringslivet i övrigt, städerna, landskommunerna, den yrkesmässiga trafiken, den övriga trafiken och totalförsvaret. Sammansättningen bör inte bindas till ett på förhand bestämt antal representanter för olika näringsgrenar eller organisationer, utan varje länsvägnämnd bör få en representation som är avpassad efter näringslivet och trafiken inom länet. Antalet ledamöter i länsvägnämnd anser de sakkunniga lämpligen böra sättas till tolv, att förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av länsstyrelsen. De sakkunniga föreslår att lagen om vägnämnder och länsvägnämnder upphävs och att bestämmelser om länsvägnämnd tas upp i väglagen.

11.3 Remissyttranden

De sakkunnigas förslag att vägnämnderna skall avskaffas och att deras funktioner skall föras över till kommunerna tillstyrks eller godtas i princip av så gott som samtliga remissinstanser. Ett stort antal yttranden innehåller dock synpunkter på den ordning som bör gälla intill dess den pågående kommunreformen är genomförd.

Statens vägverk har inte något att erinra mot att vägnämndernas funktioner övertas av kommunerna. Vägverket framhåller att denna ändring kan komma att medföra merarbete för länsstyrelsen i de fall då storkommuner ännu inte bildats och samrådsorganen alltså blir små kommuner vilkas antal avsevärt överstiger vägnämndernas. Vägverket utgår från att länsstyrelsen kan utnyttja samarbetsnämnderna som remissorgan i fråga om förslag till flerårsplaner. Att samarbetsnämnderna bör vara remissorgan i stället för kommunerna när det gäller yttranden över flerårsplaner förordas av *länsstyrelsen i Östergötlands län*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation* och *Svenska vägföreningen* samt *Länsvägnämndernas förbund*. Ett tiotal remissinstanser, däribland *länsstyrelserna i Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Jämtlands och Västerbottens län*, framhåller att samar-

betsnämnderna är lämpligare organ än de enskilda kommunerna intill dess kommunreformen är genomförd. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* ifrågasätter i detta sammanhang om inte byggnadsnämnden i varje till kommunblocket hörande kommun bör få yttra sig.

Ytterligare ett tiotal remissinstanser, bl. a. *länsstyrelserna i Uppsala och Hallands län* samt *länsvägnämnderna i Kronobergs, Kalmar, Hallands och Värmlands län*, anser att den föreslagna överflyttningen av vägnämndernas uppgifter till kommunerna bör anstå till dess kommunsammanslagningarna har genomförts.

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att vägnämnder bör behållas i någon form. Visserligen kan en del av vägnämndernas nuvarande arbetsuppgifter, främst sådana som rör detaljutredningar, med fördel föras över till kommunala myndigheter. I fråga om övriga uppgifter, som avser bl. a. vägnätets utformning i stort och prioriteringsfrågor i samband med flerårsplaner, blir kommunblocken dock för små enheter. I Värmlands län kommer efter blockbildningen att finnas 18 kommuner, medan antalet vägnämndsområden f. n. uppgår till sju. De lokala intressena bör därför också i fortsättningen företräddas av vägnämnder. Dessa bör bestå av fem ledamöter, som utses av länsstyrelsen för att säkerställa en allsidig representation.

Enligt *länsvägnämnden i Örebro län* bör det tydligare anges i lagen vilka uppgifter som i förevarande sammanhang skall anförtros kommunerna. *Länsstyrelsen i Stockholms län* finner det betydelsefullt att trafiknämndernas lokala sakkunskap tas till vara. Detta bör lämpligen ske på det sättet att kommun, då den har att yttra sig i vägärenden, dessförinnan inhämtar yttrande från trafiknämnden i kommunen.

I fråga om länsvägnämnderna har de sakkunnigas förslag mött en rad erinringar.

Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller att de ärenden som handläggs av länsvägnämnden som regel också bör behandlas av länsstyrelsens planeringsråd. Länsstyrelsen ifrågasätter om det är nödvändigt med denna dubbla rådgivning. Planeringsrådet är vidare i högre grad än länsvägnämnden insatt i den allmänna samhällsplaneringen och har därmed bättre förutsättningar att sätta in vägfrågorna i större sammanhang. Länsstyrelsen väcker därför frågan om man inte bör låta planeringsråden fylla de funktioner som enligt de sakkunnigas förslag avsetts för länsvägnämnderna. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs och Västmanlands län*. Också *länsstyrelsen i Kronobergs län* ifrågasätter om det finns tillräckliga skäl att bibehålla länsvägnämnderna som särskilda rådgivande organ i vägfrågor vid sidan av planeringsråden. Länsstyrelsen vill dock inte motsätta sig att länsvägnämnderna bibehålls i avvaktan på att frågan om medborgarrepresentation i länsstyrelserna fått en definitiv lösning.

Länsstyrelserna i Jönköpings och Örebro län anser att frågan om länsvägnämnderna bör prövas i samband med övervägandena om den framtida organisationen av länsförvaltningen. *Länsstyrelserna i Uppsala, Hallands och Västernorrlands län* hänvisar till att de lillstyrkt eller godtagit länsförvaltningsutredningens förslag om länsvägnämndernas avskaffande i samband med att länsstyrelserna får medborgarrepresentation. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* biträder de sakkunnigas förslag rörande länsvägnämnderna men framhåller att den därmed inte har tagit ställning till frågan om handläggningen av hithörande uppgifter i en framtida länsförvaltning.

De remissinstanser som inte har någon erinran mot att länsvägnämnderna skall finnas kvar, tillstyrker eller godtar överlag de sakkunnigas uttalande att nämnderna i fortsättningen bör få en mera allsidig representation. *Länsvägnämndernas förbund* och *Näringslivets trafikdelegation* stryker särskilt under denna synpunkt. *Trafikdelegationen* betonar samtidigt vikten av att näringslivet får en bred representation i länsvägnämnderna och föreslår att handelskamrarna bereds tillfälle att till länsstyrelsen avge förslag på minst fyra personer jämte ersättare som är lämpade att representera näringslivet i nämnden. Dessutom bör enligt trafikdelegationens mening förslag inhämtas av länsstyrelsen från jordbrukets och den yrkesmässiga biltrafikens lokalorganisationer. Liknande synpunkter uttrycker *handelskamrarna i Norrköping* och *Gävle*. *Handelskammaren i Norrköping* ifrågasätter i detta sammanhang nödvändigheten av kommunal representation i länsvägnämnderna. Med det av de sakkunniga föreslagna antalet ledamöter är det enligt handelskammarens mening inte möjligt att i länsvägnämnden inrymma kommunala representanter från alla regioner i ett län. Möjligen kunde man inskränka sig till att låta landstinget föreslå en eller två personer som fick företräda de kommunala intressena. Enligt *länsvägnämnden i Västerbottens län* bör antalet ledamöter i länsvägnämnden utökas i de nordligaste länen, om olika samhällsintressen i dessa län, från både inland och kustland, skall kunna bli representerade.

Statens naturvårdsverk förordar att en särskild representant för naturvård och friluftsliv får ingå i varje länsvägnämnd. *Motorbranschens riksförbund* anser att motorbranschen bör bli företrädd i länsvägnämnderna. Skulle detta inte vara möjligt inom ramen för det föreslagna antalet ledamöter bör detta antal kunna ökas eller den ordningen införas att näringsgrenar utan ordinarie representation får utse adjungerad ledamot.

Sättet för utseende av ledamöter i länsvägnämnd berörs av några remissinstanser. *Länsstyrelsen i Jämtlands län*, *länsvägnämnden i Kronobergs län* och *vägförvaltningen i Västerbottens län* anser att ledamöterna bör utses av länsstyrelsen. *Länsstyrelsen i Kalmar län* finner att halva antalet ledamöter bör väljas av landstinget eller förvaltningsutskottet. *Länsstyrelsen* och *länsvägnämnden i Gävleborgs län* förordar att sex eller åtta ledamöter utses av landstinget och övriga av länsstyrelsen. *Länsvägnämnden i Kalmar län*

är av den uppfattningen att den nuvarande ordningen för utseende av ledamöter i länsvägnämnd bör bibehållas. I andra hand föreslås att landstinget skall få utse ledamöterna. *Vägförvaltningen* och *länsvägnämnden i Örebro län* ifrågasätter om inte majoriteten av ledamöterna bör utses av kommunerna. På liknande sätt uttalar sig också *Karlskoga stad*. *Svenska kommunförbundet* anser det böra övervägas om inte behovet av kommunal representation i länsvägnämnd lämpligen bör tillgodoses genom ett valsystem liknande det som tillämpas vid val av byggarbetsnämnd.

Näringslivets trafikdelegation anser det önskvärt att länsvägnämndernas skyldigheter och befogenheter preciseras i författning. Samma uppfattning har *Motororganisationernas samarbetsdelegation*, *Sveriges trafikbilägares riksorganisation*, *Svenska vägföreningen* och *Länsvägnämndernas förbund*. Också *länsstyrelsen i Värmlands län* förordar att länsvägnämndernas arbetsuppgifter närmare klarläggs.

Länsstyrelsen och länsvägnämnden i Kalmar län saknar i de sakkunnigas förslag en bestämmelse som ger landshövding och vägdirektör rätt att närvara vid länsvägnämnds sammanträden.

11.4 Partiell länsförvaltningsreform

1970 års riksdag har beslutat riktlinjer för en partiell omorganisation av den statliga länsförvaltningen (prop. 1970: 103, 1970: SU 132, 1970: KU 34, rskr 1970: 248 och 1970: 308). Länsstyrelsen får en lekmanastyrelse med landshövdingen som ordförande och tio andra ledamöter. De nuvarande planeringsråden, som har en rådgivande funktion, upphör. Av lekmanaledamöterna skall fem utses av landstinget och fem av Kungl. Maj:t. Därvid har förutsatts att landstinget före valet inhämtar förslag från länsavdelningen av Svenska kommunförbundet och att Kungl. Maj:t tillgodoser behovet av samordning med näringsliv och arbetsmarknad. För varje lekmanaledamot skall utses en personlig suppleant. Den nya länsstyrelsen får som en huvuduppgift att leda och samordna den samhällsplanering som bedrivs inom den statliga länsförvaltningen. I frågor om översiktlig planering av större regionalpolitisk betydelse skall länsstyrelsen överta beslutanderätten från vissa andra länsorgan. På vägplaneringens område medför reformen ingen ändring av länsstyrelsens nuvarande funktioner. Länsarkitektkontoret skall organisatoriskt inordnas i länsstyrelsen. Länsvägnämnder och vägförvaltningar skall dock bibehållas som fristående länsorgan. Omorganisationen beräknas ske den 1 juli 1971.

12. Domstol i vägmål

12.1 Gällande bestämmelser

Enligt 23 § första stycket AVL är ägodelningsrätt första domstol i mål om ersättning enligt 19 § med anledning av upplåtelse av vägrätt. Detsamma gäller enligt 31 b § mål om ersättning för kostnad eller men till följd av förordnande om reglering av tillfart till allmän väg och enligt 33 a § mål om ersättning för skada till följd av förbud att intill väg uppföra byggnad eller ha upplag, stängsel eller annan anordning. Ägodelningsrätt handlägger också mål om gottgörelse för förlust som inteckningshavare lider till följd av att ersättning enligt 19, 31 b eller 33 a § AVL inte har blivit nedsatt eller till följd av att sådan ersättning har blivit för lågt beräknad och inte prövats av domstol (21 § och 23 § första stycket).

Enligt 24 § första stycket AVL är fastighetsägare, om vägs framdragande över fastigheten medför synnerligt men vid nyttjandet av fastigheten eller del därav, berättigad att begära att väghållaren löser fastigheten eller delen. Yrkande om lösen prövas av ägodelningsrätten. Förklaras väghållaren lösningsskyldig, gäller enligt 24 § andra stycket för frågans vidare behandling expropriationslagens regler i tillämpliga delar, varvid både väghållaren och fastighetsägaren får väcka talan vid expropriationsdomstolen. En motsvarande ordning gäller enligt 31 c § i fråga om inlösen med anledning av förordnande om reglering av tillfart till allmän väg och enligt 33 a § andra stycket i fråga om lösen med anledning av förbud att intill väg uppföra byggnad eller ha upplag, stängsel eller annan anordning.

Reglerna om ägodelningsrätt finns i 21 kap. lagen (1926: 326) om delning av jord å landet (JDL) och 6 kap. 16 § lagen (1917: 269) om fastighetsbildning i stad (FBLS). Dessa regler har genom lagändringar år 1969 (SFS 1969: 810—811) undergått vissa jämkningar med anledning av den reform av de allmänna underrätternas organisation som beslutats av 1969 års riksdag (prop. 1969: 44, 1969: 1LU 38, rskr 1969: 283). Reformen innebär att en ny, för land och stad enhetlig underrättstyp, tingsrätterna, införts fr. o. m. den 1 januari 1971. Ägodelningsrätternas domkretsar sammanfaller med de allmänna underrätternas. Om domsaga helt eller delvis består av stad, vars rådhusrätt ersatts av tingsrätt, är tingsrätten ägodelningsrätt. Annars består ägodelningsrätten av en ägodelningsdomare såsom ordförande och tre ägodelningsnämndemän. Den lagfarne domare i tingsrätten som förordnats därtill är ägodelningsdomare. Ägodelningsnämndemännen bör vara allmänt betrodna, i lantushållning kunniga och med ortens förhållanden väl förtrogna. De skall vara valbara till nämndemän i domsagan och får inte ha uppnått 65 års ålder. Överlantmätaren och länsarkitekten kan kallas att biträda ägodelningsrätten.

Bestämmelser att mål skall tas upp av ägodelningsrätt finns, förutom i

JDL och FBLS, bl. a. i lagen (1926: 336) om sammanläggning av fastigheter å landet, lagen (1930: 99) om delning av fastighet vid ändring i rikets indelning m. m. och lagen (1952: 152) om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m. Enligt lagen (1970: 989) om införande av fastighetsbildningslagen (prop. 1970: 144, 1970: 3LU 92, rskr 1970: 464) skall nu nämnda lagar upphöra att gälla när fastighetsbildningslagen (1970: 988) (FBL) träder i kraft den 1 januari 1972.

Föreskrifter att mål skall tas upp av ägodelningsrätt finns i ytterligare ett antal författningar. Hit hör bl. a. EVL och, såsom nämnts, AVL.

I fråga om expropriationsdomstol finns de grundläggande bestämmelserna i 14—19 §§ expropriationslagen (1917: 189). Också expropriationsdomstolarnas domkretsar sammanfaller med de allmänna underrätternas. Expropriationsdomstol består av ägodelningsdomaren i orten som ordförande, två särskilt utsedda expropriationstekniker och två nämndemän i orten. I mål av mindre betydelse är domstolen domför med ordförande, nämndemän och en tekniker. Expropriationstekniker förordnas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. De utses för sex år i sänder för varje län till lämpligt antal. Hälften av dem skall ha erfarenhet av fastighetsvärdering i tätort och hälften erfarenhet av sådan värdering på landet. Av de båda nämndemännen bör den ene äga fastighet men den andre inte.

Föreskrifter att mål skall tas upp av expropriationsdomstol finns, förutom i expropriationslagen och AVL, i bl. a. vattenlagen (1918: 523), byggnadslagen (1947: 385), lagen (1960: 690) om byggnadsminnen och naturvårdslagen (1964: 822).

12.2 De sakkunniga

De sakkunniga framhåller att vägrättsmålen tenderar att bli alltmer omfattande och komplicerade, eftersom den vägmark som skall tas i anspråk numera ofta är belägen inom tätorter. Värderingen av sådan mark kräver sakkunskap som inte är representerad i ägodelningsrätterna men väl i expropriationsdomstolarna, till vilka kan knytas tekniker med erfarenhet av fastighetsvärdering inom tätort. De sakkunniga framhåller vidare att väghållaren numera i många fall, särskilt när det gäller motorvägar, använder expropriationsförfarandet för att förvärva äganderätt till vägmarken, medan i övriga fall marken förvärvas på sedvanligt sätt med vägrätt. Härigenom uppkommer risk för att olika värderingsnormer t. o. m. inom samma domsområde utbildar sig. De anförda synpunkterna talar enligt de sakkunnigas uppfattning för att vägrättsmålen överflyttas till expropriationsdomstol. Mål om inlösen enligt väglagen har nära anknytning till expropriationsfallen och bör i princip behandlas på samma sätt som vägrättsmålen. De sakkunniga föreslår därför att också målen om inlösen förs över till ex-

propriationsdomstol. På detta sätt bortfaller den i AVL föreskrivna tidsöddande uppdelningen av förfarandet på två domstolar, ägodelningsrätt beträffande frågan om inlösen och därefter, om inlösen skall ske, expropriationsdomstol.

12.3 Remissyttranden

Den föreslagna överflyttningen av vägmålen till expropriationsdomstol tillstyrks eller lämnas utan erinran av så gott som samtliga remissinstanser, däribland *Svea hovrätt*, *hovrätten för Nedre Norrland*, *lantmäteristyrelsen*, *länsstyrelserna i Kristianstads, Västmanlands och Gävleborgs län*, *expropriationsutredningen*, *RLF*, *Sveriges advokatsamfund* och *Länsvägnämndernas förbund*. *Expropriationsutredningen* anser expropriations- och vägmålen vara så närbesläktade att övervägande skäl talar för att de i fortsättningen handläggs av samma domstol, oavsett om det blir expropriationsdomstol eller någon annan typ av specialdomstol. *Domstolskommittén* finner skälen för en överflyttning vägande och tillstyrker att vägrättsmålen prövas av samma domstol som expropriationsmålen.

Enligt *länsstyrelsen i Kristianstads län* förekommer det att väghållaren i fall, där ersättning för vägrätt är av begränsad storlek, med hänsyn till kostnaderna undviker att söka få ersättningen fastställd till skäligt belopp genom ett domstolsförfarande. Detta förhållande visar enligt länsstyrelsens mening nödvändigheten av att domstolsförfarandet förenklas i möjligaste mån så att kostnaderna kan hållas nere.

12.4 Fastighetsdomstol

Genom lagen (1969: 246) om fastighetsdomstol (FDL) infördes en ny typ av domstol i svensk rätt. Enligt 1 § första stycket FDL skall i varje län finnas en fastighetsdomstol. Kungl. Maj:t kan dock föreskriva att annat område än län skall vara fastighetsdomstols domkrets. Den allmänna underrätt som Kungl. Maj:t bestämmer skall vara fastighetsdomstol. I paragrafens andra stycke föreskrivs att fastighetsdomstol skall ta upp de mål och ärenden som anges i särskild lag eller författning. Domstolens sammansättning regleras i 3 §. I domstolen ingår fem ledamöter, nämligen dels en ordförande, som utses bland de lagfarna i den allmänna underrätten, dels ytterligare en lagfaren domare i underrätten eller i annan underrätt eller i vattendomstol, dels en ledamot med teknisk utbildning och erfarenhet av fastighetsbildning eller fastighetsvärdering och dels två nämndemän, som bör vara allmänt betrodda och väl förtrodda med sin orts förhållanden. Nämndeman i fastighetsdomstol utses genom val för sex år.

Enligt 15 kap. 1 § FBL skall fastighetsbildningsmål, dvs. mål som fullföljs från fastighetsbildningsmyndighet enligt bestämmelserna i nyssnämnda

kap., prövas av fastighetsdomstol. När JDL och FBLS upphävs i och med att FBL träder i kraft den 1 januari 1972, upphör ägodelningsrätterna att finnas till.

Fastighetsdomstol har också att handlägga mål om enskilda anspråk enligt miljöskyddslagen (1969: 387) som trätt i kraft den 1 juli 1969 (prop. 1969: 28, 1969: 3LU 37, rskr 1969: 281). De mål som skall prövas av fastighetsdomstol är mål om inlösen av fastighet eller fastighetsdel (33 §), mål om ersättningsanspråk eller annat enskilt anspråk på grund av miljöfarlig verksamhet (34 §), mål om gottgörelse för förlust som inteckningshavare lider till följd av att ersättning har blivit för lågt beräknad och inte prövats av domstol (35 §) samt mål om ersättning för skada och intrång genom undersökningsarbete (51 §).

FDL har trätt i kraft den 1 juli 1969 (SFS 1969: 247). För handläggning av mål som anges i 33—35 och 51 §§ miljöskyddslagen samt ärenden som har samband med sådana mål har genom kungörelsen (1969: 248) om fastighetsdomstol sex rådhusrätter och häradsrätter — fr. o. m. den 1 januari 1971 motsvarande tingsrätter — utsetts att vara fastighetsdomstolar.

Vid fastighetsdomstolarnas tillkomst förutsattes att dessa domstolar skulle handlägga också andra mål med anknytning till fast egendom än fastighetsbildnings- och miljöskyddsmål. Med hänsyn till sin sammansättning ansågs fastighetsdomstol vara lämpad också för expropriationsmål. Frågan om domstolar i expropriationsmål behandlas i prop. 1971: 106 angående bl. a. fastighetsdomstolarnas kompetensområde. Förslaget innebär bl. a. att expropriationsdomstolarna avskaffas och ersätts av fastighetsdomstolarna fr. o. m. den 1 januari 1972. Propositionen innehåller dessutom vissa förslag till ändring i lagen om fastighetsdomstol. Kungl. Maj:t skall sålunda kunna föreskriva att flera fastighetsdomstolar skall finnas inom samma område och hur målen skall fördelas mellan dessa. Det föreslås vidare att antalet domstolsledamöter kan om särskilda skäl föreligger utökas med ytterligare en teknisk ledamot efter ordförandens bestämmande. I vissa mål och ärenden, nämligen sådana som angår arrende, hyra, bostadsrätt eller tvångsförvaltning av bostadsfastighet, skall domstolen dock bestå av två lagfarna ledamöter och tre nämndemän. En teknisk ledamot kan efter ordförandens bestämmande ingå i domstolen i stället för en av nämndemännen om särskilda skäl föreligger. När mål enligt särskilda bestämmelser efter prövning av själva saken avgörs utan huvudförhandling är fastighetsdomstol domför utan nämndemän. I övrigt är fastighetsdomstol domför med en lagfaren ledamot i samma utsträckning som tingsrätt. Detta innebär bl. a. att huvudförhandling i förenklad form enligt 14 kap. 20 § rättegångsbalken (RB) kan hållas av fastighetsdomstol. I propositionen uttalas att frågan om antalet fastighetsdomstolar kommer att tas upp senare av Kungl. Maj:t. Utgångspunkten därvid kommer emellertid att vara att i princip en fastighetsdomstol bör finnas i varje län.

13. Vägsynenämnder

13.1 Gällande bestämmelser

Vägsynenämnd skall utses för varje vägnämndsområde samt för stad och för stadsliknande samhälle som är väghållare. Vägsynenämnd består av ordförande och två andra ledamöter (54 § första stycket AVL). Ordförande och en ledamot förordnas av länsstyrelsen. En ledamot väljs inom vägnämndsområde av vägnämnden och inom stad eller stadsliknande samhälle av den beslutande myndigheten. För varje ledamot utses en suppleant. Ledamöter och suppleanter utses under januari eller februari månad året efter det varunder val av ledamöter i vägnämnd ägt rum. Mandattiden är fyra år, räknat fr. o. m. den 1 mars det år då förordnandet eller valet skedde (55 §). Vid tillsättande av vägsynenämnd skall enligt 54 § andra stycket tillses att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel blir såvitt möjligt företrädda inom nämnden.

Enligt 56 § skall länsstyrelsen ta emot till nämnden ställda framställningar och avgöra om ärende hör till nämndens prövning. Talan mot vägsynenämnds beslut fullföljs till länsstyrelsen (67 §). Länsstyrelsens beslut i sådant ärende prövas av regeringsrätten enligt 2 § 8:o lagen (109:38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt.

Vägsynenämnd kan enligt 29 § AVL meddela väghållaren tillstånd att sätta upp snöskärm på annans mark invid allmän väg och den kan enligt 31 § bestämma att väghållare på annans mark, dock inte statens, får ta sand, grus, jord eller sten till vägs underhåll. Enligt 36 § första stycket kan vägsynenämnd, om det är påkallat för att vinna fri sikt eller eljest för trafiksäkerheten, för att väg skall kunna torka eller för att snösamling skall kunna hindras, besluta att väghållaren på egen bekostnad får hugga bort träd eller buske eller kvista träd. Föreligger behov att skaffa bort för underhåll av väg hinderlig anordning invid vägen, har vägsynenämnd enligt 36 § andra stycket motsvarande befogenhet att berättiga väghållaren att på egen bekostnad vidta åtgärden. I nu nämnda fall samt då skada uppkommit genom åtgärd som med stöd av 27 § vidtagits som förberedelse för byggande av väg och då länsstyrelsen förordnat om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg (28 §), kan vägsynenämnd bestämma den ersättning som väghållaren har att utge.

Utöver vad som nu har nämnts har vägsynenämnd befogenheter enligt 33 § tredje stycket, 39 § tredje stycket och 76 § första stycket AVL. Enligt 33 § första stycket får utmed väg inom visst avstånd från vägbanans mitt inte förekomma upplag, stängsel eller dylik anordning som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Enligt 33 § andra stycket får i närheten av väg inte förekomma stängsel som förorsakar snösamling på vägen. Länsstyrelsen kan

medge dispens från nu nämnda förbud. Upplag eller annan anordning, som på grund av vägs omläggning eller därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt 33 § första eller andra stycket, får enligt 33 § tredje stycket förbli orubbad. Detsamma gäller enligt 76 § första stycket i fråga om anordning som lagligen tillkommit före AVL:s ikraftträdande. Vägsynenämnden kan dock enligt 33 § tredje stycket och 76 § första stycket föreskriva skyldighet för fastighetens ägare att ta bort, ändra eller byta ut anordningen. Enligt 39 § första stycket får utmed väg inom ett avstånd av 50 meter från vägbanans mitt inte förekomma annonstavla, reklamskylt eller dylikt. Från förbudet kan länsstyrelsen bevilja dispens. Anordning, som på grund av vägs omläggning eller därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt 39 § första stycket, får enligt 39 § tredje stycket förbli orubbad, om inte vägsynenämnden föreskriver att fastighetens ägare skall ta bort anordningen. Vägsynenämnden bestämmer också ersättning för skada genom beslut som meddelas med stöd av 33 § tredje stycket, 39 § tredje stycket eller 76 § första stycket.

13.2 De sakkunniga

Enligt de sakkunniga har inom det statliga vägväsendet höjts röster för att vägsynenämnderna bör avskaffas och att huvudparten av deras befogenheter bör överföras till väghållaren. Tillkallande av vägsynenämnd skulle vara en alltför omständlig procedur för avgörande av de mestadels bagatellartade frågor som ankommer på nämnden. De sakkunniga delar inte denna uppfattning. Sådana beslut som det här är fråga om kan från väghållarens synpunkt framstå som mindre betydelsefulla, men de medför för markägaren vanligen ett icke oväsentligt intrång. Från rättssäkerhetssynpunkt kan också betänkligheter anföras mot att frågor om tvångsupplåtelse prövas av en myndighet som har till uppgift att företräda det ena av två konkurrerande intressen, nämligen vägintresset. Om vägsynenämnden avskaffas, bör ersättningsfrågorna hänskjutas till domstol. Enligt de sakkunnigas mening får det dock anses vara praktiskt att ersättningsfrågor av här förevarande art prövas av den myndighet som förordnar om tvångsupplåtelse av räligheten och att de båda frågorna normalt handläggs gemensamt. Om tvعان skulle råda huruvida vägintresset blir tillräckligt beaktat i vägsynenämndsförfarandet, anser de sakkunniga att rättelse bör åstadkommas i annan ordning. Det kan enligt de sakkunnigas mening knappast göras gällande att sammanträde med vägsynenämnd skulle vara någon omständlig procedur. Nämnden består endast av ordförande och två ledamöter och torde i regel kunna sammanträda ganska snart sedan ett ärende hänskjulits till nämnden. Sammanträdena äger rum på ort och ställe i form av syn och nämndens avgörande träffas i regel omedelbart i anslutning till synen. Tillkallande av vägsynenämnd anser de sakkunniga vara en enkel och praktisk metod för avgörande

av mindre tvister mellan väghållaren och ägare av mark vid vägen. Enligt deras uppfattning bör vägsynenämnden bibehållas. De sakkunniga erinrar om att de, såsom förut nämnts (9.2), föreslår att vägsynenämndens uppgifter utökas genom att nämnden i vissa fall skall kunna förordna om upplåtelse av mark för enskild utfart. De sakkunniga föreslår också, i syfte att stärka nämndens sakliga kompetens och i anslutning till vad som på många håll är praxis, att nämndens ordförande och suppleant för honom skall vara ordinarie innehavare av domarämbete. Förutom ordförande skall nämnden ha två ledamöter. För att större enhetlighet i bedömningen och samtidigt en administrativ förenkling skall kunna uppnås föreslår de sakkunniga att antalet vägsynenämnder minskas till en för varje län. Enligt förslaget skall länsstyrelsen utse ordförande, ledamöter och suppleanter för envar av dem.

13.3 Remissyttranden

De sakkunnigas förslag att vägsynenämnder också i fortsättningen skall handlägga vissa ärenden enligt väglagen men ha län som verksamhetsområde lämnas i princip utan erinran av remissinstanserna. *Sveriges advokatsamfund* finner det dock otillfredsställande att frågor om rätt att på annans mark ta sand, grus, jord eller sten till underhåll av väg liksom därav föranledda ersättningsfrågor (35 § FAVL), såsom de sakkunniga föreslår, skall handläggas av vägsynenämnd och, vid fullföljd, av länsstyrelse och administrativ domstol. Samfundet anser att dessa instanser saknar lämplig organisation för avgörande av ersättningsfrågor och förordar att nämnda ärenden överförs till expropriationsdomstolarna. Det hör enligt samfundet också beträffande andra ersättningsfrågor, som de sakkunniga anser bära prövas av vägsynenämnd, övervägas, om inte fastighetsägare bör erbjudas möjlighet att begära avgörande av expropriationsdomstol (46, 51 och 54 §§ FAVL).

I några remissyttranden diskuteras förslaget att ordförande i vägsynenämnd och suppleant för honom skall vara ordinarie innehavare av domarämbete. *Länsstyrelsen i Blekinge län* anser att det är tillräckligt om vederbörande är lagfaren. Även exempelvis en förutvarande domare bör kunna anlitas för ifrågavarande uppdrag. *Vägnämnden i Kalmar läns mellersta vägnämndsområde* menar att det inte är nödvändigt att ordföranden har domarkompetens. *Överlantmätaren i Kronobergs län* framhåller att de ärenden som skall handläggas av vägsynenämnd har stor likhet med dem som avgörs i samband med fastighetsbildning och vid förrättningar enligt EVL. Lantmätare vid det statliga lantmäteriet bör därför kunna komma i fråga som ordförande och suppleant för ordförande i vägsynenämnd.

Vägnämnden i Kalmar läns mellersta vägnämndsområde förordar att ledamöterna i vägsynenämnd — med undantag möjligen för ordföranden — utses genom val, i första hand av vägnämnd och i andra hand av landstinget.

14. Serviceanordningar

14.1 Gällande bestämmelser

AVL innehåller inte några bestämmelser som reglerar lokaliseringen utmed allmän väg av serviceanordningar av typen bensinstationer, reparationsverkstäder, kiosker, motell m. m. Vissa regler i AVL kan dock i detta sammanhang vara av betydelse. Så är fallet med bestämmelserna i 33 och 34 §§, enligt vilka för tillkomsten av byggnader och vissa andra anordningar i närheten av väg krävs tillstånd av länsstyrelsen. Av betydelse är också bestämmelserna om enskilda utfartsvägar i 31 a §, varigenom utfart till allmän väg kan regleras.

14.2 De sakkunniga

De sakkunniga föreslår att i väglagstiftningen skall föras in ett nytt planinstitut för område utan fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, nämligen plan för lokalisering av serviceanordningar. Länsstyrelsen skall kunna fastställa sådan plan, om det med hänsyn till trafiksäkerheten eller av annat särskilt skäl är påkallat. I planen skall anges vilka områden vid eller i närheten av vägen som skall användas för anläggande av bensinstationer och andra serviceanordningar och, i den mån det behövs, hur områdena skall få disponeras för anläggningar av skilda slag. Vidare föreslås att planen skall ange visst avstånd från vägen, högst 300 meter, inom vilket serviceanordningar inte får anläggas. Planens bindande karaktär skall markeras genom en föreskrift om förbud att utan länsstyrelsens tillstånd inrätta serviceanordning i strid mot planen eller ta befintlig anordning i anspråk för ändamål som strider mot planen. Sakägare som berörs av sådant förbud skall under vissa förutsättningar kunna få ersättning av vägghållaren.

14.3 Remissyttranden

Remissopinionen är starkt kritisk mot de sakkunnigas förslag. Kritiken vänder sig i första hand mot sättet för den föreslagna regleringens genomförande, nämligen att planläggningen skall ske utanför byggnadslagstiftningens ram. Från flera håll uttalas också att gällande byggnadslagstiftning och reglerna om anslutning av enskild väg till allmän väg är tillräckliga för att bemästra situationen.

15. Departementschefen

15.1 Allmänna synpunkter

15.1.1 Inledning

Erfarenheterna av nu gällande lagstiftning om allmänna vägar, vilken huvudsakligen härrör från år 1943, är i allt väsentligt goda. Med hänsyn till bl. a. bilismens snabba utveckling har dock en modernisering och komplettering av ifrågavarande lagstiftning visat sig önskvärd. År 1960 tillkallades särskilda sakkunniga för att verkställa en översyn av väglagsliftoningen. De sakkunniga, 1960 års vägsakkunniga, har funnit att de författningsändringar som är påkallade har en sådan omfattning att en ny lag om allmänna vägar och en ny vägstadga bör utfärdas. Under remissbehandlingen har behovet av en modernisering av väglagsliftoningen allmänt betonats. Jag delar uppfattningen att lagen (1943: 431) om allmänna vägar (AVL) och stadgan (1943: 437) angående behandlingen av vissa vägfrågor (vägstadgan) (VSt) bör ersättas med nya författningar. Dessa bör enligt min mening benämnas väglag (VägL) och vägkungörelse (VK). Praktiska skäl talar för att de nya författningarnas benämning skiljer sig från motsvarande äldre författningar.

När det gäller moderniseringen av väglagsliftoningen har jag ansett det motiverat att gå längre än de sakkunniga, bl. a. för att uppnå en bättre överensstämmelse i författningstekniskt hänseende med nyare lagstiftning på angränsande områden. Även av andra skäl har jag funnit anledning att i viss mån disponera om bestämmelserna i de sakkunnigas författningsförslag. Sålunda har vissa grundläggande bestämmelser om handläggningen av vägfrågor tagits upp i förslaget till VägL, medan föreskrifter för tillämpningen av bestämmelserna i VägL avses få sin plats i VK. För sammanhangets skull kommer jag i det följande att på vissa punkter beröra även regler som bör tas upp i VK eller andra författningar som beslutas av Kungl. Maj:t.

Utöver nu nämnda avvikelser i fråga om dispositionen av författningsmaterialet innefattar föreliggande förslag till VägL vissa redaktionella och sakliga ändringar i förhållande till de sakkunnigas förslag. Dessa ändringar är ett resultat av remissbehandlingen och lagstiftningsärendets beredning inom kommunikationsdepartementet. Sålunda har bestämmelserna om ersättning och inlösen, som i AVL och de sakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar (FAVL) är direkt knutna till regleringen av de åtgärder som kan föranleda rätt till ersättning eller inlösen, förts samman till en avdelning i slutet av lagen. Andra ändringar är belingade av lagstiftningsreformer som har genomförts eller beslutats efter det att de sakkunniga lagt fram sitt förslag. I detta sammanhang vill jag erinra om de ändringar i kommunallagstiftningen som trätt i kraft den 1 januari 1971 och som innebär att tidigare beteckningar på de borgerliga primärkommunerna — landskom-

mun, köping och stad — mönstrats ut ur kommunallagarna och ersatts med den enhetliga beteckningen kommun (SFS 1969: 765—770). Vidare kan nämnas en rad reformer på förvaltningsrättens område vilka är avsedda att träda i kraft den 1 januari 1972. I prop. 1971: 30 föreslås sålunda tre nya lagar av central betydelse på den offentliga förvaltningens område, nämligen lag om allmänna förvaltningsdomstolar, förvaltningsprocesslag och förvaltningslag. Förslagen innebär dels att rättskipningen i regeringsrätten och kammarrätt omorganiseras, dels att allmänna förfaranderegler för förvaltningsmyndigheter och förvaltningsdomstolar införs. Nämnas kan här också den reform, som genomförs i samband med att fastighetsbildningslagen (1970: 988) (FBL) träder i kraft den 1 januari 1972 och som innebär att ägodelningsrätterna avskaffas och i fastighetsbildningsmål ersätts med fastighetsdomstolar, samt det lagstiftningsarbete, som bl. a. syftar till ett genomförande av en vid tillkomsten av lagen (1969: 246) om fastighetsdomstol (FDL) förutsatt överflyttning till fastighetsdomstol av expropriationsmålen. Förslag om en sådan överflyttning har nyligen förelagts riksdagen (prop. 1971: 106). I en lagrådsremiss, beslutad denna dag, föreslås ändringar av bl. a. ersättningsreglerna i lagen (1917: 189) om expropriation (ExL). Också nämnda ändringar i expropriationslagsliftningen är avsedda att träda i kraft den 1 januari 1972. I förevarande lagstiftningsärende har vidare beaktats delgivningslagen (1970: 428), som trätt i kraft den 1 januari 1971, liksom också miljöskyddslagen (1969: 387), som trätt i kraft den 1 juli 1969, och den nya kommunala renhållningslagen (1970: 892) och därmed sammanhängande lagstiftning, bl. a. ändring i AVL (SFS 1970: 893), som trätt i kraft den 1 januari 1971 (prop. 1970: 157, 1970: 3LU 90, rskr 1970: 445). Genom ändringen i AVL har väghållare för allmän väg ålagts skyldighet att hålla ren allmän väg och vissa områden intill vägområdet. Ändringen grundar sig i huvudsak på förslag i denna del av 1960 års vägsakkunniga.

Den nya lagstiftningen om allmänna vägar bör träda i kraft den 1 januari 1972, då såsom nämnts en rad för väglagstiftningen betydelsefulla lagstiftningsreformer enligt föreliggande beslut eller förslag skall träda i kraft.

I det följande kommer jag först att i särskilda avsnitt ta upp vissa allmänna frågor rörande den nya lagstiftningen. Därefter avser jag att närmare behandla förslaget till väglag och förslagen till viss följdlagstiftning.

15.1.2 Anordningar att hänföra till väg

De sakkunniga föreslår att till väg skall kunna räknas som väganordningar — förutom väghana och de anordningar i övrigt som stadigvarande behövs för vägen — även sådana anordningar som i och för sig inte är helt nödvändiga för vägen men som behövs för att höja vägens standard till önskvärd nivå. Som exempel på vad de sakkunniga syftar på i detta sammanhang nämns anordningar för vägbelysning, hållplatser, parkeringsplatser, rastplatser och andra dylika anordningar. De sakkunnigas förslag innebär

också att det inte skall införas någon skyldighet för väghållaren att utrusta väg med sådana särskilda anordningar. För att anordning av detta slag skall räknas till vägen krävs enligt förslaget att beslut om anordningens utförande fattats i arbetsplan för vägen eller att föreskrift härom meddelats i beslut om förändring av enskild väg till allmän.

I ett samhälle som, i likhet med det svenska, är under stark ekonomisk utveckling ökar kvalitetskraven på så gott som alla samhällslivets områden. Detta gäller också i fråga om vägarna. Även om avsevärda standardförbättringar på detta område redan uppnåtts, är det enligt min mening angeläget, inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt, att lagstiftningen utformas så, att en fortsatt förbättring av väg- och trafikmiljön underlättas. Jag anser att önskemålet härom kan tillgodoses genom en utvidgning av begreppet väganordning i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag.

Till de särskilda anordningar som vid behov skall kunna inrymmas i det utvidgade begreppet väganordning bör, som de sakkunniga anført, höra hållplatser, parkeringsplatser och rastplatser. Frågan huruvida stationär vägbelysning bör kunna få karaktären av väganordning avser jag att återkomma till i det följande (15.1.4). Även andra anordningar än de nämnda bör i fortsättningen kunna omfattas av begreppet väganordning. En grundläggande förutsättning härför bör dock vara att anordningen tillgodoser ett stadigvarande behov för vägens bestånd, drift eller brukande. Detta krav bör enligt min mening gälla alla väganordningar. Bedömningen av vad som utgör ett stadigvarande behov för vägens bestånd, drift eller brukande bör ske med beaktande av de anspråk på vägstandard som samhällsutvecklingen ställer. Med hänsyn härtill är det inte nödvändigt eller ens lämpligt att i VägL ge exempel på vare sig väganordningar i den traditionella bemärkelsen (slänt, bankett, dike osv.) eller väganordningar av den nya typen (hållplatser, parkeringsplatser osv.).

Jag delar de sakkunnigas uppfattning att väghållaren inte bör åläggas någon generell skyldighet att förse vägarna med sådana särskilda anordningar som hållplatser, parkeringsplatser, rastplatser och liknande. Anordningar av detta slag kan medföra betydande kostnader. En avvägning inom ramen för de medel som står till förfogande måste kunna ske mellan olika ändamål, så att medlen kan utnyttjas på bästa sätt. Nu nämnda omständighet och de skiftande faktiska förhållandena gör att jag, liksom de sakkunniga, anser att i den nya väglagen inte heller bör preciseras när ifrågavarande särskilda väganordningar får komma till stånd. Genom sitt förslag att beslut om sådan anordning skall ha fattats i arbetsplan för vägen eller i beslut om enskild vägs förändring till allmän vill de sakkunniga möjliggöra centrala ekonomiska avvägningar och central styrning. Frågor om fastställelse av arbetsplan och om förändring av enskild väg till allmän skall enligt

de sakkunnigas förslag också i fortsättningen provas av statens vägverk och i vissa fall underställas Kungl. Maj:t.

Också jag är av den uppfattningen att frågan huruvida planerade anordningar av den av de sakkunniga åsyftade nya typen — vägbelysning, hållplats, parkeringsplats, rastplats o. d. — skall få vara väganordningar bör provas centralt i varje särskilt fall. En sådan ordning är nödvändig med hänsyn till behovet av en central bedömning av bl. a. kostnadskonsekvenserna. Den av de sakkunniga föreslagna ordningen, som innebär att anordning av ifrågavarande slag inte får vara väganordning om inte beslut om anordningens utförande fattats i arbetsplan eller i beslut om förändring av enskild väg till allmän, tillgodoser emellertid inte utan ytterligare föreskrifter detta behov i det fall då arbetsplan inte behöver fastställas. Dessutom kan tillämpningssvårigheter uppkomma när det skall avgöras huruvida beslut i arbetsplan eller föreskrift i beslut om förändring av enskild väg till allmän är en förutsättning för om en anordning skall få vara väganordning eller inte. Med de sakkunnigas förslag kan avgörandet bli beroende av svaret på frågan huruvida anordningen är jämförbar med vägbelysning, hållplats, parkeringsplats eller rastplats. En bättre ordning synes med hänsyn härtill vara att Kungl. Maj:t bemyndigas att ställa upp villkor för att anordning, som stadigvarande behövs för vägs bestånd, drift eller brukande, skall få räknas som väganordning. Med stöd av ett sådant bemyndigande kan Kungl. Maj:t meddela föreskrifter som ger vägverket befogenhet att beträffande anordningar av visst slag pröva om anordningen får vara väganordning. Vägverket får då möjlighet att göra en central bedömning, vare sig arbetsplan för företaget behöver fastställas eller inte, av frågan om anordningen skall få komma till stånd som väganordning. I fråga om vägar för vilka staten är väghållare innebär vägverkets prövning en bedömning av anordningen från teknisk och allmän synpunkt men också ett ställningstagande till frågan om statliga medel kan användas för ändamålet. När det gäller vägar för vilka kommun är väghållare bör vägverkets prövning endast ha karaktären av lämplighetsprövning. Frågan huruvida statliga medel skall satsas i form av statsbidrag bör enligt min mening provas särskilt av vägverket i ärende angående statsbidrag. Härigenom möjliggörs att anordning som i och för sig blivit godkänd som väganordning kan komma till utförande även om statliga medel inte kan ställas till förfogande. Kommunen får i så fall själv bestrida kostnaderna.

Jag föreslår att frågan om prövning och godkännande av väganordning löses enligt de riktlinjer som jag nu har angett. Ifrågavarande prövning bör ske i samband med vägverkets prövning av frågor om allmän vägs tillkomst, exempelvis fastställelseprövning av arbetsplan. I andra fall, såsom när det är fråga om byggande av väg men arbetsplanen inte behöver fastställas, får vägverket pröva frågan särskilt. Kungl. Maj:t kan, om den av mig förordade ordningen genomförs, meddela de föreskrifter härom som behövs.

Av vad jag har anfört framgår att jag inte kan ansluta mig till de synpunkter som i några remissyttranden anförts till förmån för bestämmelser som anger i vilken utsträckning väg skall vara utrustad med parkerings- och rastplatser och andra särskilda anordningar.

Beträffande parkerings- och rastplatser har de sakkunniga uttalat att vägväsendets insatser bör avse anordningar som mera påtagligt hör samman med färden på trafikleden men inte anordningar som i första hand är till för att möjliggöra besök i exempelvis affärer, restauranger, samlingslokaler eller idrottsanläggningar eller utflykter i omgivningarna. Jag kan ansluta mig till denna uppfattning. Därav följer också att väghållarens ansvar, som vägverket framhållit i sitt remissyttrande, för anordnande av biluppställningsplatser i kust- och skärgårdsområden bör begränsas till vad som behövs för att trafiken, exempelvis vid färjlägen, skall löpa smidigt. På många håll finns behov av parkeringsplatser för bilar som i kust-, skärgårds- eller fjällområden lämnas för kortare eller längre tid, medan ägaren fortsätter resan på annat sätt. Detta behov bör dock tillgodoses i annan ordning än genom insatser från väghållarens sida.

Föreskrifter om vilket utförande sådana parkerings- och rastplatser och andra särskilda väganordningar skall ha, som anordnas av väghållare, har inte sin plats i den nya lagen. Sådana föreskrifter kan meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

De invändningar som de sakkunniga anfört mot tanken att last- och upplagsplatser för skogsnäringen som anordnas utmed allmän väg skall räknas till vägen och bekostas som sådan finner jag bärande. Jag avstyrker en sådan ordning. I och för sig hyser jag den uppfattningen att skogsbrukets möjligheter att anordna last- och upplagsplatser bör underlättas. Som jag förutskickat i direktiven för en översyn av lagstiftningen om enskilda vägar (se 1971 års riksdagsberättelse K: 32) bör de för denna översyn tillkallade sakkunniga (1969 års vägutredning) vid fullgörandet av sitt uppdrag ta upp frågan om skogsnäringens last- och upplagsplatser.

15.1.3 Vägs omfattning i sidled

Enligt de sakkunnigas förslag skall inom ej planlagt område till vägområde kunna räknas en markremsa av högst 2 meters bredd utanför ytterkanten av vägdike, vägslänt eller annan väganordning. Vidare föreslås att det byggnadsfria området intill väg i område utan generalplan, stadsplan eller byggnadsplan i fortsättningen skall vara 12 meter räknat från vägområdets ytterkant och inte, som nu, räknat från vägbanans mitt samt att avståndet genom beslut av länsstyrelsen skall kunna utsträckas till 50 meter räknat från vägområdets ytterkant mot 30 meter från vägbanans mitt enligt gällande bestämmelser. I fråga om område med generalplan, stadsplan

eller byggnadsplan föreslår de sakkunniga att en markremsa på högst 10 meter skall kunna räknas till vägområdet.

Förslaget att väg inom ej planlagt område skall kunna förses med en kantremsa på högst 2 meter har fått ett positivt mottagande vid remissbehandlingen. Behovet av mark utanför vägbanan och övriga väganordningar bör, som de sakkunniga har funnit, kunna tillgodoses genom en kantremsa med den föreslagna maximibredd 2 meter. En större maximibredd skulle knappast vara förenlig med önskemålet att ingreppen i enskild rätt begränsas så mycket som möjligt. Jag förordar därför att de sakkunnigas förslag genomförs. Detta bör enligt min mening ske på det sättet, att kantremsa skall få räknas som väganordning. Att kantremsa får vara väganordning endast till en bredd av högst 2 meter utanför vägbanan och annan väganordning, såsom dike, bankett eller slänt, bör frångå av de föreskrifter, som Kungl. Maj:t enligt vad jag nyss har förordat skall kunna meddela i fråga om villkoren för att anordning skall få räknas som väganordning. Om kantremsa räknas som väganordning förutsätter detta bl. a. att remsan stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Därav följer att det vid arbetsplanens upprättande bör klarläggas, om och i vad mån behov av kantremsa på olika vägavsnitt föreligger. Att en sådan prövning sker är av vikt inte bara från kostnadssynpunkt utan också med hänsyn till det nyss berörda önskemålet att ingreppen i enskild rätt begränsas så långt det är möjligt.

I fråga om del byggnadsfria området intill väg instämmer jag — liksom de flesta remissinstanserna — i de sakkunnigas uppfattning att trafikutvecklingen motiverar en utökning av detta område. Som de sakkunniga framhållit innebär ett bibehållande av 12 meter som bredd på det byggnadsfria området en ökning, om till utgångspunkt för mätningen tas vägområdets ytterkant i stället för som nu vägbanans mitt. Genom detta beräkningsätt undviks också den med gällande ordning förenade olägenheten att det byggnadsfria området särskilt vid breda vägar till betydande del eller helt sträcker sig över och konsumeras av själva vägområdet. Mätning från vägområdets ytterkant torde också innebära att det blir möjligt att i de fall arbetsplan föreligger fastställa det byggnadsfria området med större noggrannhet. Jag kan i detta sammanhang nämna att jag avser att förordna att arbetsplan i fortsättningen upprättas för varje vägföretag som kräver ianspråktagande av mark, och detta även om ianspråktagandet grundas på en frivillig upplåtelse av marken. Från bl. a. statens vägverks sida har ifrågasatts om inte det byggnadsfria området bör räknas från vägbanans ytterkant. Det skulle då bli möjligt att redan vid en okulärbesiktning fastställa det byggnadsfria områdets bredd. Denna metod kan i vissa fall, särskilt vid överslagsberäkning, ge praktiska fördelar men den medger knappast

större noggrannhet vid fastställandet av det byggnadsfria avståndet än den av de sakkunniga föreslagna metoden i de fall där arbetsplan inte föreligger. Och i de fall där arbetsplan finns är den av vägverket ifrågasatta metoden i fråga om noggrannhet underlägsen. Därtill kommer att sistnämnda metod skulle nödvändiggöra en mera komplicerad lagteknisk reglering än de sakkunnigas förslag. Jag finner därför inte skäl att frånga detta förslag och förordar sålunda att det byggnadsfria avståndet i fortsättningen räknas från vägområdets ytterkant och att det för normalfallet bestäms till 12 meter.

Den möjlighet som länsstyrelsen har enligt gällande rätt att föreskriva utvidgning av det byggnadsfria området bör, som också de sakkunniga har kommit fram till, finnas kvar. Jag ansluter mig till de sakkunnigas förslag att det byggnadsfria avståndet skall kunna utvidgas till 50 meter från vägområdets ytterkant. Enligt nu gällande bestämmelser skall det föreliggande särskilda skäl för att länsstyrelsen skall få föreskriva utvidgning av det byggnadsfria området utöver 12 meter från vägbanans mitt. Den utökning av det byggnadsfria området till 12 meter från vägområdets ytterkant som jag har förordat i det föregående medför enligt min mening att kraven bör skärpas på de skäl som skall motivera en utvidgning utanför 12-metersgränsen. Enligt de sakkunniga bör endast trafiksäkerhetsskäl av tillräcklig styrka få åberopas i detta sammanhang. Sådana skäl som att mark behövs för en framtida breddning av vägen skulle däremot inte vara tillräckligt vägande. De sakkunniga anser dock att det ligger inom ramen för vad trafiksäkerheten kräver att hänsyn tas till behovet att inom några år kunna bredda en väg. I samband med tillkomsten av 1947 års ändringar i AVL angavs det som möjligt och önskvärt att en framtida breddning av en befintlig väg säkerställdes genom en utvidgning av det byggnadsfria området. Detta får ses mot bakgrund av den då aktuella maximibredden. Dåvarande departementschefen uttalade också att möjligheten att utvidga förbudsområdet borde handhas med varsamhet. Jag anser att det med den nu föreslagna ökningen av maximibredden saknas anledning att beakta andra hänsyn än trafiksäkerheten vid utvidgning av det byggnadsfria området. Även behov av en relativt nära förestående breddning av en väg faller enligt min uppfattning utanför de skäl som kan anföras för en utvidgning. Visserligen skulle ett sådant behov kunna inrymmas under begreppet trafiksäkerhet i vidsträckt bemärkelse. Det finns emellertid andra medel att säkerställa genomförandet av ett vägprojekt sedan fråga därom väckts. Anledning saknas därför enligt min mening att lägga andra trafiksäkerhetsskäl än sådana som avser den befintliga vägen till grund för en utvidgning av det byggnadsfria området.

Inom det byggnadsfria området infyll väg får enligt gällande regler inte uppföras byggnad eller förekomma andra anordningar av olika slag. En anpassning av bestämmelserna om byggnadsfritt område till byggnadslag-

stiftningen, som innebär att begreppet "uppföra byggnad" i väglagen blir liktydigt med vad som enligt byggnadslagstiftningen är att hänföra till "nybyggnad" skulle betyda en utvidgning av väglagens byggnadsförbud. Jag anser inte tillräckliga skäl föreligga för en sådan skärpning.

Mot förslaget att till väg inom planlagt område skall kunna räknas en kantremsa på högst 10 meter har under remissbehandlingen invänts bl. a. att de sakkunniga ägnat för liten uppmärksamhet åt möjligheterna att förebygga skadeverkningar genom trafikbuller och andra inmissioner från den alltmera ökande trafiken på vägarna. Huvudparten av den kritik som riktats mot förevarande förslag kommer från kommunalt håll och går ut på att zoner på 10 meter är helt otillräckliga med hänsyn till inmissioner från vägtrafiken.

Det är givetvis av stor vikt att bebyggelse inte förekommer så nära allmän väg att den medför fara för trafiksäkerheten på vägen eller att fara eller obehag uppkommer för dem som bor eller vistas intill vägen. Detta gäller inte minst inom planlagda områden. I byggnadslagstiftningen har därför föreskrivits att det vid uppgörandet av detaljplan skall tillses att samfärdselns och trafiksäkerhetens krav tillgodoses på tillbörligt sätt och att hänsyn skall tas till de krav som bör ställas upp från bl. a. sundhets- och trevnadssynpunkt. Som de sakkunniga har anfört behövs det intill moderna vägar som byggs för stark trafik i allmänhet frizoner av betydande bredd, om nämnda krav — och särskilt kravet på skydd mot störningar genom vägtrafikbuller — skall kunna tillgodoses. Med nu gällande regler faller kostnadsansvaret för frizoner intill allmän väg inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan på kommunen och inom område med byggnadsplan på vägförening, inom vars område marken är belägen, eller i vissa fall på markägare.

Förslaget att en kantremsa på högst 10 meters bredd skall kunna hänföras till väg inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan är enligt de sakkunniga resultatet av en skälighetsavvägning av kostnadsansvaret för frizoner mellan, å ena sidan, trafikintresset företrätt av staten och, å andra sidan, bebyggelseintresset företrätt av kommunerna. För min del är jag inte beredd att nu ta ställning till de sakkunnigas ifrågavarande förslag. Ett ställningstagande till kostnadsfördelningen mellan kommun och väghållare i angivna fall bör grundas på mera allsidiga överväganden än dem som de sakkunniga har kunnat göra i förevarande del. Genom miljöskyddslagstiftningen, som tillkommit sedan de sakkunniga avlämnat sitt betänkande, har tillskapats regler om miljöfarlig verksamhet. Den år 1969 tillsatta trafikbullerutredningen skall enligt sina direktiv belysa frågan om trafikbullret och lägga fram konkreta förslag till normer för bl. a. buller från motordrivna vägfordon samt till åtgärder i fråga om bl. a. den fysiska planeringen som blir nödvändiga till följd av de

föreslagna normerna. Utredningen skall också bedöma den samhällsekonomiska innebörden av förslagen. Vägkostnadsutredningen har till uppgift att utreda vägtrafikens ansvar för samhällsekonomiska kostnader av olika slag. Bygglagutredningen skall göra en översyn av byggnadslagstiftningen och därvid särskilt beakta frågan om samordningen mellan fysisk, social och ekonomisk planering. När resultatet av nu nämnda utredningar föreligger och har remissbehandlats, bör det finnas ett bredare underlag för ett ställningstagande i den av de sakkunniga berörda kostnadsfördelningsfrågan.

15.1.4 Vägbelysning m. m.

De sakkunniga föreslår att anordning för stationär vägbelysning skall kunna räknas till väg som väganordning, om den tagits upp i arbetsplan för vägen, och att drift av vägbelysningsanordning skall kunna ingå i drift av väg. Vidare föreslås att statens vägverk skall bestämma i vilken utsträckning vägbelysning skall komma till stånd och i vad mån statsbidrag skall utgå för anläggning eller drift av vägbelysning. De sakkunniga drar upp vissa riktlinjer för utbyggnaden av vägbelysningen. Dessa går i stort sett ut på att vägbelysning bör anordnas på sådana trafikleder som fyller en regional funktion och där behovet av belysning till övervägande del betingas av trafikens krav och inte av ordnings- eller trivselskäl. Vägverket skall utarbeta normer som säkerställer att vägbelysning blir av önskvärd kvalitet. De sakkunniga betonar att en utbyggnad av vägbelysningen med hänsyn till kostnaderna måste ske i begränsad omfattning och koncentreras till hårt trafikerade leder intill städer och samhällen.

Behovet av stationär vägbelysning ifrågasätts inte i något remissyttrande. Det är också enligt min mening nödvändigt att på alla sätt öka trafiksäkerheten under mörker. Ett sätt är otvivelaktigt att satsa på vägbelysning. Jag förordar därför den av de sakkunniga föreslagna ordningen att vägbelysning förs in under begreppet väganordning.

Vägbelysning av god kvalitet medför betydande kostnader. Det kan därför, som de sakkunniga har framhållit, inte komma i fråga att ålägga väghållare någon skyldighet att under vissa generellt angivna förutsättningar anordna vägbelysning. Så blir heller inte fallet, om det av mig förordade förslaget att räkna vägbelysningsanordningar som väganordningar genomförs. Kostnaderna för vägbelysning får ingå i den avvägning som måste göras mellan olika vägändamål som ställer krav på de vid varje tillfälle tillgängliga resurserna. Vid oförändrade väganslag betyder detta ställningstagande att de belopp av vägbyggnads- och underhållsanslagen som tas i anspråk för vägbelysning i motsvarande grad reducerar de belopp som kan disponeras för andra ändamål. Med hänsyn till de med vägbelysningen förenade kostnaderna och den sannolika medelstillgången kan, som de sakkunniga har framhållit, en utbyggnad av vägbelysningen således ske endast

successivt. De rikllinjer som de sakkunniga har angett för hur statliga resurser som kan avdelas för vägbelysning bör användas kan jag i allt väsentligt ansluta mig till. Det torde i princip vara en riktig tanke att resurserna i första hand bör tas i anspråk för sådana trafikleder som nybyggs med en hög, för biltrafiken särskilt anpassad standard. Dessa vägar utgörs av motorvägar och — som under remissbehandlingen påpekats — motortrafikleder men också av sådana trafikleder i övrigt, vägar och gator, som saknar direkta fastighetsanslutningar och som har regional betydelse. Tillgängliga resurser bör emellertid användas också för befintliga trafikleder, särskilt för att förbättra förhållandena på sträckor och platser som har varit eller kan befaras bli speciellt utsatta för trafikolyckor.

I det föregående (15.1.2) har jag anfört att som villkor för att anordning av visst slag skall få vara väganordning bör kunna föreskrivas av Kungl. Maj:t att statens vägverk prövat frågan och medgett att anordningen räknas som väganordning. En föreskrift av denna innebörd bör meddelas i fråga om vägbelysning. En sådan ordning gör det möjligt att vägverket som central vägmyndighet gör en bedömning av frågan huruvida, i vilken omfattning och med vilket utförande vägbelysning bör komma till stånd både i de fall då arbetsplan för företaget skall fastställas och i de fall då fastställelse inte behöver ske. När det gäller vägar för vilka staten är väghållare innebär vägverkets prövning av frågan om belysningsanordning får vara väganordning en teknisk bedömning men också ett ställningstagande till frågan om statliga medel skall användas för anordnande av vägbelysning. Nyss angivna rikllinjer för satsning av statliga vägmedel på vägbelysning får därvid betydelse. I fråga om vägar, för vilka kommun är väghållare, bör motsvarande prövning endast ha karaktären av lämplighetsprövning från teknisk synpunkt. Frågan huruvida statliga medel i form av statsbidrag skall användas bör av vägverket avgöras särskilt i ärende angående statsbidrag. Därvid blir rikllinjerna för användning av statliga medel för vägbelysning att beakta. Det nu sagda innebär att vägbelysningsanordningar på en väg, till vars byggande utgår statsbidrag, kan bli godkända av vägverket som väganordningar utan att för den skull berättiga till statsbidrag. Kommunen har i sådant fall möjlighet att sätta upp anordningarna i fråga men får själv bära kostnaderna.

Som de sakkunniga har framhållit är det av vikt från trafiksäkerhets-synpunkt att vägverket utarbetar normer för vägbelysningsanordningar och att den vägbelysning som bekostas av allmänna medel motsvarar normerna. Kungl. Maj:t kan ge föreskrifter härom. Jag vill understryka vikten av att vägverket vid utarbetande av ifrågavarande normer — som bör avse såväl belysningstekniska frågor som frågor om anordningarnas placering och utförande i övrigt — har nära samråd med expertis på trafiksäkerhetsområdet och berörda tekniska fackområden.

Om vägbelysning räknas som väganordning, blir väghållaren skyldig att

svara för driften och de därmed förenade kostnaderna. I princip bör sådana kostnader, liksom andra driftkostnader, berättiga till statsbidrag när det gäller allmänna vägar eller för den allmänna samfärdseln nödiga gator som kommun är väghållare för. Som de sakkunniga funnit bör vägverket dock ha möjlighet att med hänsyn till vad tillgängliga resurser medger bestämma att statsbidrag till viss vägbelysning skall utgå bara för anläggningskostnaderna men inte för driftkostnaderna. Omvänt bör i statsbidragsärenden den bedömningen kunna göras, att bidrag skall utgå enbart för driftkostnaderna. Statsbidrag till driftkostnaderna för vägbelysning, som kommun anordnat på egen bekostnad på allmän väg eller för den allmänna samfärdseln nödig gata, bör dock enligt min mening beviljas med restriktivitet. Statliga medel bör i första hand satsas på ny eller förbättrad vägbelysning. Endast i särskilda fall bör en överflyttning av kostnaderna för befintliga anläggningar ske från kommuner till staten. Under alla förhållanden bör för statsbidrag i nu ifrågavarande fall krävas att trafikleden är sådan, att bidrag till anläggning av vägbelysning hade kunnat utgå enligt förut angivna riktlinjer och att belysningsanordningarna uppfyller av vägverket fastställda normer.

De sakkunniga föreslår också en möjlighet att med statsbidrag få till stånd en höjning av kvaliteten på vägbelysning, som anordnats på allmän väg genom samhälle av annan än väghållaren. Enligt detta förslag skall vägverket, om synnerliga skäl föreligger, kunna bevilja ett särskilt upprustningsbidrag med högst 85 % av kostnaden för förbättring av belysningsanordningarna till den av vägverkets normer bestämda standarden. Upprustningsbidrag skall medföra skyldighet för mottagaren att i fortsättningen driva belysningsanordningarna på tillfredsställande sätt och att, om denna skyldighet eftersätts, betala tillbaka bidraget med ränta.

De sakkunnigas förslag om särskilt upprustningsbidrag kan enligt min mening i speciella fall vara det från ekonomiska och andra synpunkter lämpligaste sättet att åstadkomma vägbelysning av tillfredsställande kvalitet. De riktlinjer för bidragsgivning som de sakkunniga föreslagit kan jag i princip ansluta mig till. Det bör understrykas att bidrag av nu ifrågavarande slag endast bör utgå i synnerligen angelägna fall. Jag föreslår att möjlighet öppnas att bevilja särskilt upprustningsbidrag för vägbelysningsanordningar i enlighet med vad jag har anfört nu. Om detta förslag godkänns av riksdagen, kan Kungl. Maj:t meddela de föreskrifter som behövs.

De sakkunniga föreslår att i den nya väglagen tas upp regler till skydd mot störande sken från fasta ljuskällor på och intill vägen. Sålunda föreslås skyldighet för annan än väghållaren att söka länsstyrelsens tillstånd till anordnande av fast ljuskälla inom vägområdet eller inom ett avstånd av 12 meter från vägområdet, om ljuskällan inte är av typ som är godkänd av

vägverket. Vidare föreslås att annan än väghållaren inte någonstans utan länsstyrelsens tillstånd skall få inrätta fast ljuskälla, vare sig inomhus eller utomhus, som kan avsevärt påverka ljusförhållandena för trafikanterna på väg. I fråga om befintliga ljuskällor föreslår de sakkunniga att länsstyrelsen, om det är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten, skall kunna förbjuda användningen av fast ljuskälla som inrättats av annan än väghållaren inom vägområdet eller i dess närhet. I stället för att meddela förbud skall länsstyrelsen kunna föreskriva att ljuskällan får användas endast sedan den ändrats på föreskrivet sätt. Väghållaren skall enligt förslaget vara skyldig att ersätta ägaren värdet av anordning som blivit förbjuden eller kostnaden för föreskriven ändring.

Liksom flertalet remissinstanser delar jag de sakkunnigas principiella uppfattning att i väglagstiftningen bör föras in bestämmelser som reglerar rätten att ha ljuskällor i närheten av väg och som ger möjlighet till ingripande mot sådana ljuskällor som är störande för trafiksäkerheten. När det gäller utformningen av den nya regleringen i väglagen om ljusanordningar har jag kommit till samma uppfattning som några remissinstanser, nämligen att reglerna bör kunna göras enklare än vad de sakkunniga har tänkt sig. Till att börja med står det klart att inom själva vägområdet inte får förekomma anordning som är till olägenhet för samfärdseln på vägen. En generell bestämmelse till skydd för själva vägområdet finns redan i AVL och har också föreslagits av de sakkunniga. Jag anser att en sådan bestämmelse bör las upp i den nya väglagen och att den också bör avse ljusanordningar.

Mot de sakkunnigas förslag att det skall krävas tillstånd för uppsättande av varje fast belysningsanordning inom 12 meter från vägområdet har remisskritik riktats från flera synpunkter. Sålunda har anmärkts att sådan tillståndsplikt skulle föra för långt. Vidare har framhållits att avgörande för uppkomsten av störande effekter inte bara är ljuskällans avstånd från vägen utan också, och främst, sådana faktorer som ljuskällans storlek och intensitet. Jag finner dessa synpunkter vägande. Enligt min mening bör det eftersträfvade syftet att hindra störande ljuskällor utmed väg kunna nås genom ett allmänt förbud, utformat så, att det omfattar ljusanordning som är anbringad intill vägområde och som menligt påverkar ljusförhållandena för trafiken på vägen. Förbudet bör avse sådana ljusanordningar oberoende av det avstånd från vägområdet på vilket anordningen är anbringad och oberoende av om den är uppsatt inomhus eller utomhus. Utformas bestämmelsen i enlighet härmed, träffar den mot förbudet svarande tillståndsplikten endast från trafiksäkerhetssynpunkt olämpliga — i första hand bländande — ljusanordningar. Å andra sidan blir det klart att också sådana ljusanordningar faller under förbudet som inte kan sägas vara fasta anordningar i den bemärkelsen att de är fast anbringade men som ändå genom sin beskaffenhet är till men för trafiken på vägen.

De sakkunnigas förslag att länsstyrelsen skall kunna ingripa mot befintliga ljuskällor, om det är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten, och därvid antingen meddela förbud eller föreskriva ändringsåtgärder, kan jag också ansluta mig till i princip. Att ingripande kan ske mot anordningar, som kommit till stånd i strid mot det av mig förordade förbudet i VägL eller trots att tillstånd vägrats av länsstyrelsen, är klart. Sådana ingripanden bör ske handräckningsvägen. Det bör emellertid också vara möjligt att vidta åtgärder i fråga om ljusanordningar som kommit till stånd på lagligt sätt men som likväl menligt påverkar ljusförhållandena för trafiken. Det kan vara fråga om anordningar som har satts upp innan förbudet i VägL blev gällande i och med lagens ikraftträdande eller på grund av att ny väg byggts eller befintlig väg lagts om i ny sträckning. Det kan också vara fråga om anordningar som har tillkommit med vederbörligt tillstånd av länsstyrelsen. Ingripande mot anordning som kommit till på lagligt sätt bör ske i den formen att länsstyrelsen meddelar föreläggande om vidtagande av erforderliga åtgärder för att förebygga eller begränsa anordningens menliga effekt på trafiksäkerheten. Sådant ingripande bör medföra att ägaren blir berättigad till ersättning för skada, som kan motsvara värdet av anordning som blivit onyttig eller kostnaden för föreskriven åtgärd.

De regler om ljusanordningar som enligt vad jag nu har anfört bör tas upp i den nya väglagen bör samordnas med motsvarande föreskrifter i byggnadsstadgan (1959: 612) (BS). Detta bör ske genom att från reglerna i väglagen undantas anordning inom område med stads- eller byggnadsplan. Härigenom kan undvikas dubbelprövning — hos byggnadsnämnden i ärende angående byggnadslov och hos länsstyrelsen i ärende angående tillstånd enligt väglagen. Med den nu angivna ordningen kommer väglagens bestämmelser i princip att gälla, förutom på landsbygden, inom områden med fastställd generalplan eller utomplansbestämmelser. Enligt 52 och 70 §§ BS har visserligen byggnadsnämnd befogenhet att ingripa mot olämpliga ljusanordningar inom dylika områden. Några kompetenskonflikter torde dock inte behöva uppkomma, om länsstyrelsen i ärende om ljusanordning inom sådant område inhämtar yttrande från byggnadsnämnden. Föreskrift om sådant samråd kan meddelas i administrativ ordning.

15.1.5 Arbetsplan

De sakkunniga föreslår att arbetsplan även i fortsättningen skall upprättas för varje vägbyggnadsföretag. Arbetsplan skall enligt förslaget likasom nu i normalfallet utställas och fastställas. Det skall dock också i fortsättningen vara möjligt att underlåta utställelse och fastställelse av arbetsplanen i vissa fall. Denna möjlighet föreligger nu i fråga om förbättringsarbete eller mindre omlägningsarbete som inte kan antas lända till förfång för berörda fastlighetsägare eller nyttjanderätts- eller servitutshavare. De

sakkunniga föreslår en ordning som innebär att varken utställelse eller fastställelse behöver ske, om arbetsplanen avser endast förbättring eller omläggning av befintlig väg. Som ytterligare villkor för ett sådant förenklat förfarande anger de sakkunniga att det inte får vara fråga om omläggning av väg i ny sträckning och att mark inte behöver tas i anspråk för förelaget eller all samtliga berörda sakägare skriftligen medgett ianspråktagande.

De sakkunnigas förslag om arbetsplan har i allt väsentligt godtagits av remissinstanserna. Jag delar uppfattningen att arbetsplan alltid bör ligga till grund för byggande av väg.

I detta sammanhang är det skäl att något beröra dels frågan om gränsdragningen mellan byggande av väg och andra vägarbeten, dels vissa terminologiska frågor. Till byggande av väg räknas i 4 § AVL anläggning av ny väg samt omläggning och förbättring av befintlig väg. Förutom byggande av väg ingår enligt 3 § AVL i väghållning underhåll av väg. Av 5 § AVL framgår att väg genom underhåll skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. De sakkunniga föreslår i fråga om nu nämnda bestämmelser endast den terminologiska ändringen, att begreppet underhåll av väg ersätts med drift av väg. Gränsdragningen mellan byggande av väg och då närmast förbättring av väg, å ena sidan, och drift av väg, å den andra, berör de sakkunniga inte. Att till byggande av väg skall hänföras anläggning av ny väg är utan vidare klart. Men också vissa åtgärder i fråga om befintlig väg bör liksom nu räknas till byggande av väg. Som jag kommer att utveckla närmare i det följande anser jag att till denna grupp av åtgärder bör föras omläggning av väg i ny sträckning, ombyggnad av väg och förbättring av väg. Åtgärder för att hålla väg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick bör i enlighet med de sakkunnigas förslag sammanfattas under begreppet drift av väg, som alltså bör ersätta det i AVL brukade begreppet underhåll av väg. Åtgärder som avser förbättring av väg och åtgärder som avser drift av väg ligger naturligtvis nära varandra. Jag vill dock stryka under att det i praktiken inte får bli beroende av tillgången på medel under de olika anslagen huruvida en åtgärd utförs som förbättring av väg eller som drift av väg. Avgörande bör enligt min mening i stället vara arbetets karaktär. Till förbättring av väg bör räknas åtgärder som har till syfte att höja en vägs allmänna standard på ett varaktigt sätt. Jag avser att föreslå Kungl. Maj:t att i VK föra in en bestämmelse av denna innebörd.

I likhet med de sakkunniga anser jag det väsentligt att arbetsplan i normalfallet blir föremål för utställelse och fastställelse. Den möjlighet till granskning av arbetsplanen som fastighetsägare, myndigheter och andra får genom utställelseförfarandet är av största vikt för att enskild rätt och allmänna intressen skall kunna tas till vara. Vid fastställelseprövningen — som också i fortsättningen bör ankomma på statens vägverk eller, om väg-

verket har annan uppfattning i ärendet än länsstyrelsen, Kungl. Maj:t — görs mot bakgrund av bl. a. vad som kommit fram under utställelseförfarandet en central bedömning av företagets lämplighet från teknisk, ekonomisk och allmän synpunkt. Fastställelseprövningen ersätter i fråga om byggande av allmänna vägar den tillätlighetsprövning som skall ske enligt miljöskyddslagen i fråga om miljöfarlig verksamhet. Med hänsyn härtill finner jag det uppenbart att inskränkningar i utställelse- och fastställelseförfarandet, vilka med tanke på väghållningens effektivitet i och för sig kan te sig önskvärda, bör komma i fråga bara i sådana fall där enskilda och allmänna intressen ändå kan beaktas i tillbörlig omfattning. Dylika inskränkningar bör därför, som de sakkunniga har anfört, inte tillåtas i fråga om arbetsplan som avser anläggning av ny väg eller omläggning av väg i ny sträckning. När det gäller arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg bör utställelse- och fastställelseförfarande kunna underlåtas under förutsättning antingen att mark utöver den som redan hör till vägen inte behöver tas i anspråk eller att berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt skriftligen medgett att mark tas i anspråk. Ytterligare fall, då inskränkning i utställelse- och fastställelseförfarandet bör få ske, återkommer jag till i det följande. Till sådana fall bör enligt min mening inte få räknas vägbyggnadsföretag bara därför att medel ställs till förfogande av arbetsmarknadsstyrelsen. Utställelse och fastställelse av arbetsplan har till syfte att skydda enskilda och allmänna intressen. Att ett företag finansieras av arbetsmarknadsstyrelsen och att ett sådant företag av arbetsmarknadspolitiska skäl kan vara av brådskande natur är omständigheter som inte moliverar undantag från eljest gällande krav på utställelse och fastställelse av arbetsplan för företaget. Nämnade omständigheter bör däremot beaktas vid planläggningen av vägbyggnadsverksamheten, så att det blir möjligt att utan onödig tidsutdräkt genomföra från selsättningssynpunkt önskvärda arbeten. Jag utgår ifrån att ett nära samråd äger rum mellan arbetsmarknadsstyrelsen och vägverket i detta syfte.

De sakkunniga föreslår ett system med arbetsplan i två led. Först skall kunna upprättas en förberedande arbetsplan, som visar vägens sträckning i höjdlid och sidled, i huvudsak de områden som skall tas i anspråk och den huvudsakliga omfattningen av planerade anordningar. Denna arbetsplan skall fastställas. Vägbyggnadsföretaget skall emellertid inte få påbörjas förrän slutlig arbetsplan färdigställt. Detta andra, kompletterande led skall inte behöva utställas eller fastställas i den mån denna del av arbetsplanen inte för sitt genomförande kräver något tvångsförvärv av vägrätt utöver vad som möjliggjorts genom fastställelse av det första ledet. Även när fullständig arbetsplan fastställts och vägarbetet påbörjats skall ordningen med arbetsplan i två led kunna användas, om det uppstår behov av utvidgning eller jämkning av arbetsplanen. Den kompletterande planen skall inte be-

höva utställas eller fastställas om något nytt tvångsförvärv av vägrätt inte är aktuellt.

De sakkunnigas förslag om arbetsplan i två led, som fått ett positivt mottagande av remissinstanserna, anser jag mig kunna biträda. En uppdelning av arbetsplanen bör kunna medföra betydande tidsbesparingar när det gäller stora vägbyggnadsföretag. Sådana företag kan avse anläggning av ny väg eller omläggning av befintlig väg i ny sträckning. Arbetsplanens första led bör enligt min mening benämnas förberedande arbetsplan och det senare ledet kompletterande arbetsplan. Som de sakkunniga har föreslagit bör förberedande arbetsplan alltid utställas och fastställas. Av den förberedande arbetsplanen bör därför framgå vilken mark som behöver tas i anspråk. För företagets genomförande i övrigt nödvändiga uppgifter bör dock få redovisas bara i huvuddrag. Den förberedande arbetsplanen bör snarast möjligt fullständigas i sistnämnda avseenden genom en kompletterande arbetsplan. Jag delar de sakkunnigas uppfattning att kompletterande arbetsplan inte skall behöva utställas eller fastställas, om planens genomförande inte förutsätter tvångsförvärv av mark utöver vad som möjliggjorts genom fastställelse av den förberedande planen. Detta innebär att utställelse och fastställelse kan underlåtas i samma fall som jag har angett i det föregående i fråga om arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg, nämligen det fall att någon ny mark över huvud taget inte behöver tas i anspråk och det fall att sådant ianspråktagande skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt. Jag ansluter mig också till de sakkunnigas förslag att vägbyggnadsföretag beträffande vilket ordningen med arbetsplan i två led tillämpats inte skall få påbörjas förrän den kompletterande arbetsplanen har upprättats och, om det behövs med hänsyn till ytterligare tvångsförvärv av mark, fastställts.

Systemet med arbetsplan i två led ligger till grund för de sakkunnigas förslag att, om behov av en utvidgning eller jämkning av arbetsplan för ett påbörjat men ej färdigställt vägbyggnadsföretag uppkommer, kompletterande arbetsplan skall kunna upprättas och att den senare arbetsplanen inte skall behöva utställas eller fastställas, om något nytt tvångsförvärv av mark inte är aktuellt. Jag ansluter mig också till detta förslag. Den föreslagna ordningen bör dock enligt min mening kunna användas inte bara, som de sakkunniga har föreslagit, när ändringsbehov uppkommer i fråga om en fastställd arbetsplan utan också när ändringsbehovet avser en arbetsplan som, enligt vad jag nyss har angett, inte utställts eller fastställts.

En förutsättning för att utställelse och fastställelse av arbetsplan skall kunna underlåtas bör i samtliga de fall som jag nu har nämnt enligt min mening vara att, om ytterligare markförvärv för vägen är nödvändigt, avvikelserna från vägens tidigare sträckning endast är av mindre omfattning.

Omläggning av väg i ny sträckning förutsätter alltid utställelse och fastställelse av arbetsplanen. Arbetsplanen för ett påbörjat ombyggnadsarbete bör inte utan utställelse och fastställelse kunna ändras så, att det i praktiken blir fråga om en omläggning i ny sträckning. Att något tvångsförvärv av mark inte behöver ske bör alltså inte vara tillräckligt för att utställelse eller fastställelse skall få underlätas i sådana fall.

I fråga om kompletterande arbetsplan har de sakkunniga uttalat att, om sådan arbetsplan förutsätter tvångsförvärv av ytterligare mark, erforderlig del av planen kan bli föremål för utställelse och fastställelse. Planen skall alltså inte behöva utställas och fastställas i sin helhet, om tvångsförvärv av mark är aktuellt endast på något vägningsnitt.

Jag delar i princip de sakkunnigas uppfattning. Någon enstaka markfråga, som inte kan lösas genom överenskommelse med berörda sakägare, bör inte få medföra att hela arbetsplanen skall gå till utställelse och fastställelse och att företaget inte kan påbörjas på något avsnitt förrän planen fastställts genom beslut som äger laga kraft. Av detta följer emellertid inte att utställelse- och fastställelseförfarandet bör begränsas till att avse endast den mark beträffande vilken tvångsförvärv skall ske. En sådan begränsning av förfarandet kan i många fall på ett olyckligt sätt kringskära möjligheterna till en allsidig bedömning vid fastställelseprövningen. Det är därför enligt min mening av vikt att, när endast en del av en kompletterande arbetsplan görs till föremål för utställelse och fastställelse, denna del bestäms så, att alternativa lösningar inte försvåras genom investeringar i vägbyggnadsarbeten på övriga vägningsnitt. Vad jag nu har anfört har tillämpning också på arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg och på arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag.

Enligt gällande regler skall arbetsplan upprättas med sådan noggrannhet, att planen kan följas i sin helhet utan annat än oväsentliga jämkningar. Av denna regel, som är upptagen i 15 § VSt, anses följa att väghållaren har rätt till tvångsförvärv — inom ramen för vad som kan anses vara oväsentlig jämkning — av mark utanför vad arbetsplanen uttryckligen anger. Som de sakkunniga i stort sett utan invändning från remissinstanserna har utvecklat, bör möjligheten att göra oväsentliga avvikelser från arbetsplan bibehållas. Sådana avvikelser kan, trots att all tänkbar omsorg har lagts ned på arbetsplanen och den föregående terrängundersökningen, vara ofrånkomliga på grund av exempelvis ofullkomligheter i mätningstekniken och svårigheter som beror på markförhållandena. Det skulle föra för långt att göra varje detaljustyck beroende av att en ny arbetsplan upprättas och eventuellt utställs och fastställs. Är det fråga om en oväsentlig avvikelse från arbetsplanen bör den få göras utan denna omgång. En beslämmelse härom har, såsom påpekats under remissbehandlingen, sin plats i VäjL. Denna be-

stämmelse bör enligt min mening kompletteras med en föreskrift av innebörd att, om oväsentlig avvikelse från arbetsplan har skett i fråga om den mark som enligt planen skulle tas i anspråk för vägen, arbetsplanen skall justeras så snart det är möjligt. Genom en sådan justering klarläggs hur mycket mark som har tagits i anspråk för vägen.

Av vad jag har anfört framgår att en avvikelse från arbetsplan bör få göras bara om den är oväsentlig. Visar det sig nödvändigt att frånga en arbetsplan i större utsträckning, skall först en ny arbetsplan för en del av företaget eller företaget i dess helhet upprättas och, beroende på omständigheterna, utställas och fastställas. Frågan vilken avvikelse som skall anses som oväsentlig måste, såsom de sakkunniga har anfört, avgöras från fall till fall. Innebär avvikelsen att mera mark än vad som tidigare planerats måste tas i anspråk, blir markens värde och den ökning av intrånget i fastighetsägarens och annans rätt som ianspråktagandet medför avgörande för bedömningen. Anledningen till avvikelsen saknar enligt min mening betydelse i förevarande sammanhang.

Jag framhöll inledningsvis i delta avsnitt att arbetsplan alltid bör upprättas för vägbyggnadsföretag. Behov av arbetsplan kan emellertid uppkomma också i samband med drift av väg. Ett vägmärke, exempelvis en orienteringstavla, eller ett skyddsräcke kan behöva sättas upp på mark intill den som ingår i vägområdet. En utvidgning av vägbanan som tjänar till busshållplats kan behöva ges en lämpligare utformning och mark som inte hör till vägområdet måste tas i anspråk härför. För sådana och liknande till drift av väg hänförliga fall bör upprättas arbetsplan som utvisar vilken mark som skall tas i anspråk och för vilket ändamål ianspråktagandet skall ske. Arbetsplanen utgör samtidigt förutläggningen för förvärv av vägrätt. Även frivilliga upplåtelser av vägrätt skall, som jag redan har antytt, ske i överensstämmelse med arbetsplan. Föreligger i dessa fall skriftligt medgivande till ianspråktagandet, bör utställelse och fastställelse av arbetsplan för drift av väg — liksom i fråga om arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg — kunna underlätas. Är tvångsförvärv av vägrätt aktuellt, bör arbetsplan för drift av väg gå till utställelse och fastställelse enligt samma regler som gäller för arbetsplan för vägbyggnadsföretag.

Vad de sakkunniga har anfört om vägs tillkomst genom beslut av vattendomstol (6.2.5) har godtagits vid remissbehandlingen och föranleder ingen erinran från min sida.

15.1.6 Vägrätt m. m.

De sakkunnigas förslag i denna del innebär att institutet vägrätt skall bibehållas och att vägrätt skall kunna komma till stånd på i huvudsak

samma sätt som enligt gällande rätt. I fråga om förvärv av vägrätt genom frivillig upplåtelse föreslår de sakkunniga dock den ändringen att upplåtelsen skall stå i överensstämmelse med arbetsplan. De sakkunniga föreslår vidare att väghållarens befogenheter skall utvidgas. Väghållaren skall sålunda ha rätt att i ägarens ställe bestämma över vägmarens användning och tillgodogöra sig alster och andra tillgångar. Samtidigt föreslår de sakkunniga att det skall vara möjligt att i särskilda fall göra inskränkningar i de befogenheter vägrätten normalt skall ge väghållaren. Sådana inskränkningar skall framgå av arbetsplanen för vägen.

Remissinstanserna delar nästan undantagslöst de sakkunnigas uppfattning att mark för vägändamål även i fortsättningen skall kunna förvärfvas med vägrätt. Vägrätt har hittills visat sig vara ett smidigt instrument för förvärv och innehav av mark för vägändamål. Stor enighet synes råda på den punkten. Att som några remissinstanser har ifrågasatt avskaffa vägrättsinstitutet och i stället hänvisa väghållare till att förvärva vägmare med äganderätt förutsätter därför att äganderätt kan sägas medföra avgörande fördelar i jämförelse med vägrätt.

Vissa olikheter mellan äganderätt och vägrätt är av intresse i detta sammanhang. Äganderätt ger klarhet om dispositionsrättens omfattning. När det gäller vägrätt däremot kan det f. n. i vissa fall vara svårt att klart avgränsa de befogenheter som vägrätten ger väghållaren. Denna skillnad jämnas dock ut, om de sakkunnigas förslag om en utvidgning av vägrättsbefogenheterna och en precisering i varje särskilt fall av eventuella inskränkningar i dessa befogenheter genomförs. Äganderättsförvärv medför i allmänhet behov av fastighetsbildningsåtgärder. Så är inte förhållandet med förvärv av vägrätt. Vägrätt ålterverkar inte på fastighetsindelningen. När väg dras in, skall vägmare som innehafts med vägrätt i allmänhet återgå till fastighetens ägare, som inte behöver utge någon ersättning härfor. Vägmare som väghållare innehar med äganderätt är väghållare däremot inte skyldig att lämna ifrån sig utan ersättning när vägen dras in. De sakkunniga föreslår ingen ändring i fråga om den nu angivna ordningen vid indragning av väg som innehafts med vägrätt. Om väghållaren innehar vägmaren med äganderätt, behövs i de allra flesta fall särskilda åtgärder för att åstadkomma en lämplig fastighetsindelning efter vägens indragande. Innehar väghållaren vägmaren med vägrätt, när vägen dras in, behöver sådana åtgärder, fr. o. m. den 1 januari 1972 i form av fastighetsreglering enligt FBL, ske bara i undantagsfall, exempelvis då genom förändringar i fastighetsindelningen intill vägområdet vägmaren på ett från fastighetsbildningssynpunkt olämpligt sätt avskurits från den fastighet den hör till.

Enligt min mening kan det inte göras gällande att äganderätt generellt sett skulle ha fördelar av avgörande betydelse i jämförelse med vägrätt. Endast ett fåtal invändningar har vid remissbehandlingen rests mot den

föreslagna utvidgningen av vägrättsinnehavarens befogenheter. Genom denna utvidgning kan utan tvekan åstadkommas en klarare reglering än den nu gällande. Också från ersättningssynpunkt har den föreslagna ordningen fördelar. Ersättning för vägrättsupplåtelse utgår redan nu i allmänhet med belopp motsvarande markens värde. Anledning att frånga denna princip saknas. Genom den av de sakkunniga föreslagna utvidgningen av väghållarens befogenheter kan i normalfallet nås en bättre överensstämmelse mellan den upplåtna rätten och den ekonomiska ersättningen än enligt nu gällande regler.

Jag förordar att institutet vägrätt bibehålls och att väghållarens befogenheter utvidgas på sätt de sakkunniga har föreslagit. Däremot är jag i likhet med de sakkunniga inte beredd att förorda att väghållaren ges befogenhet att med stöd av vägrätt bestämma över markens användning också för tid efter det att vägen har dragits in. Rätt att inom vägområde ha ledning bör alltså liksom nu kunna upplåtas av väghållaren med stöd av vägrätt bara för den tid vägen består. Jag finner inte heller skäl att förorda någon ändring av den nu gällande ordningen, att vägmark som innchafats med vägrätt återgår till fastighetens ägare utan ersättning, då vägen dras in och marken inte behövs för enskild väg. Väghållaren är inte skyldig att ställa i ordning marken för annat ändamål och den torde därför i allmänhet representera ett mycket begränsat värde.

Såsom de sakkunniga har anfört bör möjlighet öppnas att i särskilda fall göra inskränkningar i de befogenheter som vägrätt normalt ger väghållaren. Sådana inskränkningar bör framgå av arbetsplanen för vägen eller, när det är fråga om enskild väg som skall förändras till allmän, av beslutet om förändringen. På detta sätt säkerställs att förekommande inskränkningar blir preciserade. Samtidigt erhålls också underlag för den jämkning av ersättningen för vägrättsupplåtelsen som en inskränkning av vägrättsbefogenheterna kan ge anledning till.

De sakkunniga föreslår att de nya reglerna om vägrättsbefogenheternas omfattning skall bli tillämpliga också på vägrätt som har tillkommit före de nya reglernas ikraftträdande och att fastighetsägare i särskilda fall skall ha rätt till ersättning av väghållaren för förluster som uppkommer genom att den nya ordningen blir gällande. Att vägrättsbefogenheterna får olika omfattning, beroende på tidpunkten för vägrättens tillkomst, är från praktiska synpunkter olämpligt. Detta kan undvikas om de sakkunnigas nu ifrågavarande — och av remissinstanserna godtagna — förslag genomförs. Jag förordar att så sker. Till reglernas närmare utformning återkommer jag i motiveringen till övergångsbestämmelserna (punkt 5).

Beträffande sätten för förvärv av vägrätt innebär de sakkunnigas förslag, såsom nämnts, den ändringen i förhållande till gällande rätt, att också förvärv av vägrätt genom frivillig upplåtelse skall slå i överensstämmelse

med arbetsplan. Planen behöver dock inte alltid, till skillnad från vad som är fallet vid tvångsförvärv av vägrätt, vara fastställd. Förslaget, som inte har mött några erinringar under remissbehandlingen, tillgodoser det enligt min mening väsentliga önskemålet att icke tidsbegränsade sakrättsliga belastningar på fastigheter redovisas på ett klart sätt även när de grundar sig på frivilliga upplåtelser. Jag förordar att förslaget genomförs. Frivilliga upplåtelser av vägrätt kommer också i fortsättningen att ha betydelse eftersom de i vissa fall är en förutsättning för att utställelse och fastställelse av arbetsplan skall kunna underlätas. Dessa fall har jag berört i det föregående (15.1.5).

Publicering av den sakrättsliga belastning på en fastighet som vägrätt innebär och av inskränkningar i rätten att förfoga över mark intill allmän väg får, som några remissinstanser har framhållit, anses vara till gagn både för enskilda — fastighetsägare, fastighetsköpare och kreditgivare — och för olika myndigheter. Jag ansluter mig till den under remissbehandlingen framförda tanken att anteckning i det nya fastighetsregistret är en lämplig form för publicering. Frågan härom får tas upp i annat sammanhang.

Enligt de sakkunnigas förslag bör i den nya väglagen tillskapas möjlighet för väghållaren att under den tid ett vägbyggnadsarbete pågår även mot fastighetsägarens vilja skaffa sig nyttjanderätt till mark i närheten av vägområdet för att tillgodose tillfälliga behov av utrymme för upplag och liknande ändamål, såsom uppställning av maskiner och redskap samt väg till upplags- eller uppställningsplats. Som förutsättning för fastighetsägarens skyldighet att upplåta marken bör enligt de sakkunniga gälla att det i fastställd arbetsplan angetts vilken mark som behövs samt för vilket ändamål och under vilken tid marken skall utnyttjas. För upplåtelse av nu ifrågavarande nyttjanderätt skall väghållaren betala ersättning. De sakkunnigas förslag har i princip godtagits av remissinstanserna och jag anser att det bör genomföras. Under remissbehandlingen har framhållits att det kan visa sig vara förenat med svårigheter att långt i förväg, i samband med arbetsplanens upprättande, avgöra under vilken tid väghållaren behöver ha tillgång till mark för upplag o. d. vid sidan om vägen. Synpunkten är riktig. Den föreslagna ordningen med tillfällig nyttjanderätt till mark under byggnadsarbetets gång kräver liksom vägbyggnadsverksamheten i övrigt ett icke obetydligt mått av förutseende. Skulle det, sedan arbetsplanen fastställts, visa sig nödvändigt med ändring i fråga om tiden för upplåtelsen eller i fråga om plats eller ändamål och kan överenskommelse med fastighetsägaren inte träffas, får rättelse sökas genom att en ny arbetsplan upprättas i denna del och görs till föremål för utställelse och fastställelse.

15.1.7 Enskilda utfartsvägar

De sakkunniga föreslår att den nuvarande ordningen att länsstyrelsen be-
träffande viss allmän väg kan meddela förbud mot anslutning av enskild
väg till den allmänna vägen ersätts med en generell anmälningsskyldighet
för den som vill ansluta enskild farväg eller på annat sätt anordna utfart
till allmän väg. Anmälan skall göras till länsstyrelsen senast tre månader
innan arbetet skall påbörjas. Länsstyrelsen skall enligt förslaget pröva om
den tilltänkta utfarten kan godtas med hänsyn till trafiksäkerheten och vid
behov kunna förbjuda utfarten eller meddela föreskrifter om dess läge el-
ler utförande i övrigt samt om tidsbegränsning av användningen. Länssty-
relsen skall dessutom kunna utfärda trafikföreskrift för reglering av tra-
fiken i utfarten. Med utfart jämställer de sakkunniga brygga, vare sig den
kan befaras med fordon eller inte. Samma regler som för nya utfarter före-
slås för sådan ändring av befintlig utfart, som kan vålla olägenhet från tra-
fiksäkerhetssynpunkt. I fråga om befintliga utfartsvägar föreslår de sak-
kunniga vidare att länsstyrelsen skall kunna föreskriva avspärrning, flytt-
ning eller ändring av utfarten genom väghållarens försorg, om det behövs
med hänsyn till trafiksäkerheten. Länsstyrelsen skall i stället för att före-
skriva avspärrning kunna meddela trafikföreskrift som enda åtgärd eller
i kombination med föreskrift om flyttning eller ändring av utfarten. Om
det för verkställighet av länsstyrelsens beslut om flyttning eller ändring av
utfart behöver tas in anspråk mark som tillhör annan fastighet än den för
vilken utfarten är avsedd, skall väghållaren enligt de sakkunnigas förslag
i fastighetsägarens ställe kunna göra gällande rätt att påkalla förrättning
enligt lagen (1939: 608) om enskilda vägar (EVL) och föra talan vid förrätt-
ningen. De föreslagna bestämmelserna om reglering av enskild vägs anslut-
ning till allmän väg skall i likhet med vad som gäller nu inte tillämpas på
enskild väg som är upptagen i fastställd generalplan, stadsplan eller bygg-
nadsplan.

Till grund för de sakkunnigas förslag om generell anmälningsskyldighet
i fråga om planerade utfarter till allmän väg och om åtgärder i fråga om
befintliga utfarter ligger önskemålet att förbättra möjligheterna att ingripa
mot anslutningar till allmän väg som är olämpliga från trafiksäkerhetssyn-
punkt. Att en skärpning av reglerna i detta syfte är motiverad är också
en allmän uppfattning bland remissinstanserna. På vägar med snabb motor-
trafik kan varje väganslutning utgöra en trafikfara. Det är därför ett vä-
sentligt trafiksäkerhetsintresse att enskilda väganslutningar förläggs till
lämpliga platser och att de får en sådan utformning att trafikfaran kan be-
gränsas så långt som möjligt. Nuvarande regler i väglagstiftningen är, som
också JO (1961 s. 507, 1962 s. 250) har påpekat, behäftade med svagheter på
flera punkter. Förfarandet i ärenden om meddelande av anslutningsförbud
beträffande en allmän väg är omständligt och administrativt betungande.

Vidare saknar länsstyrelse befogenhet att ge föreskrifter som begränsar de ändamål för vilka en anslutningsväg får begagnas. En reglering av utfartsfrågorna som på ett mera effektivt men samtidigt smidigt sätt tillgodoser trafiksäkerheten på allmänna vägar med deras ofta intensiva trafik är därför också enligt min mening angelägen. Emellertid bör det, som framhållits under remissbehandlingen, vara möjligt att reglera utfart till allmän väg också med hänsyn till framkomligheten på den allmänna vägen.

Vad först angår anslutning av nya utfarter till allmän väg delar jag de sakkunnigas uppfattning att länsstyrelsen bör få möjlighet att i fråga om samtliga allmänna vägar — och inte bara såsom hittills sådana vägar beträffande vilka särskilt anslutningsförbud har meddelats — granska anslutningsfrågan innan anslutningen kommer till stånd. En sådan möjlighet kan öppnas på det sätt som de sakkunniga har angett, nämligen genom införande av en skyldighet för den som vill anordna utfart till allmän väg att senast tre månader före arbetets igångsättande göra anmälan om den planerade anslutningen till länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan då, om anslutningen är olämplig från allmän synpunkt, meddela förbud eller föreskrifter. I de fall då ingen erinran finns mot anslutningen, meddelar länsstyrelsen inget beslut. Den som har gjort anmälan kan i så fall påbörja arbetet med anslutningen så snart tremånaderstiden gått till ända. Under remissbehandlingen har anförts att ett system med anmälningsskyldighet ligger mycket nära ett system som innebär generell skyldighet att söka tillstånd och att det av allmänheten också kommer att uppfattas som ett tillståndssystem. Från ett sådant system skiljer sig ordningen med anmälningsskyldighet främst därigenom att den som gör anmälan inte får något beslut från länsstyrelsen i de fall då ingen erinran föreligger mot den planerade anslutningen. Den som söker tillstånd till anslutning av utfart får däremot alltid ett svar på sin ansökan i form av ett beslut. Anmälningsystemet skiljer sig från tillståndssystemet också på den punkten att det inte medger tidigare igångsättning än tre månader efter det anmälan gjorts, under det att med ett tillståndssystem brådskande fall, t. ex. frågor om tillfälliga väganslutningar för skogsbrukets räkning, kan behandlas snabbare. Med hänsyn till vad jag nu har anfört finner jag tillståndssystemet vara att föredra. Det merarbete som uppkommer genom att länsstyrelsen med ett sådant system skall meddela formellt beslut också i de fall då det är fråga om tillstånd utan särskilda föreskrifter får bedömas som obetydligt. Dessa beslut bygger på ställningstaganden, som också med det av de sakkunniga föreslagna systemet måste göras, och de kan meddelas på blanketter enligt standardiserat formulär. Jag finner övervägande skäl tala för att regleringen i den nya väglagen av frågan om anslutning av utfart ges formen av generellt förbud att utan länsstyrelsens tillstånd ansluta utfart till allmän väg. Som de sakkunniga föreslår bör länsstyrelsen i samband med tillstånd kunna ge föreskrifter om anslutningens läge eller utförande. Skäl

synes däremot inte föreligga att i lagen ta upp en bestämmelse om att tillstånd kan tidsbegränsas. Att så kan ske, om fastighetsägaren begär tillstånd till utfart endast för en begränsad tid, torde gälla utan särskild föreskrift. I övrigt bör tillstånd kunna bringas att upphöra endast om förhållandena ändrats så, att ett ingripande mot befintlig utfart är motiverat. Jag återkommer i det följande till frågan när sådant ingripande kan ske.

Enligt gällande bestämmelser (31 a § AVL) kan länsstyrelse förbjuda anslutning till allmän väg av enskild väg eller förordna att enskild utfartsväg inte vidare får användas för ändamålet. Den av de sakkunniga föreslagna regleringen avser anslutning till allmän väg av enskild farväg och annan utfart. Med utfart vill de sakkunniga likställa bryggor, vare sig de är ägnade att befaras med fordon eller inte. Jag delar de sakkunnigas uppfattning att regleringen när det gäller nya anslutningar bör omfatta enskilda körvägar och sådana ulfarter som är avsedda att användas för körtrafik. Gångvägar, cykelvägar och ridvägar bör alltså falla utanför regleringen. Det skulle föra för långt att inbegripa även sådana vägar. Anslutning av bryggor bör enligt min mening behandlas på samma sätt som anslutning av enskilda vägar. Kan de inte användas för körtrafik, bör de lika litet som enskilda vägar som inte kan användas för sådan trafik omfattas av tillståndsskyldighet.

De sakkunniga föreslår att anmälningsskyldighet skall gälla också vid sådan ändring av befintlig utfart, som kan vålla olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt. Detta förslag har vållat osäkerhet hos några remissinstanser om huruvida anmälningsskyldighet skall gälla vid ändring av utfartsvägens användningssätt och vid ökning av trafikintensiteten på den enskilda vägen. Det blir givetvis en väsentlig ändring av trafikförhållandena, om en enskild väg som endast använts för en bostadsfastighet exempelvis övergår till att tjäna som till- och utfart för en bensinstation. För en sådan ändring skulle skyldighet att söka tillstånd vara motiverad. I andra fall — exempelvis då en enskild väg blir utfartsväg för en nytillkommen bostadsfastighet utmed vägen — synes det dock vara svårare att motivera en sådan skyldighet. Det är emellertid naturligt att behovet att ändra på utformningen av en enskild väg och dess anslutning till allmän väg ökar ju starkare trafiken blir på den enskilda vägen. Det kan därför vara lämpligt att anknyta tillståndsskyldigheten till fysisk ändring av enskild vägs anslutning till allmän väg. Med en sådan lösning regleras inte de fall då en ökning av trafikintensiteten på enskild väg sker utan att vägens anslutning till allmän väg ändras. Dessa problem bör dock kunna bemästras genom sådant ingripande från länsstyrelsens sida som jag kommer att behandla i det följande. Jag förordar därför att endast den som avser att åstadkomma en fysisk ändring av en anslutning av enskild väg till allmän väg åläggs skyldighet att söka tillstånd till åtgärden.

En nyhet är de sakkunnigas förslag att länsstyrelsen i stället för förbud mot en tilltänkt utfart skall kunna meddela trafikföreskrifter som riktar sig till den allmänhet som kan komma att begagna den enskilda vägen. Avsikten är att ge länsstyrelsen bättre möjligheter att anpassa sitt ingripande till vad som framstår som nödvändigt i det särskilda fallet. Sålunda skall länsstyrelsen genom trafikföreskrift kunna bestämma att trafiken till och från en anslutning av enskild väg till allmän väg begränsas att avse viss årstid, visst slag av trafik, trafik för viss fastighets behov eller dylikt. Förslaget som har godtagits av remissinstanserna fyller enligt min mening ett väsentligt behov, nämligen att kunna reglera tillkomsten av nya anslutningar till allmän väg på ett smidigt sätt genom användande av differentierade förbud. Jag förordar i princip att förslaget genomförs. Med det tillståndssystem som jag har uttalat mig för i det föregående innebär detta att länsstyrelsen skall kunna förena beslut om tillstånd att anlägga eller ändra anslutning till allmän väg med trafikföreskrift.

Regler om trafikföreskrifter av nu ifrågavarande slag, lokala trafikföreskrifter, finns f. n. i 61 § vägtrafikförordningen (1951:648) (VTF). Trafiknämnd eller länsstyrelse meddelar lokala trafikföreskrifter (61 § 1 och 2 mom.). Sådana föreskrifter skall antecknas i särskild liggare och publiceras, om de inte skall tillkännages genom vägmärke, i länskungörelserna eller i vissa fall i tidning eller tidningar i orten (61 § 3 mom.). Före utgången av mars månad varje år utfärdar länsstyrelsen kungörelse om vägar och lokala trafikföreskrifter inom länet (62 §). Undantag från lokal trafikföreskrift kan medges för visst ändamål, om särskilda skäl föreligger (63 §). Överträdelse av lokal trafikföreskrift är straffbelagd (68 §).

Som de sakkunniga har anfört bör bestämmelser om trafikföreskrifter med anledning av anläggning eller ändring av anslutning av utfart till allmän väg tas upp i VägL. Länsstyrelsen bör ges befogenhet att meddela trafikföreskrifter varigenom trafik med motordrivet fordon på den anslutande enskilda vägen förbjuds eller inskränks. I VägL bör också föras in bestämmelser om dispens från trafikföreskrifter för visst ändamål, liksom ansvarsbestämmelser. Kungl. Maj:t kan meddela föreskrifter som gör reglerna i VTF om anteckning och publicering av lokala trafikföreskrifter tillämpliga också på de trafikföreskrifter som meddelas med stöd av VägL.

Att länsstyrelsen i fråga om befintlig anslutning till allmän väg, såsom de sakkunniga föreslår, kan ingripa genom att föreskriva att väghållaren får spärra av, flytta eller ändra utfarten på annat sätt i stället för att, som enligt gällande rätt, förordna att utfarten inte längre får användas för ändamålet, ger möjlighet att anpassa åtgärderna till föreliggande regleringsbehov. Samma syfte har också förslaget att länsstyrelsen jämte föreskrift om flyttning eller ändring av utfart eller utan sådan föreskrift skall kunna meddela trafikföreskrift. Nu ifrågavarande förslag ger också större effek-

tivitet åt regleringen av befintliga utfarter genom att väghållaren för den allmänna vägen skall berättigas utföra de åtgärder som länsstyrelsen förordnar om och genom att trafikföreskrifter som riktar sig till allmänheten skall kunna meddelas. Förslagen har godtagits vid remissbehandlingen, och jag kan i allt väsentligt ansluta mig till dem. Detaljutformningen av bestämmelserna i ämnet återkommer jag till i motiveringen till 40 § VägL. Jag vill dock förutskicka att länsstyrelsens befogenheter bör utformas så, att de avser förordnande om avspärrning eller ändring — genom väghållarens försorg — av befintlig enskild vägs anslutning till allmän väg och inte av utfarten och att trafikföreskrift skall kunna tillgripas som ett alternativ till både avspärrning och ändring.

Jag har i det föregående redogjort för vilka nya anslutningar till allmän väg som enligt min mening bör omfattas av skyldigheten att söka tillstånd. Jag anförde därvid att det skulle föra för långt att föreskriva sådan skyldighet också i fråga om gångvägar, cykelvägar och ridvägar. Detta ställningstagande utesluter inte att länsstyrelsen bör kunna ingripa mot befintliga anslutningar av sådana vägar. Dessa kan i vissa fall tänkas utgöra en påtaglig fara för trafiksäkerheten på den allmänna vägen genom sin belägenhet eller genom den omfattning vari de används. Länsstyrelsen bör enligt min mening ha möjlighet att förordna om avspärrning eller ändring och att meddela trafikföreskrifter också i fråga om nu nämnda anslutningar. Jag förordar alltså att länsstyrelsens befogenhet att ingripa mot befintliga anslutningar till allmän väg får avse anslutning av enskilda vägar, vare sig de kan användas för körtrafik eller inte. På samma sätt som enskild väg bör behandlas befintliga anslutningar av utfarter, som inte utgör vägar, och befintliga anslutningar av bryggor.

De sakkunniga föreslår att reglerna i AVL om ersättning till fastighetsägare och andra och om inlösen av fastighet eller fastighetsdel med anledning av utfartsreglering bibehålls i huvudsak. Detta innebär att också i fortsättningen ersättning skall kunna komma i fråga bara för avsevärd skada och inlösen bara i händelse av synnerligt men genom regleringen. Vidare skall också framdeles som förutsättning för ersättning och inlösen gälla att skadan hänför sig till en fastighet som haft utfart till allmän väg. Vad som kan ersättas enligt AVL är avsevärd kostnad för anläggning av ny eller ändrad utfartsväg och avsevärt men vid nyttjandet av fastigheten. Inlösen kan enligt AVL påkallas av fastighetsägaren, när regleringen förorsakar synnerligt men vid nyttjandet av fastigheten. Reglerna bör enligt de sakkunnigas mening förtydligas så, att det framgår att väghållaren är skyldig att ersätta också avsevärd ökning av eljest erforderliga vägunderhållskostnader. Även i fråga om anläggning av ny eller ändrad utfartsväg anser de sakkunniga att det bör anges att endast en avsevärd ökning av eljest erforderliga kostnader berättigar till ersättning. Härigenom kan enligt

de sakkunniga förebyggas att fastighetsägare på det allmänna övervältrar kostnader som han under alla förhållanden fått vidkännas för en för fastigheten acceptabel utfart. Ersättning skall enligt de sakkunnigas förslag inte utgå till fastighetsägare för kostnader som är en följd av att gällande föreskrifter inte har iakttagits. Inlösen skall enligt förslaget kunna påkallas, om fastighet eller fastighetsdel som har haft utfart till allmän väg åsamkats synnerligt men av den art att ersättning härför kan utgå. Reglerna om ersättning och inlösen bör enligt de sakkunnigas mening anknytas till alla de ingripanden i fråga om enskild utfart som länsstyrelsen skall kunna göra. De sakkunniga föreslår också en regel om rätt för väghållare till ersättning av fastighetsägare som inte har iakttagit gällande föreskrifter. Medför sådan underlåtenhet avsevärd kostnad för väghållaren för avspärrning, flyttning eller ändring av utfart, skall fastighetsägaren utge ersättning till väghållaren för denna kostnad.

De sakkunniga föreslår vidare att väghållaren också i fortsättningen själv skall få bygga utfartsväg för att minska de olägenheter som uppstår genom ingripanden i form av förbud eller föreskrifter i fråga om enskild vägs anslutning till allmän väg. För det fall att väghållare och fastighetsägare inte kan enas om vilken mark på fastigheten som skall få tas i anspråk för utfartsvägen, föreslår de sakkunniga att frågan skall kunna avgöras av vägsynenämnd. Föreligger behov även av mark som ingår i annan fastighet än den för vilken utfarten är avsedd, skall väghållaren liksom nu kunna påkalla förrättning enligt EVL och föra talan vid förrättningen. Väghållaren skall dock enligt förslaget få en starkare ställning än nu och i fastighetsägarens ställe kunna påkalla förrättningen och föra talan vid denna.

Jag biträder de sakkunnigas förslag i fråga om förutsättningarna för fastighetsägarens rätt att få ersättning och fordra inlösen. Detta innebär att jag inte kan ansluta mig till den av några remissinstanser framförda tanken på vidgad ersättningsrätt för fastighetsägare. De sakkunnigas förslag om skyldighet för fastighetsägare, som underlåtit att iakta förbud eller föreskrift, att ersätta väghållaren avsevärd kostnad för avspärrning eller ändring av utfart finner jag vara tveksamt. De kostnader som kan beräknas uppstå för sådana åtgärder — i allmänhet mindre schaktningsarbeten eller anbringande av staket eller annan enklare avspärrningsanordning — torde praktiskt taget undantagslöst vara av sådan storlek, att bestämmelsen som förutsätter att kostnaden är avsevärd knappast skulle kunna vinna tillämpning. Med hänsyn härtill finns det enligt min mening inte tillräckliga skäl att komplicera ersättningsbestämmelserna med en sådan regel.

När det gäller frågan om väghållarens rätt att själv bygga utfartsväg för att minska olägenheter genom ingripanden mot enskild vägs anslutning

delar jag de sakkunnigas uppfattning att bestämmelsen om sådan rätt för väghållare bör bibehållas. Däremot har jag inte blivit övertygad om att möjlighet bör öppnas till prövning i särskild ordning av frågan om vilken mark på fastigheten som skall få tas i anspråk för utfartsväg från fastigheten, om väghållaren och fastighetsägaren har olika uppfattning på denna punkt. Behöver i sådant läge mark tas i anspråk också på annan fastighet, skulle det krävas dels ett förfarande för att få fastslaget vilken mark som får tas i anspråk på den fastighet för vars räkning utfartsvägen skall byggas och dels en förrättning enligt EVL för att få fastslaget vilken mark på den andra fastigheten som skall användas för vägen. Denna ordning kan innebära att den först verkställda prövningen på ett mindre lämpligt sätt binder prövningen i det senare förfarandet. I varje fall är en sådan ordning omständlig. Enligt min mening bör det vara tillräckligt att en prövning av parternas ståndpunkter kan komma till stånd i det mål där fastighetsägaren, sedan han själv byggt utfartsvägen, begär ersättning av väghållaren. Därvid kan väghållaren åläggas ersättningsskyldighet som grundar sig på kostnaderna för den av fastighetsägaren utförda vägsträckningen och därigenom gå miste om den besparing som kunde ha uppkommit, om väghållaren själv hade utfört vägarbetet, kanske i samband med arbete på den allmänna vägen. Omvänt riskerar fastighetsägaren, om hans ståndpunkt underkänns, att endast få ersättning som grundar sig på kostnaderna för byggande av vägen i den av väghållaren ifrågasatta sträckningen med väghållarens folk och maskiner. Jag kan med hänsyn till det anförda inte förorda förslaget om särskild prövning av tvistiga frågor om ianspråktagande av mark på den fastighet för vars räkning utfartsväg skall byggas av väghållare.

Enligt de sakkunnigas mening blir väghållarens rätt att påkalla förrättning enligt EVL fullt effektiv först om väghållaren får en starkare ställning än nu och ges möjlighet att agera i fastighetsägarens ställe. På denna punkt har från flera håll riktats remisskritik mot förslaget. Det har gjorts gällande att förslaget är obilligt mot fastighetsägaren och att farhågorna för att en förrättning enligt EVL inte skulle leda till önskat resultat är överdrivna, eftersom förrättningsmannen gör en officialprövning. Jag är inte beredd att förorda någon ändring av nu gällande ordning i fråga om behörighet för väghållaren att påkalla förrättning enligt EVL och att föra talan vid sådan förrättning. Till detta ställningstagande bidrar, förutom vad som förts fram i remisskritiken, det förhållandet att reglerna i EVL är föremål för översyn. Därvid torde också reglerna om rätt att påkalla förrättning komma att övervägas.

15.1.8 Vägnämnder och länsvägnämnder

I fråga om vägnämnderna har de sakkunniga, liksom bl. a. länsförvaltningsutredningen, kommit fram till att de uppgifter som vägnämnderna nu

har enligt väglagstiftningen bör övertas av kommunerna och att vägnämnderna alltså bör avskaffas. Förslaget har fått ett gynnsamt mottagande av remissinstanserna.

Att de lokala intressena på vägplaneringens område blir i tillräcklig grad tillgodosedda är givetvis av stor vikt, inte minst med hänsyn till vägnarnas betydelse för samhällsplaneringen i övrigt. Den lokala samhällsplaneringen ankommer i allt väsentligt på kommunerna, vilka sålunda t. ex. är huvudmän för bebyggelseplaneringen. Det är kommunernas uppgifter inom samhällsplaneringens område som utgjort ett huvudmotiv för den kommunindelingsreform som pågår f. n. och som kommer att vara genomförd den 1 januari 1974. Vissa kommuner, nämligen sådana som själva är väghållare, står enligt gällande bestämmelser utanför vägnämndsorganisationen och fullgör redan för sina områden de uppgifter som annars ankommer på vägnämnd.

Med hänsyn till det anförda ligger det enligt min mening närmast till hands att kommunerna inom ramen för sina funktioner på samhällsplaneringens område tar till vara de lokala vägintressena i de fall dessa nu företräds av vägnämnder. Jag ansluter mig därför till de sakkunnigas förslag. Det bör genomföras som ett led i den nya väglagstiftningen.

När det gäller länsvägnämnderna innebär de sakkunnigas förslag att nämnderna skall bibehållas som rådgivande organ åt länsstyrelsen och statens vägverk men att de i fortsättningen skall ha en mera allsidig sammansättning än vad de har nu. Länsvägnämnd skall bestå av tolv ledamöter som utses av Kungl. Maj:t. I nämnden skall, beroende på förhållandena inom länet, kunna ingå representanter för jordbruk, skogsbruk, näringsliv i övrigt, kommuner, yrkesmässig trafik, trafik i övrigt och totalförsvar. Enligt förslaget skall länsvägnämnd verka för en ändamålsenlig lösning av vägfrågor som rör hela länet eller en större del därav.

En rad länsstyrelser har under remissbehandlingen ställt sig avvisande till de sakkunnigas förslag. Därvid har hävdats att behovet av rådgivning åt länsstyrelserna skulle bli tillräckligt tillgodosett genom den verksamhet som de nu till länsstyrelserna knutna och av lekmän sammansatta planeringsråden svarar för. Det har också — i anslutning till länsförvaltningsutredningens ställningstagande — gjorts gällande att kravet på medborgerligt inflytande på vägplaneringsfrågor skulle bli tillräckligt beaktat genom den medborgerliga representationen i en omorganiserad länsstyrelse.

Den 1 juli 1971 skall, som nämnts i det föregående, genomföras en partiell länsförvaltningsreform. Länsstyrelsen skall få en lekmannastyrelse med landshövdingen som ordförande samt tio andra ledamöter. Den nya länsstyrelsen får som en huvuduppgift att leda och samordna den samhällsplanering som bedrivs inom den statliga länsförvaltningen. Avsikten är att främst viktigare frågor om samhällsplanering eller andra för länet betydelsefulla frågor skall behandlas av lekmannastyrelsen. På vägplaneringens om-

råde torde detta innebära, att lekmän kommer att delta i beslut som länsstyrelsen har att fatta i frågor om flerårsplaner för byggande av vägar och broar, om utförande av vägföretag utanför flerårsplan, om fördelningsplan för statsbidrag till byggande av väg eller gala samt om tilldelning av statsbidrag utanför fördelningsplan samt därutöver i andra för länet betydelsefulla vägfrågor. Länsstyrelsens funktioner i dessa ärenden blir i allmänhet att inom ramen för samhällsplaneringen på det regionala planet göra den bedömning av vägplaneringsfrågorna som skall tjäna som underlag för de centrala avgöranden som skall träffas av statens vägverk eller Kungl. Maj:t.

Genom länsförvaltningsreformen blir det i länsinstans infogade medborgerliga inflytandet starkare än det som kan utövas av länsvägnämnd, eftersom de medborgerliga representanterna i länsstyrelsen skall delta i besluten och inte bara, såsom länsvägnämnden, ha en rådgivande funktion. Denna omständighet leder emellertid inte till att ytterligare lekmanasynpunkter på den regionala vägplaneringens område skulle vara obchövlige. Vägfrågorna är nämligen av sådan art att en specialinriktad lekmanarådgivning i dessa frågor får anses vara av värde för den mera allsidiga bedömning som länsstyrelsen skall göra inom ramen för sitt arbete som samordningsorgan för den regionala samhällsplaneringen.

Enligt min mening finns det även i framtiden uppgifter för ett lekmanorgan med rådgivande funktioner i förhållande till länsstyrelsen — och vägverket — i vissa frågor. Dessa frågor avser den vägplanering som sker genom flerårsplaner och fördelningsplan samt ärenden om statsbidrag till byggande av enskilda vägar, om arbetsplan för byggande av allmän väg, om förändring av enskild väg till allmän, om indragning av allmän väg och om inrättande av särskild vinterväg.

Med hänsyn till det anförda finner jag att ett rådgivande organ på länsplanet — länsvägnämnd — liksom f. n. bör finnas. Länsvägnämndernas verksamhet bör inte vara begränsad till avgivande av infortrade yttranden. Nämnderna har nu befogenhet att ta erforderliga initiativ och att överklaga beslut som meddelats av vägverket eller länsstyrelse. Någon ändring på dessa punkter har inte föreslagits av de sakkunniga. Att länsvägnämnd också i fortsättningen skall kunna ta initiativ i vägfrågor som berör länet i dess helhet eller en större del därav finner jag självklart. Däremot saknas skäl att behålla länsvägnämnds besvärsmätt.

Enligt gällande bestämmelser utses två ledamöter i länsvägnämnd av länsstyrelsen och en ledamot av skogsvårdsstyrelsen. Dessutom utser varje vägnämnd en ledamot. Det förut berörda och av mig biträdda förslaget om vägnämndernas avskaffande gör ändringar i fråga om sätlet för utseende av länsvägnämndernas ledamöter nödvändiga.

Med de uppgifter som länsvägnämnderna enligt det anförda bör ha ligger det närmast till hands att dessa utses av länsstyrelsen. Antalet ledamöter i länsvägnämnd bör dock enligt min mening begränsas så, att nämndens

verksamhet inte blir tungrodd. Sju ledamöter finner jag vara ett väl avvägt antal. Till ledamöter bör utses personer i länet med intresse för och insikt i väg- och trafikfrågor.

Länsvägnämnderna har i sin nuvarande utformning ingen särskild kansliorganisation till sitt förfogande. Visserligen innebär den ordning som jag har uttalat mig för att länsvägnämnderna får vidgade arbetsuppgifter. De tillkommande uppgifterna är dock inte av den omfattningen att till länsvägnämnd bör knytas ett särskilt kansli.

De sakkunniga har föreslagit att lagen (1943:436) om vägnämnder och länsvägnämnder upphävs och att bestämmelser om länsvägnämnd förs in i väglagen. Som jag anført i det föregående bör länsvägnämnder också få arbetsuppgifter i ärenden som inte regleras i väglagen utan i författningar om statsbidrag till kommunala eller enskilda vägar. Allmänna bestämmelser om länsvägnämnd har därför inte sin plats i den nya väglagen utan i en särskild författning. Om riksdagen godkänner de riktlinjer för länsvägnämndsorganisationen som jag angett i det föregående, ankommer det på Kungl. Maj:t att meddela erforderliga föreskrifter.

15.1.9 Domstol i vägmål

De sakkunnigas förslag i denna del innebär att vägmål i fortsättningen skall handläggas av en och samma domstol. Den domstol som har att pröva expropriationsmål skall enligt förslaget handlägga också vägmål. Nu prövas mål om ersättning enligt 19, 21, 31 b eller 33 a § AVL av ägodelningsrätt och frågor om lösen enligt AVL först av ägodelningsrätt och därefter, om lösen skall ske, av expropriationsdomstol. Remissinstanserna är överlag positiva till de sakkunnigas förslag. Förslaget bygger på grundtanken att vägmål i sak har så nära anknytning till expropriationsmål, att de bör handläggas av den domstol som har att pröva sådana mål och som har särskilda kvalifikationer för uppgiften. Förslaget ligger också i linje med den förut berörda avvecklingen av ägodelningsrätterna i samband med FBL:s ikraftträdande den 1 januari 1972.

Som nämnts i det föregående har, sedan de sakkunniga lagt fram sitt förslag, i svensk rätt införts en helt ny domstolstyp, fastighetsdomstolarna. Dessa domstolar, som i princip skall ha län som domkrets, har en sammansättning som gör dem lämpade inte bara för fastighetsbildningsmål, som de fr. o. m. den 1 januari 1972 skall handlägga, utan också för expropriationsmål. När statsmakterna fattade beslut om fastighetsdomstolarna förutsattes det därför, att expropriationsmålen skulle föras till fastighetsdomstolarna. I prop. 1971:106 föreslås också att expropriationsdomstolarna avskaffas fr. o. m. den 1 januari 1972 och att expropriationsmål och vissa andra mål med anknytning till fast egendom förs över till fastighetsdomstolarna. Dessa är f. ö. redan forum för mål om enskilda anspråk enligt miljöskyddslagen.

De synpunkter som enligt de sakkunniga talade för en överflyttning av

vägmålen till expropriationsdomstol kan i dagens läge, när en överflyttning av expropriationsmålen till fastighetsdomstol kan förutses ske den 1 januari 1972, anföras också till förmån för att fastighetsdomstolarna i fortsättningen skall handlägga vägmål. Fastighetsdomstolsorganisationen kan beräknas vara utbyggd när den nya lagstiftningen om allmänna vägar är avsedd att träda i kraft, nämligen den 1 januari 1972. Jag förordar därför att vägmålen förs till fastighetsdomstol. Beträffande förfarandet i vägmål anser jag i likhet med de sakkunniga, att en anpassning till förfarandet i expropriationsmål är önskvärd. Till detaljfrågor i detta avseende återkommer jag i det följande.

15.1.10 Vägsynenämnder

De sakkunnigas förslag att vägsynenämnderna skall bibehållas men att deras verksamhetsområde skall vara län och inte som nu vägnämndsområdet eller i vissa fall kommuner har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. Förslaget medför att de fördelar i form av god lokal-kännedom hos vägsynenämndens ledamöter och i fråga om reskostnaderna — särskilt i de nordligaste länen — som är förenade med den nuvarande till mindre områden knutna vägsynenämndsorganisationen går förlorade. Att intresset av större enhetlighet i bedömningen får fälla utslaget till förmån för ett länsorgan finner jag dock riktigt. Men om man anser sig kunna ge avkall på vägsynenämndernas lokala förankring, ligger det enligt min mening nära till hands att ifrågasätta om inte andra organ på länsplanet skulle kunna överta vägsynenämndernas funktion.

Länsstyrelserna har enligt gällande bestämmelser befogenheter som ligger nära vägsynenämndernas. Länsstyrelse kan sålunda förordna om upplåtelse av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg. Länsstyrelse har också att pröva frågor om dispens från förbud att intill väg ha vissa anordningar. I princip föreslår de sakkunniga ingen ändring på dessa punkter. De sakkunniga föreslår vidare att länsstyrelse skall få befogenhet att meddela dispens från ett nytillskapat förbud mot fasta ljuskällor på och intill väg och att ingripa mot befintliga fasta ljuskällor. Sakligt sett bör länsstyrelse, likaväl som den kan handlägga frågor om upplåtelse av mark för tillfällig väg, kunna pröva frågor om upplåtelse av mark för uppsättande av snöskärm eller om upplåtelse av rätt till täkt för drift av väg, frågor som enligt gällande rätt och enligt de sakkunnigas förslag skall handläggas av vägsynenämnd. Detsamma gäller frågor om åtgärder mot befintliga anordningar intill väg. Länsstyrelsen har att handlägga dispensfrågor beträffande sådana anordningar. En enhetlig bedömning av frågor om dispens för anordningar och frågor om åtgärder mot anordningar av samma slag skulle säkerligen främjas, om samtliga dessa frågor prövades av länsstyrelsen.

Såsom framgår av det föregående förordar jag att fastighetsdomstol skall pröva sådana frågor om ersättning enligt väglagen som nu ankommer

på ägodelningsrätt. Det ligger då nära till hands att låta fastighetsdomstol överta också de ersättningsfrågor som hittills handlagts av vägsynenämnd. En sådan ordning innebär onekligen en splittring av handläggningen i ärenden som avser både tvångsingripande och ersättning. Att märka är emellertid att enligt gällande rätt — de sakkunniga föreslår ingen ändring härvidlag — frågor om tvångsingripande och om ersättning handläggs av skilda myndigheter när det gäller mark för tillfällig väg. Länsstyrelse förordnar i sådana fall om upplåtelse av nyttjanderätt och vägsynenämnd bestämmer ersättningen. I fråga om fasta ljusanordningar skall enligt de sakkunnigas förslag länsstyrelse få besluta om ingripande men domstol pröva ersättningsfrågan.

En reform som innebär att vägsynenämndernas uppgifter delas upp på länsstyrelser och fastighetsdomstolar skulle medföra en ordning som ansluter sig till den av de sakkunniga beträffande fasta ljusanordningar föreslagna och som ger större enhetlighet i fråga om kompetensfördelningen i närbesläktade ärenden. Handläggning av ersättningsfrågor hos fastighetsdomstol skulle vidare medföra en förstärkning av den enskildes rättsskydd. I ett förfarande inför vägsynenämnd, som är en administrativ myndighet, har väghållarens motpart enligt gällande ordning och enligt de sakkunnigas förslag inte rätt till ersättning för sina kostnader i ärendet. Detta är, såsom också Sveriges advokatsamfund påpekat, ett förhållande som inte är tillfredsställande. Prövas däremot ersättningsfrågan av domstol, kan ersättning utgå för rättegångskostnader.

Jag har kommit till den uppfattningen att vägsynenämnderna, som i praktiken anlitats endast i ringa utsträckning, inte såsom de sakkunniga har föreslagit bör ombildas till länsorgan med uppgifter vid sidan av länsstyrelsernas och fastighetsdomstolarnas utan att de bör avvecklas. Jag förordar att vägsynenämndernas funktioner övertas av länsstyrelserna och fastighetsdomstolarna.

15.1.11 Andra frågor

De sakkunniga har särskilt uppmärksammat frågor om *i n d r a g n i n g* *a v v ä g*.

Den omfattande ombyggnad och utbyggnad av landets vägnät som f. n. pågår och som är en följd av den ökande motorfordonstrafiken medför att det i vissa fall blir aktuellt att dra in äldre vägsträckor från allmänt underhåll. I de fall då den gamla vägen kan sägas fylla ett allmänt behov som förbindelseled mellan olika bebyggelsekoncentrationer bör, som också framhållits i förarbetena till AVL, indragning av vägen inte komma i fråga. Ofta är emellertid förhållandena sådana att delar av den gamla vägen visserligen inte längre kan anses fylla ett allmänt behov men däremot erfordras som enskild utfart från befintlig bebyggelse till den nya allmänna vägen. I dessa fall torde det bli aktuellt att dra in den gamla vägen från

allmänt underhåll. De problem som härvid uppstår för berörda fastighetsägare har flera gånger varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Jag delar de sakkunnigas uppfattning att samplanering mellan det allmänna och det enskilda vägnätet bör förekomma i ökad omfattning och att före vägs indragning kontakt skall tas med berörda sakägare i frågor som står i samband med deras eventuella övertagande av vägdelen i fråga. Samma uppfattning har tredje lagutskottet uttalat i ett av 1970 års riksdag godtagget utlåtande (1970: 3LU 72, rskr 1970: 359). Jag ämnar föreslå Kungl. Maj:t att i VK ta upp föreskrifter som säkerställer att behövt samråd sker. Vidare bör i VK föras in en föreskrift av innebörd att tidpunkten för indragning av väg skall bestämmas så, att skäligt rådrum för väghållningens ordnande efter indragningen bereds den som avser att överta väghållningen.

De sakkunniga har berört frågan huruvida väghållare för allmän väg bör ges rätt att påkalla förrättning enligt EVL i syfte att påskynda vägfrågans lösning efter indragning av den allmänna vägen men de har inte lagt fram något förslag på denna punkt. Nu nämnda fråga liksom frågan huruvida väghållaren bör åläggas skyldighet att stå för kostnaderna för den förrättning som behövs för att ordna vägfrågan efter indragningen anser jag inte böra prövas förrän 1969 års vägutredning, som har till uppgift att verkställa en översyn av lagstiftningen om enskilda vägar, slutfört sitt arbete.

De sakkunniga har uttalat sig positivt om möjligheten för väghållaren att utföra och bekosta byggandet av nya enskilda anslutningsvägar. Ett fall som de sakkunniga åberopar är att, sedan en väg lagts om i ny sträckning, anknytningen mellan bebyggelsen vid den gamla vägen och omvärlden kan tillgodoses genom byggande av nya utfartsvägar, så att den äldre vägslingan kan dras in. Den besparing som kan göras genom att den äldre vägslingan dras in kan vara större än de utlägg som byggande av de enskilda utfartsvägarna medför. Även kostnaderna för statsbidrag för anläggande av enskilda vägar får tas med i bilden liksom fördelarna för den berörda bygden att omedelbart och utan administrativ omgång få utfartsfrågan ordnad på bästa sätt medan en vägbyggnadsorganisation finns på platsen. Jag ansluter mig till de sakkunnigas uppfattning att någon skyldighet för väghållaren att bygga anslutningsvägar inte bör införas och förordar den av de sakkunniga anvisade lösningen som innebär att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att i samband med beviljande av anslag till byggande av allmänna vägar förklara att hinder inte möter mot att anslaget används också för att bygga enskilda anslutningsvägar, om detta är fördelaktigare från ekonomisk synpunkt.

Enligt de sakkunnigas uppfattning kan en allmän väg som inte längre är nödvändig annat än för försvarsändamål inte dras in eftersom den dock är behövlig för det allmänna. De sakkunniga erinrar om att länsstyrelsen i sådana fall kan medge inskränkning i de driftåtgärder som väghållaren eljest är skyldig att vidta. Mera kostnadskrävande anläggningar som broar bör

enligt de sakkunniga behållas av försvarstekniska skäl endast när det är fråga om ett vitalt intresse för försvaret. Jag ansluter mig till vad de sakkunniga har anfört. Samtidigt vill jag, med anledning av en rad remissut-talanden, stryka under att varje verksamhetsgren i princip bör bära sina egna kostnader. Kostnadsfördelningsfrågan bör dock tas upp i ett annat sammanhang.

De sakkunniga föreslår att bestämmelserna i AVL om arbetslag för v i n t e r v ä g h å l l n i n g skall utgå såsom obehövliga. Jag biträder förslaget, som har godtagits av remissinstanserna.

De sakkunniga föreslår att i väglagstiftningen skall föras in ett nytt plan-institut för område utan fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, nämligen plan för lokalisering av serviceanordningar. Med serviceanordningar avses bl. a. bensinstationer. Förslaget har mött stark kritik vid remissbehandlingen.

Enligt min mening är det viktigt att effektiva åtgärder kan vidtas för att reglera tillkomsten av serviceanordningar utmed de allmänna vägarna. De sakkunniga har tagit fasta på frågans trafiksäkerhetsaspekt. Även andra synpunkter bör emellertid anläggas på frågan. Serviceanordningar bildar ofta kärnan till bebyggelsekoncentrationer som också från allmänna samhällsplaneringssynpunkter kan vara mindre lämpliga. Ansvar för bebyggelseutvecklingen ligger på kommunerna. Planinstitutet i byggnadslagstiftningen och de föreslagna reglerna i VägL om utfartsreglering och om förbud att uppföra byggnad intill väg ger möjligheter att styra utbyggandet av serviceanläggningar. Med hänsyn härtill och då bygglagutredningens arbete inte bör föregripas är jag inte beredd att ansluta mig till de sakkunnigas förslag att i väglagstiftningen föra in ett nytt planinstitut.

15.2 Närmare om förslaget till VägL

Allmänna bestämmelser

Lagen inleds med ett avsnitt som innehåller allmänna bestämmelser. I 1 § anges vad som menas med allmän väg och när väg upphör att vara allmän. Bestämmelser om vad som hör till väg och om väganordningar har tagits upp i 2 §. I en nytillkommen bestämmelse, upptagen i 3 §, ges en definition av begreppet vägområde. Bestämmelser om väghållning, byggande av väg, underhåll av väg m. m., som i AVL också förekommer under förevarande rubrik, har i VägL placerats i särskilda avsnitt.

1 §

I paragrafen sägs att lagen avser allmän väg. Vidare anges när väg är allmän och när den upphör att vara det. Paragrafen motsvarar 1 § AVL (1 § FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt 1 § AVL är allmän väg sådan väg som är upplåten för den allmänna samfärdseln och som hålls genom det allmännas försorg enligt lagens bestämmelser. Enligt 70 § skulle kronan och de städer och stadsliknande samhällen, som skulle handha väghållningen inom sina områden, den 1 januari 1944 överta de vägar som enligt äldre bestämmelser var att anse som allmänna.

De sakkunniga definierar i 1 § första stycket FAVL allmän väg som väg som antingen av ålder ansetts som allmän eller i enlighet med lagen eller motsvarande äldre bestämmelser anlagts såsom allmän eller särskilt förklarats för allmän. I paragrafens andra stycke sägs att väg upphör att vara allmän genom att den dras in. De sakkunniga berör de krav som bör ställas upp för att en väg skall anses vara upplåten för allmän samfärdsel. De konstaterar att vägar som är avsedda för vissa speciella färdssätt, såsom gångvägar, cykelstigar och ridvägar, enligt gällande rätt i allmänhet faller utanför begreppet allmän väg. En gångbana eller cykelbana, som ligger i anslutning till allmän väg, torde däremot undantagslöst anses ingå i vägen. Även om cykelbanan ligger åtskilliga meter från vägen eller vid kurva getts en kortare sträckning, skall cykelbanan anses höra till vägen (jfr prop. 1943: 223 s. 62). Också i det fall där cykelbana getts helt annan sträckning än vägen men anlagts i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik torde enligt de sakkunnigas uppfattning cykelbanan vara att räkna till väg. Vad beträffar motorväg kan en sådan inte sägas vara avsedd för något så speciellt transportbehov, att vägen inte skulle kunna räknas som allmän. Kravet på att väg skall vara upplåten för den allmänna samfärdseln får anses vara uppfyllt, även om trafiken på vägen begränsats till trafik av visst slag eller endast får utövas på ett bestämt sätt. De sakkunniga anser att någon tvekan rörande vägbegreppets innebörd i förevarande fall inte behöver uppstå och att någon komplettering av författningstexten i denna del därför inte är nödvändig.

Departementschefen. Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till de sakkunnigas förslag till utformning av 1 § och till uttalandena i anslutning till denna paragraf. Paragrafen inleds med ett stycke vari sägs att lagen gäller allmän väg. En sådan förklaring har befunnits lämplig, eftersom lagen getts benämningen väglag. I andra stycket anges för fullständighetens skull att allmän väg hålls av staten eller kommun. Bestämmelser om i vilka fall kommun kan vara väghållare finns i 5 §. Tredje stycket, som behandlar frågan när

väg upphör att vara allmän, har kompletterats med en erinran om att väg för vilken kommun är eller blir väghållare mister karaktären av allmän väg, när den enligt särskilda bestämmelser (50 § BL) upplåtits eller skall vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Genom tillägget tillgodoses ett under remissbehandlingen uttryckt önskemål om klarläggande av sambandet mellan begreppen allmän väg och gata. Uppenbart är att indragning av väg och upplåtande av väg till allmänt begagnande som gata kan avse endast viss sträcka av väg.

2 §

Paragrafen reglerar vad som hör till väg och vad som är väganordning. Paragrafen ersätter 2 § AVL (2 § FAVL).

Gällande bestämmelser. I 2 § första stycket AVL sägs att till väg hör vägbana. Därefter anges att till väg också hör de områden invid vägen som stadigvarande behövs för vägbanans bestånd och underhåll. Som exempel på sådana områden nämns slänt, bankett, dike och upplagsplats. Slutligen sägs att till väg även hör trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning. Enligt paragrafens andra stycke skall lika med väg anses dels till väg ansluten brygga, bro eller färja med färjläge, dels körled som är avsedd för allmän samfärdsl endast vintertid (särskild vinterväg).

De sakkunniga. I huvudsaklig anslutning till 2 § första stycket AVL föreslår de sakkunniga att 2 § första stycket FAVL skall inledas med en bestämmelse som anger att till väg hör vägbanan och de anordningar som stadigvarande behövs för vägen. Till skillnad från AVL görs därvid inte skillnad mellan område invid vägbanan som stadigvarande behövs för vägbanans bestånd och underhåll, å ena sidan, och anordning som utförts för vägens bestånd eller brukande, å andra sidan. I stället föreslås den gemensamma beteckningen "anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift och brukande". Som exempel på sådana anordningar anges de i 2 § första stycket AVL upptagna anordningarna slänt, bankett, dike, upplagsplats, trumma, skyddsvärn och vägmärke samt därutöver bro, som i AVL nämns i 2 § andra stycket som anordning som skall anses lika med väg, och slängsel (2 § första stycket första punkten FAVL). Som redovisats i det föregående föreslår de sakkunniga vidare att till väg skall kunna räknas också anordningar som visserligen inte är helt nödvändiga för vägen men som behövs för att höja vägens kvalitet till önskvärd nivå, såsom vägbelysning, hållplats, parkeringsplats, rastplats och liknande anordningar (2 § första stycket andra punkten FAVL). För att sådana anordningar skall kunna räknas till väg skall enligt förslaget beslut om utförande av anord-

ningen ha fattats i den ordning som gäller för byggande av väg eller föreskrift ha getts i beslut om förändring av enskild väg till allmän.

I fråga om mera allmänt förekommande anordningar anför de sakkunniga följande.

V ä g m ä r k e är väghållaren enligt 5 och 37 §§ AVL skyldig att förse vägen med i viss utsträckning. Till vägmärken har man numera att räkna också lokaliseringsmärken (orienteringstavlor), men skyldighet för väghållare att sätta upp sådana vägmärken torde föreligga endast i begränsad utsträckning. Stundom kan det vara lämpligt att vägmärke placeras på mark som inte tagits i anspråk för annan väganordning. Om denna placering redovisas i arbetsplanen för vägen, kan väghållaren förvärva vägrätt till marken i fråga.

Genom att anordna s t ä n g s e l kan väghållaren hindra färd med fordon mellan allmän väg och den omgivande terrängen. Också i andra situationer kan det av trafiksäkerhetsskäl vara motiverat att förse väg med stängsel, exempelvis för att hindra gångtrafikanter att vid en trafikplats komma ut på körbanan eller från att till fots färdas på körbanan mellan biluppställningsplatser och båtförtöjningsplatser intill väg som går utmed en strand. Stängsel som uppförs i sådant trafiksäkerhetssyfte är en viktig del av vägens utrustning. Det är uppenbart att väghållaren måste vara berättigad att där så är lämpligt välja en sådan teknisk lösning. För att undanröja varje tvekan på denna punkt har stängsel tagits upp bland de i lagen givna exemplen på väganordningar. Någon skyldighet för väghållaren att hålla stängsel införs dock inte därmed.

T r y c k b a n k a r, a v s c h a k t n i n g a r (s k ä r n i n g a r) samt t ä c k t a i n - o c h u t l o p p f ö r t r u m m o r är anordningar som helt naturligt måste anses höra till vägen. De behöver därför inte nämnas särskilt i lagtexten. Detsamma kan sägas om v ä n d p l a t s e r, t r a f i k p l a t s e r och liknande anordningar. Dessa utgör centrala element i själva vägbyggnaden och är direkt till för trafikens framförande. Trots att det, särskilt i anslutning till motorvägar, kan bli fråga om relativt omfattande och dyrbara anordningar, torde det inte vara nödvändigt att särskilt nämna dessa anordningar i lagtexten.

S n ö s k ä r m är vanligen utplacerad invid väg bara under vintersäsongen, efter överenskommelse med markägaren eller enligt reglerna i 29 § AVL. Sådan anordning är då inte väganordning. Stundom kan det emellertid vara lämpligt att låta snöskärm bli mera permanent. Den bör då kunna inrättas såsom väganordning enligt 2 §, vilket innebär bl. a. att område för skärmen kan förvärfvas med vägrätt. Denna möjlighet torde dock inte behöva redovisas särskilt bland de i lagen givna exemplen.

I fråga om c y k e l s t i g a r o c h g å n g b a n o r är det självklart att de skall anses höra till väg enligt 2 § AVL, om de ligger i omedelbar anslutning till vägbanan i övrigt. Som tidigare berörts kan detta möjligen vara tvek-

samt, om cykelstigen eller gångbanan till kortare eller längre sträcka är lagd på visst avstånd från själva vägen eller kanske har fått annan sträckning. Även en separat sådan särskild vägbana kan emellertid ha ett påtagligt funktionellt samband med den övriga vägen. Den kan nämligen på ett bl. a. från säkerhetssynpunkt lämpligt sätt avlasta vägen från visst slag av trafik. Del måste därför vara tillåtet för väghållare att, när det är lämpligt, utrusta väg med sådan anordning, som då skall redovisas i den för vägen upprättade arbetsplanen. Något förtydligande av 2 § anser de sakkunniga inte nödvändigt.

Beträffande b r y g g a har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen aktualiserat frågan om förutsättningarna för att sådan anordning skall vara allmän. De sakkunniga erinrar med anledning härav om att vid riksdagsbehandlingen av AVL andra särskilda utskottet (1943: ASU 2) föreslagit en ändring av tidigare gällande bestämmelser om brygga, vilka bestämmelser inte ändrats i sak i prop. 1943: 223. Utskottet hade därvid anfört att åtgärder borde vidtas genom det allmännas försorg för att trygga skärgårds- och kustområdenas vitala kommunikationsbehov. Det hade vidare framhållits att, eftersom befolkningen i dessa områden bidrog till väghållningen i samma utsträckning som befolkningen i övriga delar av landet, det från rättvisesynpunkt syntes påkallat, att kommunikationsbehoven i nämnda områden tillgodosågs i erforderlig utsträckning. Utskottet ansåg därför att tidigare gällande bestämmelser borde jämkas så, att brygga som prövades nödig för den allmänna samfärdseln eller som eljest fanns vara till synnerligt gagn för det allmänna kunde byggas såsom allmän väg resp. tas in till allmänt underhåll. Förutsättning härför borde dock vara att bryggan var belägen i anslutning till allmän väg. Att till allmänt underhåll överta också andra bryggor syntes med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna inte tillrådligt. Lagändringen ansågs lämpligen böra ske på det sättet att det i 2 § andra stycket AVL angavs att lika med väg skulle anses — förutom bro, färja med färjläge samt särskild vinterväg — till väg ansluten brygga. Därav skulle då utan vidare följa att brygga, som var nödig för den allmänna samfärdseln eller som eljest fanns vara till synnerligt gagn för det allmänna, kunde byggas såsom allmän väg resp. tas in till allmänt underhåll. Vid bedömandet av frågan huruvida viss brygga kunde anses nödig för den allmänna samfärdseln fick enligt utskottets mening kravet på bryggans behövlighet för en allmänhet självfallet inte efterges. Vad utskottet anfört godkändes sedermera av riksdagen.

De sakkunniga finner utskottets uttalanden alltjämt kunna läggas till grund för bedömningen av föreliggande fråga. Eftersom trots motivuttalandena viss oklarhet synes råda om lagstiftningens innebörd anser de sakkunniga att lagtexten bör utformas så, att därav klart framgår att lika med väg skall anses till väg ansluten och för den allmänna samfärdseln behövlig eller eljest för det allmänna betydelsefull brygga. De sakkunniga

föreslår att 2 § andra stycket AVL ändras i överensstämmelse härmed och att denna ändring får avse också f ä r j a m e d f ä r j l ä g e. Med den föreslagna utformningen av 1 § anser de sakkunniga att bestämmelsen i 2 § andra stycket AVL enligt vilken v i n t e r v ä g som inrättats för allmän samfärdsel skall anses lika med väg kan undvaras. Bestämmelsen har därför inte tagits upp i FAVL.

Remissyttranden. I några yttranden berörs innebörden av begreppet vägbana. *Statens vägverk* förutsätter liksom *vägförvaltningen i Östergötlands län*, att begreppet innefattar inte bara körbana och förekommande vägren, utan också i omedelbar anslutning därtill belägen gångbana och cykelbana. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* och *vägförvaltningen i Västerbottens län* anser att lagtexten bör preciseras så, att det klart framgår att vägbanan omfattar även vägren, gångbana etc. Också *Stockholms stad* önskar ett förtydligande på denna punkt. Enligt stadens mening bör i lagen utsägas vad som ingår i begreppet väg och under vilka förutsättningar undantag kan förekomma.

Att vid den nya väglagens ikraftträdande befintliga anordningar och markkrensor skall behöva tas upp i arbetsplan för att kunna räknas till vägen anser *länsstyrelsen i Jämtlands län* onödigt. Frågan borde i stället kunna lösas genom en övergångsbestämmelse. Liknande uttalanden görs av *vägförvaltningarna i Hallands* och *Örebro län*. *Länsstyrelserna i Kristianstads* och *Västernorrlands län* efterlyser ett klarläggande av att befintliga anordningar på eller vid väg kan hänföras till vägen.

Departementschefen. Frågan om väganordningar har behandlats i den allmänna motiveringen (15.1.2, 15.1.3 och 15.1.4). Jag kan därför nu inskränka mig till kompletterande synpunkter. I paragrafens första stycke anges att till väg hör vägbana och andra väganordningar. Andra stycket innehåller bestämmelser om de grundläggande villkoren för att en anordning skall få räknas som väganordning. I enlighet med vad som har anförts tidigare sägs i andra stycket att anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande är väganordning. Med anledning av vad de sakkunniga har föreslagit anges som villkor för att brygga eller färja med färjläge skall kunna räknas till väg — och därmed utgöra väganordning — dels att den är ansluten till allmän väg och dels att den behövs för allmän samfärdsel eller eljest kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. Av andra stycket framgår vidare att väganordning skall ha kommit till stånd genom väghållarens försorg eller att den skall ha övertagits av väghållaren. I tredje stycket anges, som närmare berörts i den allmänna motiveringen, att Kungl. Maj:t kan föreskriva ytterligare villkor för att anordning, brygga eller färja skall räknas som väganordning. Med stöd av detta bemyndigande kan Kungl. Maj:t föreskriva villkor i fråga om rast- och parkeringsplatser i enlighet med tidigare angivna riktlinjer. Vidare kan Kungl. Maj:t före-

skriva att kantremsa får vara väganordning till en bredd av högst 2 meter. Som också berörts i det föregående ger bemyndigandet Kungl. Maj:t möjlighet att föreskriva att anordningar av visst slag får räknas som väganordning först sedan vägverket efter särskild prövning i samband med fastställelse av arbetsplan eller eljest medgett detta.

I den allmänna motiveringen har jag framhållit att olika slags väganordningar inte bör nämnas i lagtexten i exemplifierande syfte. Utvecklingen skulle kunna hämmas på ett olämpligt sätt genom en sådan lagstiftnings teknik. Utformningen av bestämmelserna i 2 § AVL utgör exempel på detta. Samtidigt som jag i allt väsentligt kan ansluta mig till vad de sakkunniga har anfört om möjligheterna att räkna olika anordningar som väganordningar, kan jag med hänsyn till det nyss anförda inte biträda de sakkunnigas bedömning att vissa anordningar bör nämnas särskilt i lagtexten. Förevarande paragraf har utformats i enlighet härmed. Jag vill i detta sammanhang påpeka att väghållarens skyldighet att sätta upp exempelvis vägmärken av olika slag följer av 64 § VTF och av den allmänna bestämmelsen i 4 § VägL, som ålägger väghållaren att vid väghållning ta tillbörlig hänsyn till bl. a. trafiksäkerheten. Om behovet av sådan anordning är stadigvarande, kan anordningen räknas som väganordning.

Till vägbana bör, som vägverket har framhållit, räknas vägrenar och i omedelbar anslutning till körbanan belägen cykelbana och gångbana. Särskild föreskrift härom behövs enligt min mening inte i VägL. Under remissbehandlingen har ifrågasatts om inte bensinstationer borde kunna räknas till väg som väganordningar. En sådan ordning är enligt min mening olämplig från flera synpunkter och den är inte heller förenlig med paragrafens andra stycke, där som förutsättning för att anordning får vara väganordning anges att anordningen behövs stadigvarande för vägens bestånd, drift eller brukande.

Anordningar som hör till väg vid VägL:s ikraftträdande bör, om de stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, räknas som väganordningar. En föreskrift härom har tagits upp bland övergångsbestämmelserna (punkt 3).

3 §

Departementschefen. Paragrafen, som saknar motsvarighet i AVL och FAVL, innehåller en definition av begreppet vägområde. I paragrafen anges att vägområde utgörs av den mark som tagits i anspråk för väganordning. En bestämmelse härom har ansetts motiverad med hänsyn till att begreppet vägområde, i överensstämmelse med vad de sakkunniga har föreslagit, används i ett flertal paragrafer i den nya lagen.

Väghållning

I detta avsnitt, som omfattar 4—9 §§, har samlats bestämmelser om väghållningens innebörd och ansvaret för väghållningen samt vissa grundläggande regler om väghållning.

4 §

I paragrafens första stycke anges att väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Första stycket motsvarar 3 § AVL (3 § FAVL). I andra stycket anges att vid väghållning tillbörlig hänsyn skall tas till allmänna och enskilda intressen. Andra stycket ersätter 10 och 37 §§ AVL (4 § andra stycket andra punkten och 52 § FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt 3 § AVL omfattar väghållning byggande och underhåll av väg. I 10 § erinras om att vid väghållning skall iakttas vad som är särskilt föreskrivet om fornminnen, naturminnesmärken och nationalparker. Bestämmelser av trafiksäkerhetskaraktär ges i 37 §, där det sägs att skyddsvärn skall finnas, om väg går utmed eller över vatten eller fördjupning eller på sådan höjd över marken att därav kan uppstå våda för vägfarande. Vidare föreskrivs i paragrafen att behövliga vägmärken skall finnas uppsatta vid väg.

De sakkunniga. Företrädare för naturvård, samhällsplanering m. m. har framhållit angelägenheten av att naturvårdssynpunkter samt miljöskapande och miljövardande faktorer beaktas i väsentligt större omfattning vid projekteringen av vägar än vad som är möjligt med nuvarande lagstiftning. Med anledning härav erinrar de sakkunniga om att enligt 15 § VSt vid upprättandet av arbetsplaner skall iakttas bl. a., att vägens sträckning så vitt möjligt bestäms så att vägen erhåller en mjuk och naturlig inpassning i landskapet och att fornlämning eller naturföremål, som är av särskilt intresse för kännedom om landets natur eller som på grund av märklig naturbeskaffenhet eller eljest bör för framtiden skyddas, inte berörs av företaget. Vidare skall enligt 17 § VSt vid utarbetande av arbetsplan samråd beträffande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med bl. a. länsstyrelsen samt i förekommande fall överlantmätaren, länsarkitekten och riksantikvariens ombud ävensom de övriga myndigheter, lokala organ och sammanslutningar som har ett väsentligt intresse av företaget. I praktiken äger samråd också rum med representanter för hembygdsvärden för vars verksamhet statsbidrag utgår. 1960 års naturvårdsutredning har i betänkandet (SOU 1962:36) Naturen och samhället framhållit att erfarenheterna av vägsladgans naturvårdsanvisningar genomgående är goda. Gott samarbete syntes sålunda råda mellan vägmyndigheter-na och företrädare för naturvården i länen.

De sakkunniga erinrar vidare om att länsstyrelsen enligt 19 § naturvårdslagen (1964: 822) kan förordna att arbetsförelag som kan tänkas i väsentlig mån skada landskapsbilden inte får komma till utförande utan länsstyrelsens tillstånd. I samband med att tillstånd meddelas kan länsstyrelsen meddela nödvändiga föreskrifter till skydd för landskapsbilden. Nämda lagrum är tillämpligt också på byggande av allmän väg vilket framgår av föredragande departementschefens uttalande i prop. 1964: 148.

Enligt vad de sakkunniga har sig bekant ägnar statens vägverk regelmässigt stor omsorg åt ett vägförelags inpassning i terrängen för att mildra negativa verkningar på naturen. Detta gäller särskilt då vägar intill sjöar och vattendrag dras fram och i fråga om de stora vägbyggnadsföretagen, exempelvis motorvägarna, som kan medföra väsentliga förändringar i landskapsbilden. För speciellt känsliga naturavsnitt utförs perspektivskisser och ibland också modeller. Vid större vägbyggnadsföretag vidtas också relativt kostnadskrävande åtgärder för att tillgodose naturvårdsintressena. Genom 19 § naturvårdslagen har dessa intressen i samband med byggande av allmän väg ytterligare tillgodosetts. Med hänsyn härtill anser de sakkunniga att några kompletterande föreskrifter inte behövs i allmänna väglagen. Bestämmelsen i 10 § AVL har därför med endast redaktionell ändring tagits upp i andra stycket av 4 § FAVL.

52 § FAVL överensstämmer i sak med 37 § AVL.

Remissyttranden. *Statens naturvårdsverk* framhåller att föreskriften i 4 § andra stycket FAVL om iakttagande vid byggande av väg av gällande bestämmelser om fornminnen och naturvård bör göras tillämplig också på drift av väg. Med hänsyn till den nya lagstiftningen om miljöskydd bör föreskriften ges denna lydelse: "Gällande bestämmelser om fornminnen, naturvård och miljöskydd skall iakttagas." Naturvård innefattar då också vatten-, luft- och viltvård. *Statens vägverk* anser att bestämmelserna i 52 § FAVL bör kunna undvaras med hänsyn till innehållet i 4 och 5 §§ FAVL. I 5 § FAVL regleras väghållarens åligganden vid drift av väg. Bl. a. anges att, om behov uppstår av skyddsvärn, stängsel, vägmärke eller annan dylik anordning utöver vad som blivit inrättat vid vägens byggande, vägen skall förses med sådan anordning.

Departementschefen. Bestämmelserna i första stycket har överförts i sak oförändrade från 3 § AVL. Som jag har nämnt tidigare har i enlighet med de sakkunnigas förslag begreppet underhåll av väg ersatts med drift av väg. En erinran om att tillbörlig hänsyn skall tas till allmänna och enskilda intressen har enligt min mening sin plats bland de bestämmelser som gäller väghållningen i dess helhet och har därför tagits upp i andra stycket av förevarande paragraf. Bland de allmänna intressen som skall beaktas nämns miljöskydd, som på senare tid kommit att få allt större betydelse.

Den i 37 § AVL inskrivna skyldigheten för väghållaren att anbringa skyddsvärn och sätta upp vägmärken syftar till att göra vägarna trafiksäkra. Det kan emellertid diskuteras om vissa trafiksäkerhetsåtgärder bör framhållas särskilt på detta sätt. Enligt min mening är en allmänt hållen hänvisning till trafiksäkerhetens krav på vägarnas utformning och skötsel lämpligare. På grund härav har bland de allmänna intressen som enligt paragrafens andra stycke skall beaktas vid väghållningen särskilt nämnts trafiksäkerheten medan någon motsvarighet till 37 § AVL (52 § FAVL) inte tagits upp i den nya lagen. Att någon inskränkning i väghållarens skyldighet att sätta upp skyddsvärn eller räcken och vägmärken inte är avsedd torde vara självklart.

5 §

Denna paragraf, som ersätter 11 § AVL (11 § FAVL), reglerar vem som är ansvarig för väghållningen.

De sakkunniga föreslår i anslutning till gällande rätt en huvudregel av innebörd att väghållare på landet är staten och väghållare inom stads område staden. Vidare föreslår de sakkunniga en i jämförelse med AVL förenklad bestämmelse om befogenhet för Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, statens vägverk att förordna om avsteg från huvudregeln. Sålunda skall, om särskilda skäl föreligger, kunna förordnas att staten skall vara väghållare inom stads område eller del därav och att kommun — och alltså till skillnad från vad som gäller nu även landskommun — skall vara väghållare inom sitt område eller del därav. Sådant förordnande skall kunna jämkas eller upphävas, om särskilda skäl föreligger. I 11 § fjärde stycket AVL föreskrivs att, om någon på grund av särskild förpliktelse skall svara för väghållning, därvid skall förbli intill dess väghållningen ändras i den ordning som gäller för förändring av enskild väg till allmän. Bestämmelsen saknar enligt de sakkunniga numera aktualitet och har därför inte tagits upp i FAVL.

Departementschefen. Genom ändringar i kommunallagstiftningen som trätt i kraft den 1 januari 1971 har nuvarande beteckningar på de borgerliga primärkommunerna — landskommun, köping och stad — mönstrats ut ur kommunallagarna och ersatts med den enhelliga beteckningen kommun. Den ändring av kommunbegreppet som sålunda genomförts medför att gällande uppdelning av väghållningsskyldigheten efter begreppen "landet" och "stads område" får överges. Mot denna bakgrund har det befunnits lämpligt att som huvudregel ange att staten är väghållare. Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, statens vägverk kan förordna att kommun, om det är lämpligt med hänsyn till dennas förutsättningar, skall vara väghållare inom sitt område eller del därav. Som de sakkunniga fram-

hållit kan det vara lämpligt att låta kommuner, särskilt sådana i storstadsregionerna, själva sköta väghållningen, om de med hänsyn till sin storlek och sina resurser har nödvändiga förutsättningar härför.

I paragrafen anges vidare att förordnande att kommun skall vara väghållare kan jämkas eller återkallas. Enligt min mening bör förordnande att kommun skall vara väghållare samt jämkning eller återkallelse av sådant förordnande ha till syfte att ordna väghållningen på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt. Därav följer bl. a. att beslut varigenom ny eller ökad väghållningsskyldighet läggs på kommun i regel inte bör meddelas mot kommunens vilja. För att inte vid lagens ikraftträdande skall inträffa någon omfördelning av väghållningsskyldigheten, har bland övergångsbestämmelserna tagits upp en föreskrift enligt vilken kommun, som vid nämnda tidpunkt är väghållare inom sitt område eller del därav, skall fortsätta att vara väghållare intill dess annat förordnas av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, vägverket (punkt 4). I enlighet med de sakkunnigas förslag har någon motsvarighet till 11 § fjärde stycket AVL inte förts in i den nya lagen.

6 §

Departementschefen. I paragrafens första stycke anges att statens vägverk handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommuns väghållning. I andra stycket har tagits upp regler om de statliga och kommunala myndigheter som har det närmaste ansvaret för väghållningen. Sådan myndighet betecknas väghållningsmyndighet. När staten är väghållare, är väghållningsmyndighet den till vägverket hörande regionala förvaltning som Kungl. Maj:t bestämmer. Är kommun väghållare, blir väghållningsmyndighet den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill. Bestämmelser av samma huvudsakliga innebörd finns i 13 § AVL (13 § FAVL). De regionala förvaltningar som f. n. ingår i vägverkets organisation är en vägförvaltning i varje län samt för hela riket sju byggnadsdistrikt och tre projekteringskontor. Jag anser att vägförvaltning bör vara statlig väghållningsmyndighet. Kungl. Maj:t kan meddela föreskrifter härom.

7 §

Departementschefen. I paragrafen regleras kommuns skyldighet att tillhandahålla vägmark inom område med stadsplan där staten är väghållare. Paragrafen har sin motsvarighet i 50 § första stycket och 53 § AVL (58 § första stycket FAVL). Den avviker i sak från nämnda bestämmelser endast såtillvida, att den inte begränsats till en reglering av kommuns skyldighet att upplåta mark för byggande av väg utan avser skyldigheten att tillhandahålla vägmark över huvud taget, dvs. också vägmark som behövs för åtgärd i samband med drift av väg. En bestämmelse om rätt till ersättning för kommunen, motsvarande 50 § andra stycket AVL (53 § andra stycket FAVL), har tagits upp i avsnittet om ersättning m. m. (70 §).

8 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller en bestämmelse av innebörd att, om kommun underlåter att bygga väg, för vars byggande utgått statsbidrag, eller eftersätter skyldighet i fråga om vägs drift, statens vägverk kan förelägga kommunen att vidta rättelse vid äventyr att vägverket låter utföra nödvändiga åtgärder på kommunens bekostnad. Bestämmelsen motsvarar i sak 48 § första och andra styckena och 49 § AVL (57 § första stycket FAVL). Den i 48 § tredje stycket AVL (57 § andra stycket FAVL) upptagna föreskriften om att länsstyrelsens yttrande skall inhämtas innan vägverket meddelar föreläggande har inte getts någon motsvarighet i lagen. En föreskrift med detta innehåll kan meddelas av Kungl. Maj:t.

En bestämmelse motsvarande den i 47 § AVL (56 § FAVL) om att kommun kan få statsbidrag till väghållning har inte ansetts böra tas upp i lagen. Sådana statsbidrag får regleras i annan författning.

9 §

Departementschefen. I paragrafen sägs att bestämmelserna i VägL inte hindrar kommun eller landstingskommun att lämna bidrag till byggande av väg. De bestämmelser som åsyftas i paragrafen är dels 5 §, dels punkt 4 i övergångsbestämmelserna. Paragrafen motsvarar 12 § AVL (12 § FAVL).

Byggande av väg

Under denna rubrik ges bestämmelser om byggande av väg och om arbetsplan (10—20 §§). Här återfinns vissa grundläggande bestämmelser som nu är upptagna i VSt.

10 §

Departementschefen. I paragrafens första stycke anges olika former för byggande av väg och i andra och tredje styckena förutsättningarna för byggande av väg. Paragrafen motsvarar 4 § första och andra styckena AVL (4 § första stycket och 6 § FAVL).

I första stycket sägs att till byggande av väg räknas anläggning av ny väg, omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av väg. Skillnaden mellan anläggning av ny väg och omläggning av väg torde vara svår att ange på ett sätt som läcker alla förekommande fall. I varje omlägningsarbete finns något moment av nyanläggning. Avgörande för frågan om nyanläggning eller omläggning av väg föreligger får bli den huvudsakliga karaktären av vägarbetet. Såsom nämnts har kategorin omläggning av väg försetts med tillägget "i ny sträckning". Därigenom markeras skillnaden i förhållande till den nyinförda kategorin ombyggnad av väg. Mellan dessa två grupper föreligger en viktig olikhet i fråga om handläggningen av arbetsplan. När det gäller arbetsplan som avser endast om-

byggnad eller förbättring av väg kan nämligen till skillnad från vad som skall gälla i fråga om arbetsplan för omläggning av väg i ny sträckning utställelse och fastställelse underlåtas under vissa betingelser. De företag som skall hänföras till ombyggnad av väg kan avse sådana arbeten som kurvrätning och liknande smärre ändringar av vägs sträckning. Sådana mindre ingripande åtgärder omfattas alltså inte av det nya begreppet omläggning av väg i ny sträckning. Ombyggnad och förbättring av väg medför regelmässigt inte behov av ianspråktagande av större markområden och innebär mestadels inte heller någon större olägenhet för dem som bor intill vägen. Givetvis förekommer vägbyggnadsföretag som är av såväl omlägnings- som ombyggnadskaraktär. Om det inte är lämpligt att dela upp företaget i två eller flera etapper med skilda arbetsplaner, kan en arbetsplan som omspannar hela vägsträckningen inte behandlas i förenklad form, dvs. utan utställelse eller fastställelse.

De i andra och tredje styckena angivna förutsättningarna för byggande av väg är i sak oförändrade i förhållande till gällande rätt. För omläggning av väg i ny sträckning har i likhet med vad som gäller för ombyggnad av väg och förbättring av väg ansetts tillräckligt att som förutsättning ange att företaget är påkallat från allmän synpunkt.

11 §

Departementschefen. I paragrafens första stycke sägs att fråga om byggande av väg prövas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen samt att, om vägverket och länsstyrelsen har olika uppfattning, frågan skall hänskjutas till Kungl. Maj:t. Enligt andra stycket kan Kungl. Maj:t förordna att frågor om byggande av väg i vissa fall skall prövas av länsstyrelsen. Bestämmelserna överensstämmer i sak med vad som föreskrivs i 14 § AVL om ärenden av förevarande slag. Inte heller i förhållande till FAVL (14 §) föreligger någon principiell skillnad.

Enligt min mening bör länsstyrelsen liksom f. n. ges befogenhet att avgöra ärende om byggande av väg, om det är uppenbart eller framgår av förberedande utredning av det ifrågasatta företagens betydelse och angelägenhetsgrad att företaget inte bör eller kan komma till stånd. I övriga fall bör frågan avgöras av vägverket eller, vid meningsskiljaktighet mellan vägverket och länsstyrelsen, Kungl. Maj:t. Om företagens genomförande förutsätter tilldelning av statliga medel, bör vägverkets prövning ske i samband med upprättande av plan för medelstildelning. Vare sig beslut i ärende om byggande av väg meddelas av länsstyrelse eller av vägverket och vare sig, i sistnämnda fall, företaget förutsätter tilldelning av statliga medel eller ej, bör enligt min mening den som väckt frågan underrättas om beslutet. Kungl. Maj:t kan meddela föreskrifter i de hänseenden som jag nu har berört.

12 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller en erinran om BL:s bestämmelser (55, 88 och 90 §§) om skyldighet för staten att iordningställa och upplåta väg som gata inom område med stadsplan för vilket staten är väghållare. Paragrafen överensstämmer i sak med 51 och 53 §§ AVL (59 § FAVL).

13—14 §§

Departementschefen. Paragraferna innehåller allmänna bestämmelser om vad som skall iakttas vid byggande av väg, bl. a. i förhållande till gällande bebyggelseplaner. Paragraferna motsvarar 4 § tredje stycket AVL och del av 4 § andra stycket FAVL.

Enligt 13 § skall vid byggande av väg tillses att vägen får sådant läge och utförande, att ändamålet med vägen nås utan oskälig kostnad och med minsta intrång och olägenhet för annan. Bestämmelsen överensstämmer i sak med vad som gäller enligt 4 § tredje stycket AVL och med vad som föreslagits av de sakkunniga i 4 § andra stycket FAVL. Departementsförslagets avfattning ansluter närmare än sakkunnigförslaget till motsvarande bestämmelse i AVL.

Enligt 4 § tredje stycket AVL gäller att inom område, för vilket regionplan, generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser fastställts, väg inte får läggas så, att planen eller bestämmelsen motverkas. De sakkunniga har framhållit att denna regel medför svårigheter i praktiken eftersom den inte ger möjlighet till dispens. Om vägmyndigheterna vill lägga väg på ett sätt som står i strid mot gällande plan eller utomplansbestämmelser, kan arbetsplan av önskat innehåll inte fastställas förrän planen eller bestämmelserna ändrats. Sådana ändringar kan i stor utsträckning genomföras i samförstånd mellan vägmyndighet och kommun. Nödvändigheten att avvakta upprättandet och fastställandet av den nya planen kan emellertid medföra tidsutdräkt som är mindre önskvärd. Enligt de sakkunnigas mening talar starka skäl för att man såvilt möjligt söker motverka svårigheter av nu antytt slag. Regeln i 4 § AVL om vägarbetsplans överensstämmelse med de i paragrafen uppräknade planerna och utomplansbestämmelserna bör alltså mjukas upp och förses med möjlighet till dispens. De sakkunniga föreslår därför en bestämmelse av innebörd att inom område med fastställd regionplan, generalplan eller stadsplan väg inte utan Kungl. Maj:ts tillstånd får läggas så, att företaget avsevärt försvårar användning av mark inom planområdet för det i planen avsedda ändamålet. Vad gäller område med byggnadsplan skall enligt de sakkunnigas förslag länsstyrelse få befogenhet att meddela tillstånd till frångående av planen.

De sakkunnigas förslag om införande av möjlighet att för vägföretag medge dispens från bebyggelseplan har i princip godtagits av de allra flesta remissinstanserna. Endast några instanser är negativa och hänvisar därvid till kommunernas planmonopol. Befintliga planer kan emellertid vara

föråldrade eller på annat sätt mindre väl anpassade till den utveckling som nödvändiggjort det ifrågasatta vägbyggnadsföretaget. Genomförandet av en planändring är, som de sakkunniga har framhållit, inte sällan en så tidsödande och kostnadskrävande procedur, att vägbyggnadsverksamheten kan allvarligt motverkas, om planändring måste inväntas. Jag delar de sakkunnigas uppfattning att en uppmjukning av nuvarande bestämmelser är motiverad och att möjlighet bör öppnas till dispens från planer och andra bestämmelser.

En lämplig lösning av hithörande frågor erbjuder enligt min mening den reglering som finns i 3 kap. 2 § FBL. I huvudsaklig anslutning till denna reglering har i 14 § tagits upp en bestämmelse enligt vilken i område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan väg skall byggas i överensstämmelse med planen. Vidare föreskrivs i paragrafen att, om annars särskilda bestämmelser gäller för marks bebyggande eller användning, såsom regionplan, utomplansbestämmelser eller naturvårdsföreskrifter, väg skall läggas så, att syftet med bestämmelserna inte motverkas. Frågan om dispens från planer och andra bestämmelser regleras i paragrafens andra stycke. Där föreskrivs att undantag från planen eller bestämmelserna kan medges, om särskilda skäl föreligger. Undantag kan medges av Kungl. Maj:t eller den myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer. Beträffande förfarandet vid dispensgivning behövs inga bestämmelser i VägL. Frågan bör regleras genom administrativa föreskrifter. Förfarandet bör anpassas till grunderna för dispensgivning enligt byggnadslagstiftningen.

I 14 § andra stycket föreskrivs vidare att utan formlig dispens får göras mindre avvikelse från plan, om åtgärden är förenlig med planens syfte. Givetvis bör föreskriften tillämpas med stor försiktighet. I regel bör samråd ske med byggnadsnämnden. Att allmänna eller enskilda intressen inte får förnärmas genom sådana avvikelser är självklart.

15 §

Departementschefen. Paragrafen ger grundläggande bestämmelser om arbetsplan för byggande av väg. Paragrafen har vissa motsvarigheter i 15 § första stycket AVL (15 § första stycket och 16 § första stycket FAVL samt 13 § FVSt). Med hänsyn till arbetsplanens centrala funktion har i departementsförslaget något större utrymme ägnats åt regleringen av arbetsplan än i AVL.

Förevarande paragrafs första stycke ger uttryck för principen att för varje vägbyggnadsföretag skall upprättas arbetsplan. Detta överensstämmer helt med vad som gäller enligt AVL och med vad som föreslagits av de sakkunniga. Som framgår av den allmänna motiveringen (15.15) förordar jag i anslutning till de sakkunnigas förslag att arbetsplan vid behov skall kunna delas upp i två led, en förberedande och en kompletterande arbetsplan. En bestämmelse härom har tagits upp i paragrafens första stycke.

I andra stycket anges grundkraven på arbetsplanens innehåll. Den mark som behöver tas i anspråk för företaget skall sålunda anges i planen. Härutöver skall arbetsplan innehålla för vägbyggnadsföretagets genomförande i övrigt behövliga uppgifter. Närmare föreskrifter om arbetsplans innehåll bör ges i VK. Redan av skyldigheten att i arbetsplan ange den mark som behöver tas i anspråk följer att väganordningar som kräver användning av mark bör redovisas i planen. Uppgifter om markbehovet bör naturligen åtföljas av en förteckning på fastighetsägare och innehavare av särskilda rättigheter till marken i fråga. Som har nämnts tidigare skall vägrätt kunna inskränkas så, att den inte medför alla de befogenheter som normalt skall tillkomma väghållaren (30 §). En sådan inskränkning bör framgå av arbetsplanen. Kostnads kalkyler bör givetvis också tas upp i planen. Enligt andra stycket i förevarande paragraf behöver i förberedande arbetsplan andra uppgifter om vägbyggnadsföretaget än sådana som avser den mark som skall tas i anspråk redovisas bara i huvuddrag. Genom att markbehovet bestäms kommer även vägens sträckning att klargöras i den förberedande planen.

På grundval av de sakkunnigas förslag har i 19 § tagits upp en regel enligt vilken krävs kompletterande arbetsplan innan ett vägbyggnadsföretag, för vilket förberedande arbetsplan upprättats, sätts i gång. En sådan regel kan i och för sig vara tillräcklig för att få planarbetet fullföljt. Det har emellertid funnits lämpligt att i förevarande paragrafs tredje stycke skriva in skyldigheten att fullständiga en förberedande arbetsplan genom kompletterande arbetsplan så snart det kan ske.

16 §

Departementschefen. I paragrafen ges grundläggande bestämmelser om samrådsförfarandet vid utarbetande av arbetsplan. Paragrafen motsvarar i huvudsak bestämmelser i 17 §, 18 § första stycket, 26 § första stycket, 38 § andra stycket och 41 § VSt (14 och 22 §§ FVSt).

Såsom nämnts i det föregående har till VägL överförts vissa i VSt upptagna grundläggande bestämmelser om handläggningen av vägfrågor. I förevarande paragraf har tagits upp bestämmelser om det samråd som skall förekomma i samband med utarbetande av arbetsplan. Första stycket innehåller huvudbestämmelsen härom. Från motsvarande föreskrift i VSt skiljer sig bestämmelsen endast på så sätt, att samråd föreskrivits skola ske också med fastighetsägare som berörs av vägbyggnadsförslaget. Mera detaljerade föreskrifter får ges i VK, bl. a. om det sammanträde på platsen som enligt gällande ordning skall hållas i samband med utarbetande av arbetsplan.

Inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan får i samband med planens upprättande berörda fastighetsägare och kommunala myndigheter och andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken tillfälle att framlägga sina synpunkter på planfrågan. Om beträf-

fande väg inom planlagt område inte föreslås någon avvikelse från vad som bestämts i bebyggelseplanen, anser jag i likhet med de sakkunniga att sammanträde på platsen med fastighetsägare och företrädare för kommunen inte skall behöva hållas. I paragrafens andra stycke har därför inlagits en bestämmelse som möjliggör förenkling av samrådsförfarandet i nu ifrågavarande fall.

Enligt gällande ordning får samrådsförfarande vid upprättande av arbetsplan för beläggningsarbete och mindre omlägnings- eller förbättringsarbete inskränkas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Ägare till fastighet av vilken mark tas i anspråk skall dock alltid få tillfälle att yttra sig. De sakkunniga har föreslagit en med denna ordning i huvudsak överensstämmande reglering. I tredje stycket av förevarande paragraf finns motsvarande undantagsbestämmelser, anpassade till den terminologi som används i departementsförslaget. Möjlighet till förenklat samrådsförfarande föreligger sålunda i fråga om arbetsplaner som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg. I sak torde denna beskrivning inte innebära någon inskränkning i förhållande till vad som gäller nu, eftersom det som i VSt beskrivs som mindre omlägningsarbete närmast motsvarar ombyggnadsarbete i departementsförslaget. Som de sakkunniga har föreslagit har förenklingen i fråga om samrådsförfarandet gjorts tillämplig också på det andra ledet av en arbetsplan i två led, det som i departementsförslaget kallas kompletterande arbetsplan. Motsvarande möjlighet till förenklat samrådsförfarande bör finnas också i det fall då under utförandet av ett vägbyggnadsföretag uppkommer behov av att ändra en arbetsplan. Anledning saknas att inte likställa dessa två former av arbetsplan i fråga om samrådsförfarandet. Undantagsbestämmelsen i tredje stycket har därför gjorts tillämplig också på arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag. En bestämmelse om att fastighetsägare, som skall avstå mark, även vid förenklat förfarande skall få tillfälle att yttra sig har tagits upp i tredje stycket.

17 §

Departementschefen. I paragrafen har tagits upp grundläggande regler om utställelse av arbetsplan. I paragrafens första stycke sägs att arbetsplan skall utställas för granskning. Denna huvudregel finns också i AVL (15 § första stycket) och FAVL (15 § första stycket). Närmare föreskrifter, av vilka framgår bl. a. att länsstyrelsen har hand om utställelseförfarandet och vem som skall underrättas särskilt om utställelsen, finns nu i VSt och har av de sakkunniga placerats i FVSt. Motsvarigheter till dessa föreskrifter har sin plats i VK.

Enligt 38 § andra stycket och 40 § VSt kan, om stad eller stadsliknande samhälle är väghållare, utställelse underlätas i fråga om arbetsplan för väg som enligt fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan skall

ingå i trafikled eller annan allmän plats. De sakkunniga föreslår att nu nämnda lättnad i utställelseförfarandet bör gälla också i det fall då staten är väghållare. Som har framhållits vid 16 § har de som berörs av en arbetsplan för väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan eller byggnadsplan skall ingå i trafikled eller annan allmän plats, genom utställelse av förslaget till bebyggelseplan fått tillfälle att yttra sig innan planen fastställts. Om den i arbetsplanen föreslagna vägen inle i något hänseende avviker från vad som bestämts i den fastställda bebyggelseplanen, saknas anledning till utställelse av arbetsplanen. En bestämmelse som ger möjlighet att underlåta utställelse av arbetsplan i sådana fall har tagits upp i paragrafens andra stycke. I enlighet med de sakkunnigas förslag har bestämmelsen gjorts tillämplig också på de fall då staten är väghållare.

Paragrafens tredje stycke reglerar ytterligare fall då utställelse av arbetsplan kan underlåtas. Dessa fall har närmare behandlats i den allmänna motiveringen (15.1.5). Det är fråga om arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg, kompletterande arbetsplan samt arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag. Som förutsättning för att utställelse skall få underlåtas gäller i samtliga dessa fall enligt tredje stycket att mark inte behöver tas i anspråk med vägrätt eller med rätt som avses i 35 § eller att sådant ianspråktagande skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt. Den personkrets som sålunda anges överensstämmer med den vars rätt skall beaktas enligt 15 § första stycket AVL. Att fordra skriftligt medgivande till ianspråktagande av mark också av innehavare av annan särskild rätt till marken skulle, som vägverket också framhållit, vålla praktiska svårigheter som inte står i proportion till den ringa räckvidd som här ifrågavarande ingripanden regelmässigt har. Jag vill tillägga att bestämmelserna om ersättning i 55 och 63 §§ gäller även till förmån för innehavare av sådan rätt.

Reglerna i tredje stycket innefattar vissa avvikelser från gällande rätt (15 § första stycket AVL samt 26 och 41 §§ VSt). De grundar sig i huvudsak på vad de sakkunniga har föreslagit (15 § andra stycket FAVL och 22 § FVSt).

18 §

Departementschefen. I paragrafen behandlas fastställelse av arbetsplan och fastställelsebesluts giltighet. I första stycket sägs att arbetsplan fastställs av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen och att, om vägverket och länsstyrelsen har olika uppfattning, frågan skall hänskjutas till Kungl. Maj:t. Föreskrifterna överensstämmer i sak helt med gällande rätt och sakkunnigförslaget (15 § första stycket AVL och 15 § första stycket FAVL).

Förutsättningarna för att fastställelse av arbetsplan skall kunna under-

låtas har berörts i den allmänna motiveringen (15.1.5). Bestämmelser i ämnet har tagits upp i andra stycket av förevarande paragraf. Lagtekniskt har möjligheten att underlåta fastställelse anknutits till de fall då utställelse har underlåtits med stöd av 17 § tredje stycket. Så kan ske i fråga om vissa arbetsplaner, om mark inte behöver tas i anspråk eller, om ytterligare mark behövs, ianspråktagandet skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt. De arbetsplaner som under dessa förutsättningar inte behöver utställas enligt 17 § tredje stycket är arbetsplaner som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg, kompletterande arbetsplaner och arbetsplaner som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag. Bestämmelserna i förevarande paragrafs andra stycke motsvarar, med de avvikelser som behandlats i den allmänna motiveringen, bestämmelser i 15 § första stycket AVL samt 26 § andra stycket och 41 § VSt (15 § andra stycket FAVL).

Fastställelsebeslutets giltighet regleras i paragrafens tredje stycke. Beslut om fastställande av arbetsplan förfaller, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och i arbetsplanen angivet vägbyggnadsarbete påbörjats. Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, vägverket kan förlänga tiden, om synnerliga skäl föreligger, varje gång med högst tre år. Nu nämnda föreskrifter överensstämmer i huvudsak med gällande ordning (15 § andra stycket AVL) och sakkunnigförslaget (15 § första stycket FAVL). Möjligheten för Kungl. Maj:t att delegera sin beslutanderätt är en nyhet i förhållande till AVL och FAVL. Till skillnad från AVL men i likhet med FAVL nämns i departementsförslaget inte renstakning som ett sätt att utmärka vägs sträckning. Renstakning förekommer inte längre. I departementsförslaget har i förtydligande syfte angetts att vägens sträckning skall ha utmärkts i sin helhet för att arbetsplanen inte skall förlora sin giltighet.

19 §

Departementschefen. I 15 § första stycket AVL (15 § första stycket FAVL) föreskrivs bl. a. att arbetsplan skall vara upprättad och med vissa närmare angivna undantag fastställd innan väg byggs. Denna grundläggande reglering har övertagits i departementsförslaget. Som de sakkunniga har anfört är det inte tillräckligt, om endast det första ledet av en arbetsplan i två led, förberedande arbetsplan, har upprättats och fastställts (13 § andra stycket FVSt). I förevarande paragraf anges därför att byggande av väg får påbörjas först sedan arbetsplan, som ej endast är förberedande, upprättats och fastställts. Kravet på fastställelse gäller dock enligt paragrafen inte i de fall då arbetsplan enligt 18 § andra stycket inte behöver vara fastställd. Föreskriften att förberedande arbetsplan inte är tillräcklig för igång-

sättande av vägbyggnadsföretag utgör en garanti för att sådan plan fullständigas med en kompletterande arbetsplan.

20 §

Departementschefen. Paragrafen, som har tillkommit under departementsbehandlingen och saknar direkta motsvarigheter i AVL och FAVL, reglerar avvikelser från arbetsplan. Enligt paragrafen får vid byggande av väg endast göras oväsentlig avvikelse från arbetsplanen. Har sådan avvikelse gjorts i fråga om den mark som enligt arbetsplanen skulle tas i anspråk för vägen, skall arbetsplanen justeras utan dröjsmål. Bestämmelserna i paragrafen har behandlats i den allmänna motiveringen till vilken här kan hänvisas (15.1.5).

Justering av arbetsplan bör ske genom beslut av den myndighet som har upprättat arbetsplanen. Berörda sakägare bör underrättas om sådant beslut. Föreskrift härom kan meddelas av Kungl. Maj:t.

Enskild vägs förändring till allmän, m. m.

Under denna rubrik har, förutom två paragrafer som avser ärenden om förändring av enskild väg till allmän, tagits upp en paragraf som behandlar ärenden om förklaring att gata tillika skall vara allmän väg.

21 §

Departementschefen. I denna paragraf regleras förutsättningarna för förändring av enskild väg till allmän. Dessa förutsättningar som gäller enligt 7 § AVL har också föreslagits av de sakkunniga (8 § FAVL). I likhet med de sakkunniga anser jag det inte möjligt att i lagtexten precisera innebörden av begreppet "synnerlig betydelse för det allmänna". Såsom framhållits i motiven till AVL (prop. 1943: 223) bör vissa vägar, utan att vara direkt nödiga för den allmänna samfärdseln, från annan statlig synpunkt, exempelvis försvarets, kunna hållas såsom allmänna, om inte vägens betydelse för den allmänna samfärdseln är alltför ringa. I de enskilda fallen är det en kombination av ett flertal faktorer som blir avgörande för frågans bedömande och dessa faktorerers betydelse kan variera med förhållandena.

22 §

Departementschefen. De grundläggande reglerna om handläggningen av frågor om förändring av enskild väg till allmän har tagits upp i förevarande paragraf. De ansluter, liksom motsvarande bestämmelser i AVL (14 §) och FAVL (14 §), nära till vad som gäller i ärenden om byggande av väg.

23 §

Departementschefen. I paragrafen, som har tillkommit under departementsberedningen, behandlas förklaring att gata tillika skall vara allmän väg. Är staten väghållare inom stadsplanelagt område är de gator som omfattas av statens väghållning tillika allmänna vägar. Det är vanligen fråga om viktigare förbindelseleder. Någon närmare reglering av förutsättningarna för att gata skall kunna förklaras vara allmän väg eller av förfarandet i sådana ärenden finns inte i gällande författningar. I övergångsbestämmelserna till AVL föreskrivs att i de fall, då staten före lagens ikraftträdande förordnats att vara väghållare i stad, frågan vilka gator i staden som tillika skulle vara allmänna vägar skulle snarast avgöras enligt reglerna om förändring av enskild väg till allmän. I brist på uttrycklig föreskrift har det förutsatts att samma regler skall tillämpas i de fall då efter lagens ikraftträdande fråga uppkommer om förklaring att gata tillika skall vara allmän väg. För att undanröja tveksamhet har i förevarande paragraf uttryckligen angetts att lagens bestämmelser om enskild vägs förändring till allmän äger motsvarande tillämpning på förklaring att gata tillika skall vara allmän väg.

Inrättande av särskild vinterväg

24 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller regler om förutsättningarna för inrättande av särskild vinterväg som allmän väg och om handläggning av sådant ärende. Motsvarande bestämmelser finns i 6 § första stycket och 14 § första stycket AVL (7 § första stycket och 14 § första stycket FAVL). Till de allmänna vägarna hör sedan gammalt de särskilda vintervägarna. I paragrafens första stycke anges att särskild vinterväg går över mark som är täckt av snö eller is eller över vatten som är täckt av is. Härigenom klargörs att den sträckning som går över mark upphör att vara väg i och med att snön smält. I samma stycke regleras också förutsättningarna för inrättande av särskild vinterväg. Dessa är i sak desamma som enligt AVL och FAVL. Paragrafens andra stycke innehåller beträffande handläggningen av frågor om inrättande av särskild vinterväg en hänvisning till 22 §. Fråga om inrättande av särskild vinterväg prövas alltså av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, skall frågan hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning. Kungl. Maj:t kan också förordna att frågor om inrättande av särskild vinterväg i vissa fall skall prövas av länsstyrelsen.

Indragning av väg

25 §

Departementschefen. I paragrafen finns bestämmelser som anger förutsättningarna för att allmän väg skall få dras in och som, genom hänvisning till 22 §, ger regler för handläggningen av ärenden om indragning av väg. Bestämmelserna motsvarar regler i 8 och 14 §§ AVL (9 och 14 §§ FAVL). Indragning av väg har behandlats i den allmänna motiveringen (15.1.11).

Drift av väg

Under denna rubrik har i 26 § tagits upp bestämmelser om innebörden och omfattningen av begreppet drift av väg. I 27 § erinras om särskilda bestämmelser om skyldigheten att ombesörja drift av vissa gator. 28 § behandlar skyldigheten att upprätta arbetsplan, då mark utöver den som hör till vägen behöver tas i anspråk för åtgärd i samband med drift av väg. En bestämmelse om avgift för begagnande av färja ges i 29 §.

26 §

Paragrafen innehåller huvudbestämmelserna om drift av väg. Enligt första stycket skall väg hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. I andra stycket anges att vägområdet och mark intill parkerings- eller rastplats skall hållas ren så att skäliga sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Paragrafens tredje stycke klarlägger att åtgärder för nämnda ändamål räknas till drift av väg. Vidare ges länsstyrelse möjlighet att medge inskränkning i skyldigheten att vidta driftåtgärder. Bestämmelserna har motsvarigheter i 5 och 5 a §§ och 6 § andra och tredje styckena AVL (5 § och 7 § andra stycket FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt AVL omfattar väghållningen, förutom byggande av väg, underhåll av väg. Genom underhåll skall väg hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Detta sägs i 5 § första stycket AVL. I andra stycket anges vad som räknas till underhåll. Därvid nämns åtgärder för vägens vidmakthållande i fargillt skick, såsom påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och istandsättning av bro eller färja samt ombyggnad av trumma. Vidare anges att till underhåll av väg räknas uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan åtgärd, om åtgärden inte vidlas i samband med vägens byggande, samt öppnande och stängande av rörlig bro och drift av färja. Vintertid tillkommer enligt tredje stycket ytterligare åtgärder, nämligen arbete för att hålla vägbanan till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is, för att utmärka vägbanan där det behövs samt för sandning och bättrande av vägbanan

genom påskottning av snö. Skyldigheten att röja undan snö- och ishinder från väg kan dock genom beslut av länsstyrelsen begränsas till den omfattning som är tillräcklig för att samfärdsel med åkdon framfört av dragare skall kunna gå fram. Av 6 § AVL framgår att vägen i vissa fall inte behöver hållas i föreskrivet skick, nämligen om särskild vinterväg inrättats eller tillfällig körled anordnats vid sidan av vägen. I samband med tillkomsten av kommunala renhållningslagen ändrades AVL. Bl. a. infördes en ny paragraf, 5 a §, vari föreskrivs att väg genom renhållning skall hållas i sådant skick, som tillgodoser skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn. Denna renhållningsskyldighet gäller också i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkerings- eller rastplats som hör till vägen, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Väghållarens renhållningsskyldighet inskränker sig emellertid inom område med stads- eller byggnadsplan till vägområde för motorväg eller motortrafikled. Genom ett tillägg till 5 § klargörs att i 5 a § angivna åtgärder räknas till underhåll av väg.

Nyssnämnda ändringar i AVL har trätt i kraft den 1 januari 1971, då också kommunala renhållningslagen med vissa undantag trädde i kraft och lagen (1956: 619) om skyldighet att renhålla gata m. m. upphörde att gälla. Enligt 1 § kommunala renhållningslagen gäller att kommun har ansvaret för den i allmänna ordningsstadgan (1956: 617) (AOST) föreskrivna skyldigheten att inom område med stads- eller byggnadsplan hålla ren bl. a. allmän väg och att där röja snö, skaffa undan snö och is samt sanda eller vidta annan åtgärd för att motverka halka. Är staten väghållare gäller dock inte kommunens skyldighet att vidta åtgärd som nu nämnts, i den mån åtgärden ankommer på staten såsom väghållare. Som nyss berörts är väghållarens skyldighet att ombesörja renhållning av väg inom område med stads- eller byggnadsplan enligt 5 a § AVL begränsad till motorväg och motortrafikled. Snöröjning och andra för framkomligheten vintertid erforderliga åtgärder ankommer däremot inom planlagt område alltid på väghållaren. Den skyldighet i fråga om bl. a. allmän väg inom område med stads- eller byggnadsplan som kommunala renhållningslagen ålägger kommun innebär enligt 3 § AOST, som ändrats (1970: 895) i samband med lagens införande, att vägen genom de i lagen angivna åtgärderna skall hållas i sådant skick som med hänsyn till ortsförhållandena, vägens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk (3 § första stycket). Till renhållning hänförs enligt andra stycket av samma paragraf sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål samt sand som lagts ut för att motverka halka, rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning, borttagande av ogräs samt annan jämförlig åtgärd.

I KBr (1943: 799) till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med anvisningar rörande den allmänna väghållningen i de städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, preciseras statens skyldighet beträffande

vägunderhållet vintertid. Underhåll omfattar enligt dessa anvisningar inte bortskaffande av snövallar som uppkommit genom plogning, om inte detta är nödvändigt för att bereda trafiken framkomstmöjligheter. Inte heller ingår uppröjning av infarter till tomter och till enskilda utfartsvägar. Beträffande gång- och cykelbanor uttalas att snöröjning får underlåtas om körbanan kan anses tillräcklig för all förekommande trafik. Vidare anförs att bortskaffande av sand som vintertid påförts till motverkande av halka skall räknas till renhållning. Rensning och upptining av rännstensbrunn och från denna utgående ledning anges också vara hänförlig till renhållning.

De sakkunniga. I drift av väg ingår vidmakthållande av väg. Detta vidmakthållande bör ske genom fortlöpande åtgärder som syftar till att hålla vägbana och samtliga övriga till vägen hörande anordningar i funktionsdugligt skick. De sakkunniga anser att det är tillräckligt att omfattningen av väghållarens skyldighet att vidmakthålla väg klargörs i motiven. I lagtexten behöver bara uttalas att driften skall omfatta alla åtgärder som behövs för att hålla vägen i ett tillfredsställande skick. Även i fråga om arten av de åtgärder som skall ingå i vidmakthållandet och om den utsträckning i vilken åtgärderna skall vidtas, föreslår de sakkunniga en allmänt hållen bestämmelse. Inte heller i tillämpningsbestämmelserna behöver det enligt de sakkunnigas mening anges vilka åtgärder som skall ingå i vidmakthållandet. Den lämpligaste regleringen i fråga om de vägar för vilka staten är väghållare är att de närmare detaljerna kommer till uttryck genom statens vägverks centralförvaltnings anvisningar till vägförvaltningarna. Beträffande vägar som hålls av städer och stadsliknande samhällen kan enligt de sakkunniga motsvarande möjlighet ställas till centralförvaltningens förfogande genom reglerna om statsbidrag.

Drift av väganordning nämns inte generellt i AVL som en skyldighet som åvilar väghållaren. I 5 § AVL anges bland åtgärder för underhåll av sådana anordningar endast öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja. Med hänsyn till att driftkrävande väganordningar i fortsättningen kan beräknas bli allt vanligare, särskilt anordningar för vägbelysning, har de sakkunniga funnit att i lagen bör föras in en bestämmelse om att väghållning omfattar erforderlig drift av sådana till vägen hörande anordningar, som för sin funktion kräver särskilda fortlöpande åtgärder.

Fastän drift av färja i 5 § AVL uttryckligen nämns som ett moment i vägunderhållet föreligger enligt de sakkunniga viss oklarhet angående frågan, om fastställande av turlista för färjtrafik ankommer på vägmyndighet eller skall beslutas av länsstyrelse i form av lokal trafikföreskrift enligt 61 § VTF. Inte minst praktiska skäl talar för att fastställande av turlista för trafik med färja, som ingår i allmän väg och drivs av väghållaren, ingår bland väghållningsuppgifterna och handhas av vägmyndigheterna. För att

undanröja varje tveksamhet på denna punkt har de sakkunniga i FAVL i anslutning till regeln om drift av väganordning tagit upp en uttrycklig föreskrift om att drift av färja omfattar också fastställande av behövlig turlista. De sakkunniga har funnit att motsvarande regel behövs beträffande rörlig bro. Nyssnämnda föreskrift har därför gjorts tillämplig också på sådana anordningar.

I fråga om vägunderhållets omfattning vintertid kan enligt de sakkunniga vissa skäl anföras för en ökning av väghållarens skyldigheter, exempelvis till att omfatta bortförande av snövallar som uppkommer framför enskilda utfarter. Väghållaren har dock knappast möjlighet att hålla de resurser som skulle krävas för att tillräckligt snabbt kunna ställa i ordning alla de infarter m. m. som efter snöplogning på vägen blockeras av snövallar. Inte ens med en avsevärd ökning av resurserna, både i fråga om arbetskraft och i fråga om maskiner, skulle det vara möjligt för väghållaren att inom rimlig tid röja allmänna vägar och skaffa bort eller undvika att göra sådana snövallar längs vägarna. Rent praktiska skäl talar mot en ändring av nuvarande ordning på förevarande punkt. Att väghållaren inte är skyldig att föra bort snövallar hindrar enligt de sakkunnigas mening inte att man vid plogningen i möjligaste mån undviker att kasta upp snövallar framför enskilda utfarter. Där en enskild väg ansluter till allmän väg, torde plogningsarbetet redan nu i icke ringa utsträckning utföras så, att också den närmaste delen av den enskilda vägen blir fri från snöhinder.

De sakkunniga tar också upp vissa frågor om drift av väg som inte är reglerade i AVL. Dessa frågor avser vem som skall svara för borttagande av sand som påförts till motverkande av halka och för rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning.

Enligt 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. hade stad och stadsliknande samhälle skyldighet att hålla ren bl. a. allmän väg, dock endast inom stadsplanlagt område. Därav och av 3 § AOST följde att sådana åtgärder som bortförande av sand, som påförts till motverkande av halka, och rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning inom stadsplanlagt område ankom på staden eller samhället, även om staten var väghållare.

I fråga om allmän väg utanför stadsplanlagt område brukar vägförvaltningarna enligt de sakkunniga se till att sand avlägsnas från vägbanan med permanentad yta. Detta sker för att hindra dammbildning, för att göra kantlinjer eller andra markeringar synliga och för att underlätta vattenavrinningen. Enligt de sakkunnigas uppfattning är det både skäligt och, särskilt i fråga om motorvägar, praktiskt att väghållaren generellt svarar för att sand och annat material, som påförts vägbanan till motverkande av halka, vid behov förs bort. De sakkunniga föreslår därför att till AVL:s regler om åtgärder mot halka fogas en bestämmelse av denna innebörd och att bestämmelserna om kommuns renhållningsskyldighet anpassas så att bortförande

av material till motverkande av halka endast åvilar kommun i den mån åtgärden inte ankommer på staten som väghållare.

När det gäller rensning och upplining av rännstensbrunn menar de sakkunniga att väghållarens skyldighet att svara för sådana åtgärder i de fall då väghållaren försett vägen med sådan brunn bör gälla generellt, alltså även inom planlagt område. Visserligen återfinns normalt de områden, där rensning och upptining av rännstensbrunn åvilar kommunen, inom sådana orter som har egen organisation för den allmänna renhållningen och som kan klara åtgärder av detta slag. Vidare är i dessa orter rännstensbrunnar på allmänna vägar som samtidigt är gator i viss utsträckning så belägna, att de tar upp också vatten som inte kommer från själva vägen. De sakkunniga utgår emellertid ifrån att staten utrustar väg inom stadsplanlagt område med rännstensbrunnar främst i de fall då vägen skall få särskilt hög standard, dvs. motorväg. Beträffande sådana vägar är det från trafiksäkerhetssynpunkt viktigt att det arbete som behöver utföras inom vägområdet så långt som möjligt koncentreras till en enda organisation. Närmast till hands ligger väghållarens egen organisation. De sakkunniga förordar därför en reglering som generellt ålägger väghållaren att svara för rensning och upptining av de rännstensbrunnar med tillhörande ledningar som inrättats av väghållaren och alltså hör till vägen. Någon särskild bestämmelse om detta är dock inte behövlig. Ifrågavarande åtgärder omfattas av den allmänna huvudregeln om väghållarens skyldighet att vidmakthålla vägbana och övriga till vägen hörande anordningar. Däremot är det påkallat med en anpassning av de bestämmelser som reglerar kommuns renhållningsskyldighet. Kommun bör endast svara för rensning och upptining av rännstensbrunn i den mån sådana åtgärder inte ankommer på staten som väghållare.

Enligt de sakkunnigas uppfattning finns det behov av en regel som gör det möjligt att begränsa skyldigheten att vidta driftåtgärder, t. ex. sandning eller vidmakthållande av väganordningar. Genom en begränsning av driftåtgärderna får man ett alternativ till indragning av allmän väg. Väghållaren får därmed möjlighet att bibehålla viss vägsträcka eller väganordning, t. ex. bro, men kan i fortsättningen driva den till ett minimum av årliga kostnader. Reglerna om driftåtgärdernas omfattning bör därför avslutas med en bestämmelse som ger länsstyrelsen möjlighet att besluta om inskränkningar i de åtgärder som eljest skall vidtas. Utan att det uttryckligen anges i lagtexten anser de sakkunniga det vara uppenbart att inskränkning i driftåtgärderna kan avse viss angiven del av vägen eller innebära att åtgärd skall vidtas bara under viss tid av året eller i mindre omfattning än som annars hade varit nödvändigt. De sakkunniga föreslår vidare att 6 § andra stycket AVL utgår. Enligt detta stycke behöver väg som vintertid ersätts av särskild vinterväg inte hållas i föreskrivet skick. Bestämmelsen blir onödig på grund av den föreslagna befogenheten för länsstyrelse att

förordna om inskränkning av vägunderhållet till viss tid eller till viss del. Om länsstyrelse får denna befogenhet kan problemet med säsongvägar enligt de sakkunnigas mening få en enkel och praktisk lösning.

Remissyttranden. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att enighet numera råder om att fastställande av turlista för färja är en uppgift som ankommer på väghållaren. *Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus* samt *Jämtlands län* påpekar att Kungl. Maj:t fastslagit detta redan år 1964 genom ett beslut som innebär en ändring av tidigare praxis. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* betonar vikten av att länsstyrelsen ges ett starkt inflytande när det gäller fastställande av turlista för färjtrafik. Det bör enligt länsstyrelsens mening säkerställas att hänsyn i detta sammanhang tas inte bara till kostnads- och personalfrågor utan också till näringslivet i orten och befolkningens arbetsförhållanden. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* förutsätter att samråd med länsstyrelsen sker innan väghållaren fastställer turlista för färjled.

Länsstyrelsen i Östergötlands län finner, med hänsyn till den betydelse för allmänheten som inskränkningar i trafiken på färjleder och rörliga broar ofta har, att fastställande av turlistor inte bör ankomma på väghållaren utan på de myndigheter som enligt VTF har rätt att stänga av vägar för trafik. Att väghållaren skall fastställa turlista för rörlig bro ställer sig också *länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Älvsborgs län* samt *vägförvaltningen i Stockholms län* tveksamma till. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att fastställande av turlistor för rörlig bro är en fråga om avstängande av farled som enligt sjötrafikförordningen Kungl. Maj:t har att besluta om. Länsstyrelsen hänvisar till att Kungl. Maj:t i enlighet med denna tankegång fastställt tider för öppethållande av järnvägsbron över farleden vid Almarestäket. Även *länsstyrelsen i Södermanlands län* framhåller att fastställande av turlista för rörlig bro kan innebära allvarliga inskränkningar i sjötrafiken. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* nämner i detta sammanhang turlistornas stora ekonomiska konsekvenser när det gäller sådana broar som dem över Göta älv och Trollhätte kanal.

De sakkunnigas förslag att länsstyrelse skall kunna förordna om inskränkning av underhållsätgärderna hälsas med tillfredsställelse av *länsstyrelserna i Kalmar och Norrbottens län*. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* är däremot — liksom också *länsstyrelsen i Jönköpings län*, *länsvägnämnden i Hallands län* och *Länsvägnämndernas förbund* — kritiska mot förslaget. Enligt *länsstyrelsen i Södermanlands län* bör en minskning av underhållskostnaderna för allmän väg med obetydlig trafik i stället åstadkommas genom att vägen görs till enskild. På detta sätt uppnås en från samhällelig synpunkt önskvärd samordning med underhållet av anslutande enskilda vägar. *Länsvägnämnden i Hallands län* och *Länsvägnämndernas förbund* avstyrker förslaget med motiveringen att en begränsning av underhållsät-

gårderna är olämplig med hänsyn till trafiksäkerheten. NTF framhåller att bestämmelserna om begränsning av vägunderhåll måste ges sådan utformning att länsstyrelse inte av ekonomiska skäl får inskränka åtgärder som behövs för trafiksäkerheten, t. ex. åtgärder mot halka eller åtgärder för undanskaffande av snö och is. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anför att de sakkunniga inte berört frågan om länsstyrelsen skall få medge inskränkning av åtgärder beträffande snöröjning m. m. på gångbana. *Vägförvaltningen i Västmanlands län* anser att länsstyrelse bör kunna medge att åtgärder till motverkande av halka på väg med ringa trafik begränsas till att avse skarpa kurvor, branta backar och andra trafikfarliga vägdelar.

Sveriges advokatsamfund föreslår att i väglagen tas upp en bestämmelse om drift av särskild vinterväg. Härigenom skulle bli klarlagt att väghållaren har ansvaret för bl. a. den kontinuerliga kontrollen av isens bärkraft, en kontroll som är utomordentligt viktig för trafiksäkerheten och dessutom kräver särskild sakkunskap. Gällande rättspraxis skulle därmed bli kodifierad (NJA 1949 s. 357).

Departementschefen. De regler om drift av väg som har sin plats i VägL är grundläggande bestämmelser om syftet med driftåtgärder och om reglernas tillämplighet. Närmare föreskrifter av den typ som förekommer i 5 § andra och tredje styckena AVL och 5 § andra stycket FAVL bör meddelas i administrativ ordning. Att i lagen precisera driftåtgärderna är enligt min mening mindre lämpligt med tanke på den snabba tekniska utvecklingen som snart kan göra vissa av de angivna åtgärderna otidsenliga och medföra tvekan huruvida åtgärder som inte är nämnda i lagen skall räknas till drift av väg. Förevarande paragraf har utformats i enlighet med vad jag nu har anfört. I första stycket fastslås, liksom i 5 § första stycket AVL, att väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Detta skall ske genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Till gruppen andra åtgärder hör bl. a. drift av väganordning, såsom vägbelysning, färja m. m. I andra stycket av förevarande paragraf har med endast en redaktionell jämkning tagits upp bestämmelserna i 5 a § AVL om renhållning. Bestämmelserna innebär att vägområdet genom renhållning skall hållas i sådant skick, att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Delsamma skall gälla i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkerings- eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom område med stadsplan eller byggnadsplan skall bestämmelserna om renhållning tillämpas endast på vägområde för motorväg eller motortrafikled. I tredje stycket anges att de åtgärder som behövs för att hålla väg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick och som behövs för renhållning av vägområde och mark intill parkerings- och rastplatser räknas till drift av väg och alltså — eftersom drift av väg ingår i väghållningen — ankommer på väghållaren.

Jag nämnde nyss att enligt första stycket av förevarande paragraf väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick bl. a. genom underhåll. Begreppet underhåll används därvid i en mera inskränkt bemärkelse än i AVL, där vägunderhåll motsvarar det nya begreppet drift av väg och avser inte bara vidmakthållande av väg i fargillt skick utan också iståndsättning, ombyggnad, upprättande och drift av vissa till vägen hörande anordningar samt numera även renhållning.

Enligt 1 § kommunala renhållningslagen är kommun skyldig att hålla ren allmän väg inom både stads- och byggnadsplanlagda områden. Renhållningsskyldigheten omfattar enligt 3 § AOST bortförande av sand som påförts till motverkande av halka samt rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning. Kommunens renhållningsskyldighet gäller enligt 1 § kommunala renhållningslagen endast i den mån inte skyldigheten ligger på staten i egenskap av väghållare. Sådan skyldighet har staten numera på grund av bestämmelserna i 5 a § AVL i fråga om allmänna vägar utanför stads- eller byggnadsplan samt i fråga om motorväg och motortrafikled inom område med stads- eller byggnadsplan. Som jag berört i det föregående har bestämmelserna i 5 a § AVL tagits upp i andra stycket av förevarande paragraf. Den nu angivna regleringen innebär att frågan vem som skall svara för borttagande av sand och för rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning har lösts på det av de sakkunniga åsyftade sättet — nämligen genom att skyldigheten ålagts väghållaren — utom beträffande sådana vägar inom stads- eller byggnadsplanlagda områden som inte utgörs av motorvägar eller motortrafikleder. I fråga om andra vägar än motorvägar och motortrafikleder inom stads- eller byggnadsplan gäller i avsaknad av särskilda bestämmelser i väglagstiftningen huvudregeln i 1 § kommunala renhållningslagen om kommunens ansvar, som endast begränsas av vad som kan följa av väghållarens allmänna skyldighet att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Jag avser emellertid att föreslå Kungl. Maj:t att i VK ta upp uttryckliga föreskrifter av innebörd att skyldigheten att svara för bortförande av sand och annat som påförts allmän väg till motverkande av halka och för rensning och upptining av sådan rännstensbrunn med ledning som hör till vägen generellt skall ankomma på väghållaren. Härigenom åstadkommes enligt min mening den från bl. a. arbetsteknisk synpunkt mest rationella ordningen. Det sagda innebär att ifrågavarande åtgärder — i motsats till vad som förutsattes vid tillkomsten av 5 a § AVL (se prop. 1970:157) — inte skall omfattas av begreppet renhållning. För att undvika att detta begrepp får olika innehåll i väglagstiftningen, å ena sidan, och kommunala renhållningslagen och AOST, å andra sidan, föreslår jag, som framgår av det följande, att sistnämnda författningar ändras på det sättet att bortförande av sand o. d. samt rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning bryts ut från och i stället sidoordnas med begreppet renhållning.

Enligt de sakkunnigas förslag skall turlista för färja och tider för öppnande av rörlig bro fastställas av väghållaren som ett led i driften av dessa anordningar. Stöd för denna ståndpunkt har de sakkunniga i gällande praxis enligt vilken väghållaren fastställer turlista för färja. Under remissbehandlingen har från flera håll uttalats att länsstyrelserna bör få ett större inflytande för att säkerställa att också allmänhetens intressen blir tillgodosedda. Även om praktiska skäl kan anföras till förmån för att väghållaren skall ha hand om nu ifrågakommande uppgifter har jag kommit fram till att det i princip bör ankomma på länsstyrelse att fastställa turlista för färja och tider för öppnande av rörlig bro. Härigenom skapas de bästa förutsättningarna för en avvägning av olika intressen inom ramen för den regionala samhällsplaneringen. Föreskrifter med den innebörd som jag nu har angett bör tas upp i VK.

Den av de sakkunniga föreslagna möjligheten för länsstyrelsen att medge inskränkning i skyldigheten att vidta driftåtgärder är enligt min mening välmotiverad. En bestämmelse som ger länsstyrelse befogenhet att medge sådan inskränkning, om särskilda skäl föreligger, har tagits upp i tredje stycket av förevarande paragraf. I några remissyttranden har gjorts invändningar mot de sakkunnigas förslag med tanke på trafiksäkerheten. Den föreslagna möjligheten får givetvis inte utnyttjas på ett sätt som äventyrar trafiksäkerheten. I tredje stycket anges att länsstyrelsen i samband med att inskränkning av driftskyldigheten medges kan meddela de föreskrifter som behövs.

De sakkunnigas uttalanden om vinterväghållningens omfattning kan jag ansluta mig till. Snövallar som i samband med plogning på allmän väg uppkommer framför enskilda utfarter har väghållaren inte ens med en avsevärd ökning av resurserna möjlighet att ta bort inom rimlig tid. Ett åläggande för väghållare att avlägsna sådana snövallar skulle därför vara orealistiskt. Jag vill dock i detta sammanhang stryka under att det följer av väghållarens skyldighet att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick, att övergångsställen hålls fria från snö och att snövallar som uppkommit där snarast möjligt avlägsnas. Att väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick innebär också att förekommande gång- och cykelbanor i erforderlig utsträckning befrias från snö. Om inte tillgängliga resurser medger sådana åtgärder omedelbart efter ett snöfall, bör dessa vidtas så snart det är möjligt. Gångbanor i tätbebyggda områden bör därvid röjas i första hand. För att väghållare skall få underlätta att röja snö på exempelvis en gångbana som används endast i ringa utsträckning krävs i fortsättningen länsstyrelsens medgivande enligt tredje stycket i förevarande paragraf.

Någon särskild bestämmelse om drift av vinterväg behövs enligt min mening inte i VägL. Det allmänna kravet att väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick får anses vara tillräckligt för att klargöra

väghållarens ansvar också för vintervägar. Närmare föreskrifter om kontrollåtgärder bör meddelas i administrativ ordning.

27 §

Departementschefen. I förevarande paragraf anges viss begränsning i statens skyldighet att som väghållare i område med stadsplan svara för drift av väg som upplåtits till gata och av gata som förklarats tillika vara allmän väg. Den begränsning som åsyftas framgår av 55 § BL. Den innebär att, om gatas bredd är större än som betingas av trafikens behov eller om gata på grund av bestämmelserna i stadsplanen har försetts med plantering eller eljest underhålls på ett dyrbarare sätt än trafikbehovet kräver, merkostnaden för underhållet skall betalas av kommunen. Begreppet underhåll i BL:s mening motsvarar det i VägL använda begreppet drift till den del detta avser åtgärder som vidtas för att hålla väg i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Förevarande paragraf har till skillnad från motsvarigheterna i AVL (52 och 53 §§) och FAVL (59 §) inte utformats som en hänvisning till bestämmelser i BL (74 § andra stycket) om statens underhållsskyldighet beträffande ifrågavarande vägar. Anledningen härtill är att denna skyldighet åvilar staten i egenskap av väghållare och alltså primärt följer av bestämmelserna i VägL. Någon ändring av 74 § andra stycket BL behöver enligt min mening inte göras, eftersom någon risk för tillämpningssvårigheter inte synes föreligga och ändringar i BL, som är föremål för en samlad översyn, bör undvikas så långt det är möjligt.

28 §

Departementschefen. I paragrafen, som tillkommit under departementsberedningen, behandlas arbetsplan för åtgärd i samband med drift av väg. Av skäl som angetts i den allmänna motiveringen (15.1.5) har det ansetts lämpligt att i VägL föreskriva att arbetsplan skall upprättas, om för väganordning som skall utföras i samband med drift av väg behöver tas i anspråk mark utöver den som hör till vägen. En bestämmelse härom har tagits upp i paragrafens första stycke. Med hänsyn till att sådan arbetsplan skall bilda underlag för vägrättsförvärv och ge besked om vägområdets utökning, anges i första stycket som grundläggande krav på planens innehåll endast att planen skall utvisa den mark som behöver tas i anspråk. Någon redovisning av tekniska uppgifter om den planerade åtgärden behöver alltså inte ske i vidare mån än som är nödvändigt för att motivera den planerade utökningen av vägområdet. Den närmare regleringen av arbetsplanens innehåll bör ske genom föreskrifter i VK.

Bestämmelserna i VägL om arbetsplan för byggande av väg har i paragrafens andra stycke gjorts tillämpliga också på arbetsplan för åtgärd i samband med drift av väg. Ett undantag utgör reglerna om förberedande

och kompletterande arbetsplan. Något behov av en sådan uppdelning av arbetsplanen har inte ansetts föreligga i förevarande fall. Det ligger i sakens natur att ett driftföretag för vars genomförande behövs mark utanför den som hör till vägområdet är av begränsad omfattning. Därför har de möjligheter att förenkla förfarandet vid upprättandet av arbetsplanen och att underlätta utställelse och fastställelse som VägL ger i fråga om arbetsplan för ombyggnad eller förbättring av väg öppnats också för arbetsplan för åtgärd i samband med drift av väg.

29 §

Departementschefen. Paragrafen, som reglerar frågan om avgifter för begagnande av färja, överensstämmer i sak med 9 § AVL (10 § FAVL).

Vägrätt

I detta avsnitt har samlats bestämmelser om innebörden av begreppet vägrätt (30 §), om vägrättens uppkomst (31 §) samt om vägrättens upphörande (32 §). Avslutningsvis behandlas bestämmelsernas tillämplighet inom planlagt område (33 §).

30 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller bestämmelser om de befogenheter som vägrätt ger väghållaren. Dessa bestämmelser har utformats i enlighet med de sakkunnigas förslag till utvidgning av väghållarens befogenheter, vilket förslag jag, som framgår av den allmänna motiveringen (15.1.6), har anslutit mig till. Medan väghållarens befogenheter i 18 § första stycket AVL beskrivs som en rätt att med företräde framför andra nyttja marken för väg, sägs i förevarande paragraf att vägrätt medför befogenhet för väghållaren att utan hinder av annans rätt till fastigheten nyttja mark som behövs för väg och även i övrigt i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid vägrätten består samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken. Av paragrafen framgår vidare att andra väghållaren tillkommande befogenheter än rätten att nyttja marken kan inskränkas genom bestämmelse i arbetsplan. Till komplettering av de sakkunnigas författningsförslag (18 § första stycket FAVL) har angetts att inskränkning av vägrättsbefogenheterna kan ske också genom föreskrift i beslut om förändring av enskild väg till allmän. Vid utformningen av paragrafen har i anslutning till ett uttalande av de sakkunniga beaktats att nyttjanderätt inte är någon adekvat beteckning på vägrätt. Nämnda — i AVL begagnade — beteckning har därför inte tagits upp i VägL.

31 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller bestämmelser om hur vägrätt uppkommer och när mark skall anses ha tagits i anspråk. Motsvarande bestämmelser finns i 18 § AVL (18 och 19 §§ FAVL).

I paragrafens första stycke sägs att vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark med stöd av fastställd arbetsplan eller, i de fall då fastställelse kan underlätas, med stöd av plan som inte fastställts. Den mark som väghållare kan erhålla vägrätt till med stöd av arbetsplan är dels den mark som är upptagen i arbetsplanen, dels — inom ramen för vad som medges i 20 § som oväsentlig avvikelse — mark utöver den i planen upptagna. Om mark tas i anspråk — med eller utan medgivande — genom oväsentlig avvikelse från arbetsplan, uppkommer alltså vägrätt i och med ianspråktagandet. Den nödvändiga redovisningen av avvikelser sker genom justering av arbetsplanen. Enligt 20 § skall justering ske utan dröjsmål. Också uppkomsten av vägrätt vid förändring av enskild väg till allmän behandlas i första stycket av förevarande paragraf. Vägrätt till mark som hör till enskild väg uppkommer genom att väghållaren övertar marken med stöd av beslut om vägens förändring till allmän. Att beslut om fastställelse av arbetsplan och förändringsbeslut skall ha vunnit laga kraft innan ianspråktagande resp. övertagande sker följer av 77 §.

Som framgår av det föregående uppkommer vägrätt genom ianspråktagande av mark med stöd av fastställd arbetsplan eller, om fastställelse kan underlätas, icke fastställd arbetsplan. Detta betyder att vägrätt uppkommer också när väghållaren — staten eller kommun — själv äger marken. Säljs sedermera den fastighet över vilken vägen går fram, behövs ingen särskild åtgärd för att säkerställa väghållarens rätt till vägen.

I paragrafens andra stycke preciseras när mark skall anses ha tagits i anspråk för väg. Regeln stämmer nära överens med gällande ordning och de sakkunnigas förslag. Med tanke på det fall att arbetsplan avser utvidgning av väg genom förvärv av kantremsa har dock vägarbetets påbörjande på fastigheten satts som villkor för att ianspråktagande skall anses ha skett endast för det fall vägarbete på fastigheten angetts i arbetsplanen. Förutsätter arbetsplanen inget vägarbete på fastigheten, såsom då kantremsan är i sådant skick att särskilda åtgärder för dess iordningställande inte behövs, krävs alltså för att ianspråktagande skall anses ha skett endast utmärkande på marken. Av skäl som anges vid 18 § tredje stycket används i andra stycket av förevarande paragraf inte begreppet renstakning.

32 §

Departementschefen. I paragrafen anges att vägrätt upphör när vägen dras in. Dessutom regleras vem som därefter får disponera över det som har anbringats inom vägområdet för vägändamål. Bestämmelserna har med smärre jämkningar förts över från 25 § AVL (29 § FAVL).

Om allmän väg dras in och vägmarken är samfälld för flera fastigheter, kan fastighetsförhållandena f. n. ordnas med tillämpning av lagen (1952: 152) om sammanföring av samfälld vägmark och av järnvägsmark med angränsande fastighet m. m. Denna lag upphävs emellertid enligt 2 § lagen

(1970:989) om införande av fastighetsbildningslagen samtidigt som sistnämnda lag träder i kraft den 1 januari 1972. Sammanföringslagens syfte att möjliggöra en avveckling av onyttiga samfälligheter tillgodoses i fortsättningen genom FBL:s bestämmelser om fastighetsreglering.

33 §

I paragrafen regleras vägrättsbestämmelsernas tillämplighet inom område med fastställd generalplan eller stadsplan. Motsvarande bestämmelse finns i 26 § AVL (30 § FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt BL (bl. a. 19 och 42 §§) skall mark som ingår i allmän väg och som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan är avsedd till trafikled, gata eller annan allmän plats eller till särskilt trafikområde, som skall tillhöra kommunen, utan ersättning tillfalla kommunen i den mån marken tas i anspråk för avsett ändamål. I konsekvens härmed sägs i 26 § AVL att bestämmelserna om vägrätt i 18—25 §§ AVL inte skall tillämpas sedan marken i fråga tagits i anspråk för avsett ändamål. Väghållaren skall dock svara för dessförinnan uppkommen ersättnings- eller lösningsrätt.

De sakkunniga. Vägverket har ifrågasatt om inte stad som är egen väghållare bör kunna bygga allmän väg med stöd av vägrättsupplåtelser. En möjlighet för stad att inom generalplan eller stadsplan förvärva vägrätt skulle emellertid kunna medföra oreda i fastighetsregisterföringen, särskilt med tanke på att vägrätt kan upphöra. Redan denna omständighet talar enligt de sakkunniga mot den ifrågasatta ändringen. Ytterligare bör beaktas att nya expropriationsregler trätt i kraft den 1 juli 1966 i fråga om förtida tillträde, förskott och rättegångskostnader och att ökade möjligheter att snabbt förvärva marken enligt BL:s expropriationsrättsliga regler därför numera står till buds. Av dessa skäl föreslår de sakkunniga ingen ändring av nuvarande regler.

Departementschefen. Jag kan ansluta mig till de sakkunnigas mening att någon ändring av gällande regler inte är påkallad på förevarande punkt. Bestämmelserna i paragrafen har därför övertagits i sak oförändrade från AVL. I förtydligande syfte har dock angetts att bestämmelserna om vägrätt inte är tillämpliga sedan marken tagits i anspråk av kommunen. Fastställs generalplan eller stadsplan för område inom vilket staten är väghållare, medför detta alltså inte att vägrätt till allmän väg som enligt planen är avsedd till trafikled, gata eller annan allmän plats upphör eller att marken i fråga övergår till kommunen. Bestämmelsen om väghållarens ersättnings- och lösenskyldighet har flyttats till det avsnitt som innehåller ersättningsregler (57 §).

Tillfälligt upplåtande av mark, m. m.

Väghållningsmyndighets rätt att beträda fastighet för förberedande undersökning regleras i 34 §. I 35 § ges regler om fastighetsägarens skyldighet att upplåta mark för upplag o. d. under vägbyggnadsarbetets gång. Därefter följande paragrafer innehåller bestämmelser om nyttjanderätt till mark för tillfällig väg (36 §) och för uppsättande av snöskärm (37 §) samt om rätt till täkt av sten m. m. för drift av väg (38 §).

34 §

Departementschefen. I paragrafen regleras väghållningsmyndighets rätt att få tillträde till fastighet för mätning eller stakning, undersökning av grund eller annan förberedande åtgärd för byggande av väg. Bestämmelserna har med smärre jämkningar överförts från 27 § AVL (31 § FAVL). I paragrafen anges uttryckligen att väghållningsmyndighet och av denna anlitade biträden har rätt att få tillträde till fastighet för här ifrågavarande åtgärder. Vidare föreskrivs att träd inte får skadas eller fällas utan ägarens samtycke i trädgård, liknande plantering eller park. Slutligen sägs, i anslutning till motsvarande bestämmelser i 4 kap. 38 § FBL, att skada om möjligt skall undvikas även i övrigt och inte bara, som enligt AVL och FAVL, i fråga om växande gröda och skog.

En bestämmelse om rätt till ersättning för skada på grund av åtgärd som avses i 34 § ges i 63 §. Denna bestämmelse har motsvarighet i 30 § AVL (34 § FAVL). I 72 § fjärde stycket har tagits upp en ny bestämmelse om handräckning för utövande av befogenhet enligt 34 §.

35 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller en bestämmelse om fastighetsägares skyldighet att till väghållaren upplåta nyttjanderätt till mark för upplag o. d. i samband med byggande av väg. Paragrafen motsvarar 20 § FAVL men saknar motsvarighet i AVL. Bestämmelsen överensstämmer i sak med de sakkunnigas förslag. Jag har behandlat frågan i den allmänna motiveringen (15.1.6). Tilläggas bör att jag har tagit fasta på ett under remissbehandlingen framkommet förslag att här ifrågavarande rättighet på grund av sin tillfälliga art bör regleras under rubriken Tillfälligt upplåtande av mark, m. m. På detta sätt markeras också att rättigheten, fastän den kan tvångsupplåtas genom fastställd arbetsplan, inte utgör någon form av vägrätt. Väghållaren har alltså inte på grund av tvångsupplåtelsen rätt att tillgodogöra sig alster eller naturtillgångar från marken. En särskild bestämmelse om ersättning för skada till följd av nyttjanderättsupplåtelse av här ifrågavarande slag har tagits upp i 63 §.

36 §

Departementschefen. I paragrafen regleras väghållarens möjligheter att tvångsvis förvärva nyttjanderätt till mark för tillfällig väg. Paragrafen överensstämmer i sak med 28 § AVL (32 § FAVL).

37 §

Departementschefen. I paragrafen, som motsvarar 29 § AVL (33 § FAVL), ges väghållaren möjlighet att tvångsvis förvärva nyttjanderätt till mark intill vägområde för uppsättande av snöskärm. Som en följd av det tidigare berörda förslaget om vägsynenämndernas avskaffande (15.1.10) har länsstyrelsen tillagts befogenheten att föreskriva upplåtande av sådan nyttjanderätt. Att länsstyrelsens beslut bör utverkas först sedan försök till överenskommelse med fastighetsägaren misslyckats har ansetts så självklart att det inte markerats särskilt i lagtexten. En bestämmelse om ersättning för skada till följd av upplåtelse av nyttjanderätt för här ifrågavarande ändamål har upptagits i 63 §.

38 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om rätt för väghållaren till täkt av sten, grus, sand eller jord på annans mark för drift av väg. Paragrafen motsvarar i huvudsak 31 § AVL (35 § FAVL).

Gällande bestämmelser. Om väghållaren vill skaffa sig rätt att på mark som tillhör annan än kronan ta sand, grus, jord eller sten till underhåll av väg och inte kan komma överens med fastighetsägaren, kan vägsynenämnd enligt 31 § första stycket AVL bestämma att sådan rätt skall upplåtas, om upplåtelsen inte förorsakar fastighetsägaren märkligt men. Nämnden bestämmer i vilken omfattning och hur rätten skall ulövas och till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall erläggas. I andra stycket av nämnda paragraf sägs att första stycket inte utgör hinder för väghållare att expropriationsvägen förvärva rätt till sand-, grus-, jord- eller stentäkt.

De sakkunniga. Redan i samband med AVL:s tillkomst uttalades från vissa håll att bestämmelsen i 31 § AVL hade en ringa uppgift att fylla med de ändrade förhållanden som uppstått genom vägväsendets och teknikens utveckling. Häremot anfördes emellertid under remissbehandlingen bl. a. att det i särskilda fall kunde vara av vikt för väghållaren att utan tidsutdräkt få rätt att på annans mark ta material för vägunderhåll. Också efter AVL:s tillkomst har kritik riktats mot förevarande bestämmelse. De sakkunniga har för egen del kommit till den uppfattningen att en enklare form än expropriation måste stå till väghållarens förfogande, när det gäller att få tillgång till lämpligt väghållningsmaterial. En sådan befogenhet för vägväsendet är inte unik. Envar som har att fullgöra väghållningsskyldighet enligt EVL bl. a.

enskild fastighetsägare — kan få en liknande upplåtelse till stånd med stöd av 13 § sistnämnda lag. Skälen till att vägväsendet bör ha en sådan befogenhet har numera snarare ökat än minskat, eftersom fyndigheter av väghållningsmaterial tenderar att bli sällsynta på många håll i landet. De sakkunniga föreslår därför ingen saklig ändring av bestämmelserna i 31 § första stycket AVL om väghållarens rätt till täkt på annans mark. Bestämmelserna har utan ändring i sak tagits upp i 35 § FAVL. Däremot har 31 § andra stycket AVL inte getts någon motsvarighet. Någon ändring i sak är dock inte avsedd.

Remissyttranden. *Svea hovrätt* finner att den kritik som riktats mot 31 § AVL är befogad. De skäl som de sakkunniga anfört till stöd för sitt förslag att föra över bestämmelserna i 31 § AVL till den nya väglagen är enligt hovrättens mening inte tillräckligt vägande. Hovrätten avstyrker därför förslaget. *Statens vägverk* anser att uppräkningsmaterial i paragrafen bör kompletteras med "berg". *Länsstyrelserna i Värmlands, Västmanlands och Gävleborgs län* samt *Svenska naturskyddsföreningen* framhåller att det enligt 18 § naturvårdslagen ankommer på länsstyrelse att ge täkttillstånd. En förutsättning för tillämpning av bestämmelserna i 35 § FAVL bör därför vara att tillstånd enligt naturvårdslagen meddelats.

Departementschefen. Jag delar de sakkunnigas uppfattning att väghållaren alltför ofta bör ha möjlighet att på annans mark ta material till drift av väg. På detta sätt kan onödigt tidsödande och kostnadskrävande transporter undvikas. Bestämmelserna om fastighetsägares skyldighet att upplåta rätt till täkt har därför övertagits i sak oförändrade från gällande ordning. Det tidigare redovisade förslaget att slopa vägsynenämnderna (15.1.10) för dock med sig en ändring i fråga om den beslutande myndigheten. Kan väghållaren och fastighetsägaren inte komma överens, avgör länsstyrelsen frågan om väghållarens rätt till täkt och meddelar närmare föreskrifter angående omfattningen av och sättet för rättens utövande. Bestämmelsen om ersättning för skada till följd av upplåtelse av rätt till täkt har flyttats till det avsnitt som handlar om ersättningsfrågor (63 §).

I paragrafen har de material som väghållaren kan berättigas ta till drift av väg angetts i ordning efter kornstorlek, varvid sten som har den största kornstorleken nämns först. Som sten brukar räknas såväl fast berg som block och stenar med en kornstorlek över 20 mm. Berg har därför inte nämnts särskilt vid sidan av begreppet sten, såsom vägverket har ifrågasatt. Enligt 18 § naturvårdslagen krävs för täkt av sten, grus, sand eller lera för annat ändamål än markinnehavarens husbehov tillstånd av länsstyrelsen. I ärende om tillstånd enligt 38 § till täkt av material, som omfattas av tillståndsplikt enligt 18 § naturvårdslagen, skall länsstyrelsen givetvis pröva också om tåkten kan tillåtas från de synpunkter som 18 § naturvårdslagen

skall tillgodose. En erinran härom bör lämpligen göras i en föreskrift som meddelas i administrativ ordning.

I likhet med de sakkunniga anser jag det inte behövt att i lagtexten särskilt ange att väghållarens möjlighet att förvärva rätt till täkt med stöd av ExL inte påverkas av regleringen i 38 §.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter

Under denna rubrik har förts samman bestämmelser som har till syfte att säkerställa allmän vägs bestånd, drift och brukande (39—54 §§). Förutom bestämmelser, som i huvudsak motsvarar AVL:s regler under samma rubrik, har här tagits upp regler om anslutning av enskild väg till allmän och regler om ljusanordningar intill väg. Motsvarighet till AVL:s bestämmelser i 37 § om uppsättande av skyddsvärn och vägmärken saknas i detta avsnitt. Väghållarens skyldighet att vid väghållningen tillgodose trafik-säkerhetens krav och att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick är fastslagen i 4 och 26 §§.

39—41 §§

Departementschefen. Paragraferna innehåller regler om anslutning av enskild väg till allmän väg. Motsvarighet till reglerna finns i 31 a § AVL (36 och 37 §§ FAVL). Bakgrunden till bestämmelserna i förevarande paragrafer har behandlats i den allmänna motiveringen (15.1.7). Jag kan därför här begränsa framställningen till vissa detaljfrågor.

Som beteckning på väg för körtrafik, dvs. annan väg än gång-, cykel- eller ridväg, används i 39 § körväg och inte den tidigare i väglagstiftningen begagnade beteckningen farväg. Begreppet farväg förekommer f. n. i vägtrafiklagstiftningen men har där en annan innebörd. Genom att i VägL används beteckningen körväg kan tolkningssvårigheter undvikas.

I 40 § anges att länsstyrelsen kan förordna att enskild vägs anslutning till allmän väg skall spärras av eller ändras genom väghållningsmyndighetens försorg. Sådana åtgärder torde i allmänhet kunna vara av enkel beskaffenhet. I den mån åtgärd för avspärrning inte lämpligen kan vidtas inom vägområdet utanför anslutningen, har väghållningsmyndigheten stöd i förevarande paragraf för att vidta åtgärden i själva anslutningen på mark som tillhör den angränsande fastigheten. Motsvarande gäller ändring av anslutning. I 72 § fjärde stycket ges en bestämmelse om den handräckning som kan behövas för att göra nu ifrågakarande åtgärder möjliga.

De sakkunniga har i sitt förslag tagit upp flyttning av utfart som en åtgärd som länsstyrelsen skall kunna besluta om vid sidan av avspärrning eller ändring av utfart. Förordnande om flyttning av utfart innebär, förutom slopande av den befintliga anslutningen, en föreskrift om var den nya anslutningen skall vara placerad. En sådan reglering synes dock inte nöd-

vändig. Principiellt bör fastighetsägaren själv få bestämma hur han i den nya situationen vill ordna sin utfartsfråga. Om han därvid vill anordna utfarten så, att den direkt ansluter till allmän väg, prövas frågan om tillstånd härtill enligt 39 §. I 40 § har därför inte tagits upp någon föreskrift om rätt för länsstyrelsen att förordna om flyttning av anslutning.

Trafikföreskrift enligt 41 § skall kunna ges dels i samband med tillstånd enligt 39 §, dels i stället för förordnande enligt 40 § om avspärrning eller ändring av anslutning, dels som komplement till förordnande enligt 40 § om ändring av anslutning. Trafikföreskrift kan som anförts i den allmänna motiveringen anpassas till föreliggande regleringsbehov. Den kan avse begränsning av trafiken till viss årslid, visst slag av trafik, trafik för vissa fastigheters behov e. d. Tillräcklig anledning att genom trafikföreskrift kunna reglera annan trafik än trafik med motordrivet fordon — varmed liksom i 1 § 2 mom. VTF bör förstås motorfordon, traktor och motorredskap — finns inte enligt min mening. Om behov skulle uppstå att hindra att viss utfart till allmän väg används t. ex. av gående, torde avspärrning eller ändring enligt 40 § — dvs. ett ingripande som omöjliggör att utfarten används — vara en mera effektiv åtgärd.

Innan fastighets möjlighet till utfart till allmän väg begränsas genom vägran av tillstånd enligt 39 § eller genom föreskrift eller förordnande som meddelas med stöd av 39—41 §, bör givetvis utredas hur utfartsfrågan skall lösas. Vidare bör fastighetsägare, innan ingripande i fråga om befintlig anslutning sker, erhålla skäligt rådrum för att ordna utfart på annat sätt. Föreskrifter härom bör tas upp i VK.

42 §

Departementschefen. Enligt paragrafen gäller bestämmelserna i 39—41 §§ inte i fråga om enskild väg som är upptagen i fastställd generalplan eller i stadsplan eller byggnadsplan. Bortsett från redaktionella jämkningar överensstämmer paragrafen med 31 a § första stycket andra punkten AVL (41 § första stycket FAVL).

43 §

Departementschefen. Paragrafen, som ersätter 32 § AVL (42 § FAVL), innehåller förbud mot vissa åtgärder och anordningar inom vägområde. Bestämmelserna i paragrafen innebär endast smärre avvikelser från gällande ordning. Sålunda har förbudet uttryckligen gjorts tillämpligt på hela det område som väghållaren disponerar, dvs. vägområdet. Vidare har de särskilda bestämmelserna om grind i 32 § andra stycket AVL utmönstrats. Samtidigt har länsstyrelsens möjlighet att när som helst återkalla tillstånd utsträckt till att omfatta tillstånd till alla slag av åtgärder och anordningar som avses i paragrafen. Detta motiveras av det angelägna i att här ifrågasvarande anordningar och åtgärder inom vägområde, vilka i princip bör

förekomma endast i undantagsfall, kan skaffas undan eller bringas att upphöra när vägens bestånd, drift eller brukande påkallar det. I paragrafen har inte tagits upp någon motsvarighet till den i 32 § tredje stycket AVL givna föreskriften att, om väg behöver stängas av eller om annan väsentlig trafikinskränkning behöver göras med anledning av vägarbete eller arbete på ledningar, väghållaren skall utverka beslut härom hos vederbörande myndighet. En föreskrift av denna innebörd har enligt min mening sin plats i VK.

44 §

Departementschefen. Paragrafen, som har sin motsvarighet i 40 § AVL (55 § FAVL), reglerar ledningsarbete inom vägområde. Första stycket, vari behandlas dragning av ledningar, innebär i sak ingen ändring i förhållande till 40 § AVL. Paragrafens andra stycke innehåller regler om arbete på redan dragen ledning. För sådant arbete krävs liksom enligt gällande rätt normalt samma tillstånd eller anmälan som enligt första stycket. En nyhet i förhållande till AVL är däremot att brådskaande reparationsarbete på ledning får sättas i gång utan tillstånd eller anmälan enligt första stycket, om dröjsmål med reparationen skulle vålla avsevärd olägenhet. Under rättelse till väghållningsmyndigheten skall dock lämnas snarast för att denna skall kunna meddela behövliga föreskrifter och vidta i övrigt nödvändiga åtgärder. Medför reparationsarbetena att allmän väg måste stängas av eller att framkomligheten på vägen måste inskränkas väsentligt, får enligt min mening ansökan om tillstånd eller anmälan underlätas endast, om situationen är så allvarig, att arbetet måste sättas i gång omedelbart.

45 §

Departementschefen. I paragrafen ges regler om störande ljuskällor intill vägområde. Paragrafen, som saknar motsvarighet i AVL, bygger på de sakkunnigas förslag i 43 § FAVL och har behandlats utförligt i den allmänna motiveringen (15.1.4), till vilken här hänvisas.

46 §

Paragrafen innehåller regler om förbud mot tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam e. d. utmed väg. Paragrafen ersätter 39 § AVL (54 § FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt 39 § första stycket AVL får annonstavla, reklamskylt e. d. inte utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed väg på mindre avstånd än 50 meter från vägbanans mitt. Undantag görs dock för tavla, skylt e. d. som är uppsatt på byggnad inom tätbebyggt samhälle och även för sådan anordning som är uppsatt på byggnad utanför tätbebyggt samhälle och som tjänar till upplysning om på stället bedriven

affärsrörelse eller annan verksamhet. Undantagen är också anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner e. d. I paragrafens andra stycke anges att det inom synhåll från väg inte i något fall får förekomma tavla, skylt e. d., som till form, färg eller eljest är av beskaffenhet att av vägförande kunna förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning av fastställd typ. Enligt tredje stycket får anordning som endast på grund av omläggning av väg eller jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud bibehållas. Vägsyner nämnden kan dock föreskriva att anordningen skall tas bort. För skada som uppkommer i anledning av sådant föreläggande är väghållaren skyldig att utge ersättning.

Förutom i 39 § AVL regleras rätten att ha annonstavlor, reklamskyltar o. d. i naturvårdslagen och BS.

I 22 § första stycket naturvårdslagen föreskrivs att tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål inte får finnas varaktigt anbringad utomhus utan länsstyrelsens tillstånd. Från denna regel görs i andra stycket vissa undantag. Sålunda undantas anordning som tjänar till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet. Vidare undantas anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner e. d. Den som har för avsikt att sätta upp en icke tillståndspliktig skylt kan gardera sig mot framtida ingripande genom att begära tillståndsprövning hos länsstyrelsen. Har sådan anordning anbringats utan tillstånd eller i strid mot tillstånd har länsstyrelsen, om anordningen är uppenbart vanprydande i landskapsbilden, möjlighet att förelägga ägaren eller, om denne är okänd, markägaren att avlägsna anordningen eller vidta annan erforderlig åtgärd med anordningen. Sådant föreläggande kan förenas med vite. I tredje stycket undantas från nu nämnda bestämmelser anordning för vilken byggnadslov skall sökas eller har meddelats.

Enligt 13 § naturvårdskungörelsen (1964: 825) och cirkuläret (1964: 882) angående viss prövning i ärenden om tillstånd enligt 39 § AVL skall, om vid prövning av ansökan enligt 22 § naturvårdslagen eller enligt 39 § AVL finnes att anordningen i fråga kräver tillstånd också enligt den andra lagen, ärendet prövas enligt båda lagarna.

Inom område med fastställd generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser gäller enligt BS vissa regler om fast anbringade skyltar. I 52 § första stycket föreskrivs att skylt till form, färg och utförande i övrigt skall fylla skäliga anspråk på prydlighet och vara lämpad för platsen. Bl. a. skall tillses särskilt att anordningen inte inverkar menligt på stads- eller landskapsbilden och att den inte skymmer sikten längs gata eller på annat sätt verkar störande på trafiken eller för närboende. Skadad eller bristfällig skyltanordning skall snarast tas bort, om den inte sätts i stånd. För uppsättande eller väsentlig ändring av skylt inom område med

stadsplan eller byggnadsplan krävs enligt 54 § 1 mom. byggnadslov. Också den som vill sätta upp skylt inom område med fastställd generalplan eller med utomplansbestämmelser kan påkalla byggnadsnämndens prövning av åtgärden (54 § 4 mom.). Har åtgärd vidtagits utan erforderligt byggnadslov eller i strid mot föreskrifter i byggnadslov eller i BS, kan byggnadsnämnden meddela föreläggande om rättelse (70 § första stycket). I föreläggande kan utsättas vite eller föreskrivas att åtgärden i händelse av tredska kan verkställas på den tredska kandes bekostnad. Underlåtenhet att efterkomma föreskrifter om istandsättande eller borttagande av skadad eller bristfällig anordning kan också medföra vitesföreläggande (70 § andra stycket). Enligt 13 § första stycket naturvårdskungörelsen skall länsstyrelsen inhämta yttrande från byggnadsnämnden i ärende enligt 22 § naturvårdslagen rörande anordning inom område med fastställd generalplan eller med utomplansbestämmelser.

Undantaget i 22 § tredje stycket naturvårdslagen, enligt vilket från bestämmelserna i paragrafens första och andra stycken undantas anordning för vilken byggnadslov skall sökas eller har meddelats, avser enligt praxis (RÅ 1967 ref. 53) inte fall då reklamanordning godkänts enligt 54 § 4 mom. BS.

De sakkunniga. Från vägverkets och vägförvaltningarnas sida har anförts att gällande bestämmelser om rätt att sätta upp affischer är oklara och i behov av förtydliganden i väglagen. Önskemål har härvid framförts om förbud mot affischering på mjölkbord, telefonstolpar, träd, vägportar, broar, tunnlar, bergväggar o. d. invid de allmänna vägarna. Också frågan om fasta reklamskyltar längs vägarna borde enligt vägmyndigheterna få en klarare reglering i väglagen. Enligt de sakkunnigas mening tillgodoses vägverkets önskemål genom 22 § naturvårdslagen. Eftersom naturvårdslagen och lagstiftningen om allmänna vägar har skilda syften finner de sakkunniga ingen anledning att föreslå ett upphävande av bestämmelsen om reklamförbud i väglagstiftningen. — De sakkunniga föreslår den ändringen i 39 § AVL att det område inom vilket annonsförbud principiellt skall råda skall räknas från vägområdets ytterkant. Denna ändring, som i många fall innebär en väsentlig breddning av den annons- och reklamförbudna zonen längs vägarna, får anses önskvärd av trafiksäkerhetsskäl.

Remissyttranden. De sakkunnigas förslag har mött vissa erinringar. Särskilt framhålls angelägenheten av att reklamskyltning på fordon hindras och att tillåtlighetsprövningen av reklamskyltar enligt olika författningar samordnas.

Statens vägverk anser att nuvarande bestämmelser om annonstavlor, reklamskyltar o. d. är oklara. De ger inte vägmyndigheterna det stöd som be-

hövs för att komma till rätta med annonsering på hjulförsedda bilvrak, skottkärror och arbetsvagnar. Enligt vägverkets mening föreligger ett påtagligt behov av en omformulering av reglerna så att ett kringgående av förbudet genom förfaranden av angiven art kan hindras. Liknande synpunkter anförs av bl. a. *länsstyrelserna i Jönköpings och Hallands län samt vägförvaltningarna i Östergötlands, Kronobergs och Hallands län. Länsstyrelsen och överlantmätaren i Västernorrlands län* anser att det åtminstone i motiven bör uttalas att också reklamanordningar på hjul och liknande tillfälliga anordningar omfattas av förbudet.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att exemplifieringen i 39 § AVL bör anpassas till exemplifieringen i 22 § första stycket naturvårdslagen. På detta sätt skulle enhetlighet och tydlighet befrämjas. Länsstyrelsen förordar samtidigt — liksom också *naturvårdsrådet och vägförvaltningen i samma län samt vägförvaltningen i Östergötlands län* — att förbudet i lagen görs tillämpligt också på reklamanordningar som inte är varaktigt anbringade. Det framhålls att affischer på telefonstolpar och bergväggar ofta inte tas bort när de fyllt sin funktion utan får sitta kvar många år.

Vägverket och länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller att förbudsområdets bredd bör räknas från vägbanans ytterkant och inte, som de sakkunniga föreslagit, från vägområdet.

När det gäller undantagen i 39 § första stycket andra punkten AVL reagerar vissa remissinstanser mot begreppet "tättbebyggt område". *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* önskar ett förtydligande så att begreppet inte uppfattas som liktydigt med tätbebyggelse i byggnadslagstiftningens mening. *Vägförvaltningen i Hallands län* anser likaledes att begreppet bör definieras. *Länsstyrelsen i Uppsala län samt länsarkitekterna i Västmanlands och Västerbottens län* förordar att "inom tättbebyggt område" byts ut mot "inom område med fastställd stadsplan eller byggnadsplan", så att en bättre anpassning till byggnadslagstiftningens bestämmelser erhålls.

Onödig dubbelprövning av tillståndsfrågor — enligt väglagen och enligt byggnadsstadgan — kan enligt vissa remissinstanser undvikas, om undantaget, i likhet med vad som har skett i 22 § tredje stycket naturvårdslagen, utformas så att förbudet inte omfattar anordning för vars uppsättande krävs byggnadslov. Denna mening företräds av *länsstyrelserna i Västmanlands och Gävleborgs län, länsarkitekterna i Uppsala och Gävleborgs län samt vägförvaltningen i Västmanlands län*.

Departementschefen. Naturvårdslagens regler om reklamanordningar har till syfte att skydda landskapsbilden. Vid sidan av dessa regler behövs också bestämmelser i VägL som tillgodoser trafiksäkerheten på vägen. Sådana bestämmelser har tagits upp i förevarande paragraf. De har utformats så, att de så nära som möjligt överensstämmer med motsvarande regler i naturvårdslagen. En avvikelse är dock att VägL:s bestämmelser blir tillämpliga

också på reklam som inte är varaktigt anbringad. Vid remissbehandlingen av de sakkunnigas förslag har framhållits svårigheterna att komma till rätta med den typ av reklam som i syfte att kringgå förbudet i 39 § AVL fästs på flyttbart underlag såsom bilar, kärror e. d. Genom att förbudet enligt förevarande paragraf inte för sin tillämpning förutsätter att anordningen i fråga är varaktigt anbringad blir det klart, att förbudet omfattar anordningar av nyss nämnt slag. Uppenbart är å andra sidan att förbudet inte omfattar i trafik använda fordon som försetts med reklamanordning, när sådant fordon mera tillfälligt eller i vart fall med avbrott för normal användning ställs upp inom område som omfattas av reklamförbudet.

Till reklamanordningar som är jämförliga med skylt eller inskrift och som kräver länsstyrelsens tillstånd hör också affischer o. d. som fästs direkt på exempelvis träd eller klippor. Syftet med denna form av reklam eller propaganda kan vara ideellt, t. ex. politiskt eller religiöst. Enligt min mening bör sådan affischering dock inte förekomma i närheten av de allmänna vägarna på sådant sätt att trafiksäkerheten kan äventyras.

I enlighet med de sakkunnigas förslag skall enligt förevarande paragraf förbudsområdets bredd räknas från vägområdets ytterkant och inte som i 39 § AVL från vägbans mitt. I den allmänna motiveringen (15.1.3) har jag anfört skäl för det föreslagna beräkningssättet när det gäller byggnadsfria områden. Samma skäl kan anföras för att förbudsområdet enligt förevarande paragraf skall bestämmas med vägområdets ytterkant som utgångspunkt. Jag delar de sakkunnigas uppfattning att den utvidgning av förbudsområdet, som härigenom uppkommer på många håll, är önskvärd av trafiksäkerhetsskäl.

I likhet med vad som gäller enligt 39 § AVL har från tillståndsskyldighet undantagits på byggnad anbringad anordning som upplyser om affärsrörelse eller annan verksamhet som bedrivs på stället. Inte heller behövs tillstånd för anslagstavla för meddelande angående kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner e. d.

Paragrafen gäller i princip endast utanför område med stadsplan eller byggnadsplan. Härigenom dras en gräns mellan länsstyrelses och byggnadsnämnds kompetensområden och undviks tillståndsprövning hos både länsstyrelse och byggnadsnämnd i de fall då det är fråga om fast anbringad skylt och byggnadslov alltså krävs för anordningen. Från denna ordning, som i förhållande till gällande rätt innebär en mindre långtgående reglering inom områden med stadsplan eller byggnadsplan, har jag dock funnit skäl att göra ett avsteg, nämligen beträffande motorväg och motortrafikled. I fråga om sådana vägar behövs det enligt min mening bestämmelser som mera direkt än BS tar sikte på trafiksäkerheten och som reglerar förekomsten också av andra reklamanordningar än fast anbringade skyltar.

En anordning som kräver tillstånd enligt förevarande paragraf kan vara av sådan beskaffenhet att den faller under förbudet i 22 § naturvårdslagen.

Föreskrifter som säkerställer att tillståndsfrågan prövas enligt både VägL och naturvårdslagen kan meddelas i administrativ ordning.

Reklamanordningar intill väg kan äventyra trafiksäkerheten genom att de skymmer sikten och framför allt genom att de — i enlighet med sitt egentliga syfte — tilldrar sig de vägfarandes uppmärksamhet. Ju mer bilförarens uppmärksamhet på detta sätt avleds från trafikuppgiften, desto större fara uppkommer för trafiksäkerheten, särskilt på vägar med snabb trafik. Rättsnöre för länsstyrelsen vid prövningen av frågor om tillstånd enligt förevarande paragraf bör vara trafiksäkerhetsintresset. För anordningar, vare sig de är av ideellt eller kommersiellt slag, bör kunna ges tillstånd, eventuellt i samband med behövliga föreskrifter, om detta intresse inte äventyras. Å andra sidan bör tillstånd vägras till varje anordning som bedöms vara ägnad att minska trafiksäkerheten.

Någon motsvarighet till bestämmelsen i 39 § andra stycket AVL (54 § andra stycket FAVL) om förbud mot reklamanordning som kan förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning har inte tagits upp i VägL. En föreskrift av denna innebörd bör enligt min mening gälla generellt för alla slags vägar och för gator. Den har därför sin plats i vägtrafiklagstiftningen.

Liksom i fråga om tillstånd till ljustanordning har länsstyrelsen möjlighet att i samband med tillstånd till reklamanordning meddela de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten. Någon anledning att i VägL ta upp en bestämmelse om att tillstånd kan tidsbegränsas föreligger inte. Att så kan ske om ansökan om tillstånd endast avser begränsad tid torde gälla utan särskild föreskrift. I övrigt bör tillstånd kunna bringas att upphöra endast om ändrade förhållanden påkallar det. Med stöd av 52 § kan länsstyrelsen ingripa mot reklamanordning som kommit till stånd på lagligt sätt men som likväl inverkar menligt på trafiksäkerheten. Sådant ingripande medför enligt 64 § rätt till ersättning för skada.

47 §

Departementschefen. Paragrafen, som ersätter 33 § första och andra styckena AVL (44 § första och andra styckena FAVL), innehåller regler om byggnadsfritt avstånd intill vägområde. Paragrafen innebär ändring i förhållande till gällande rätt på flera punkter. Dessa har till största delen behandlats i den allmänna motiveringen (15.1.3). Därutöver kan anföras att med hänsyn till att de byggnadsfria områdena räknas från vägområdets ytterkant något behov inte längre finns av en särskild, skäligen invecklad reglering för det fall att byggnad skall uppföras på mark i annat höjdläge än vägbanan. Paragrafen upptar därför till skillnad från AVL ingen bestämmelse härom. Detta överensstämmer med de sakkunnigas förslag.

I likhet med vissa remissinstanser anser jag att det byggnadsfria området vid korsning bör ökas. Det är av stort intresse från trafiksäkerhetssynpunkt att sikten kan hållas fri i alla korsningar med trafik av någon be-

tydelse. I paragrafen anges därför att avståndet mellan korsningen och de punkter i de korsande vägarnas mittlinjer, där förbudsområdets gränslinjer skär varandra, skall vara 75 meter och inte, som enligt AVL, 50 meter.

Enligt min mening finns inte anledning att som de sakkunniga har föreslagit införa en bestämmelse enligt vilken länsstyrelsens tillstånd i fråga om byggnad eller annan anordning som är lätt flyttbar eller av ringa värde kan tidsbegränsas. Jag hänvisar härvidlag till vad jag har anfört vid 46 § angående tidsbegränsning av tillstånd till reklamanordning.

Har byggnad eller annan anordning kommit till stånd i strid mot förbud eller trots att tillstånd vägrats, kan ingripande ske handräckningsvägen enligt 72 §. Enligt 52 § finns möjlighet att ingripa mot lagligen tillkommen anordning som inte är byggnad, om anordningen på grund av ändrade förhållanden eller i annat fall medför olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt. När det gäller byggnad kan sådant ingripande ske, om byggnaden kan flyttas utan svårighet eller är av ringa värde. Rätt till ersättning för skada föreligger enligt 64 §.

48 §

Departementschefen. I paragrafen, som motsvarar 34 § första stycket AVL (45 § första stycket FAVL), ges bestämmelser om byggnadsförbud m. m. under tiden från det beslut om arbetsplan vunnit laga kraft intill dess vägföretag slutförts eller beslut om fastställande av arbetsplan upphävs eller förfaller. Enligt paragrafens första stycke gäller förbudet det i arbetsplanen upptagna vägområdet och enligt andra stycket område intill vägen, vilket därvid bestäms på samma sätt som i 47 §. Detta innebär ingen avvikelse i sak från gällande rätt. I första stycket har med anledning av remissuttalanden av bl. a. statens vägverk gjorts ett tillägg av innebörd att åtgärd som kan väsentligt försvåra vägområdets användning för vägändamål inte får vidtas inom området utan länsstyrelsens tillstånd. Åtgärd som avses här kan vara schaktning, fyllning e. d. En bestämmelse om ersättning finns i 61 §.

49 §

Departementschefen. Paragrafen, som motsvarar 34 § andra stycket AVL (45 § andra stycket FAVL), innehåller bestämmelser om byggnadsförbud i fråga om mark som beräknas komma att tas i anspråk för väg. Paragrafen överensstämmer i huvudsak med gällande rätt. Enligt 34 § andra stycket AVL kan länsstyrelsen, sedan fråga väckts om byggande av väg, för en tid av högst tre år meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad på mark som kan beräknas bli tagen i anspråk för vägen eller komma att ligga i dess omedelbara närhet. Förbudet kan förlängas men beslut härom skall underställas Kungl. Maj:ts prövning. Enligt de sakkunniga bör länsstyrelsen kunna meddela förbud i fråga om område som be-

räknas bli taget i anspråk för vägen samt, om synnerliga skäl föreligger, också i fråga om område vid sidan av vägområdet till en bredd av högst 50 meter. Förbudet skall på synnerliga skäl kunna förlängas av länsstyrelsen med högst tre år i taget. Genom kravet på synnerliga skäl vill de sakkunniga betona att restriktivitet skall iakttas i fråga om förlängning av tiden. De sakkunniga anser skäl saknas att bibehålla den nuvarande bestämmelsen att fråga om förlängning av förbudstiden skall underställas Kungl. Maj:ts prövning. Jag delar de sakkunnigas uppfattning utom beträffande avgränsningen av det område som skall kunna beläggas med byggnadsförbud. Såsom statens vägverk under remissbehandlingen anfört kan ett byggnadsförbud med anledning av en planerad motorväg behöva meddelas på ett så tidigt stadium att förbudet svårigen kan fixeras till det framtida vägområdet. En reglering som på denna punkt ansluter sig till den som finns i AVL är därför att föredra. Förevarande paragrafs första stycke har utformats i enlighet med vad jag nu har anfört.

I andra stycket har i klarhetens intresse angetts att förbud upphör att gälla då beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretaget vinner laga kraft.

En bestämmelse om ersättning finns i 61 §.

50 §

Departementschefen. Enligt paragrafen gäller bestämmelserna i 47—49 §§ inte bebyggande av område som ingår i fastställd generalplan eller i stadsplan eller byggnadsplan. Paragrafen motsvarar 35 § AVL (50 § FAVL) och har med redaktionella jämkningar förts över till VägL.

51 §

Departementschefen. Genom förevarande paragraf begränsas tillämpligheten av förbuden i 45—49 §§. Paragrafen har vissa motsvarigheter i 33 § tredje stycket, 39 § tredje stycket, 75 § och 76 § första stycket AVL (54 § tredje stycket FAVL).

Enligt första stycket undantas från förbud som avses i 45—47 §§ sådan anordning som inte utgörs av byggnad, om anordningen tillkommit eller påbörjats innan förbud enligt VägL blev gällande för den aktuella marken. Undantaget avser anordning som på grund av att VägL föreskriver andra förbudsområden än AVL kommit att ligga inom förbudsbelagt område. Undantaget avser också anordning som kommit att befinna sig inom förbudsområde till följd av att länsstyrelsen förordnat om utvidgning av området eller till följd av att ny väg anläggs eller befintlig väg läggs om. Undantaget förutsätter att hinder mot anordningens tillkomst inte förelåg enligt då gällande bestämmelser i AVL, byggnadslagstiftningen eller annan lagstiftning.

De förbud som avses i 47—49 §§ är konstruerade så att de inte omfattar byggnad som redan är uppförd när förbudet blir gällande. För att göra klart

att sådant förbud inte heller drabbar byggnad som är under uppförande, då förbudet börjar gälla, har en regel härom tagits upp i andra stycket av förevarande paragraf. Detta undantag förutsätter, liksom undantaget enligt första stycket, att hinder inte förelåg mot anordningens tillkomst enligt då gällande bestämmelser.

52 §

Departementschefen. Paragrafen ger möjlighet att med hänsyn till trafik-säkerheten ingripa mot byggnader och andra anordningar som lagligen tillkommit eller påbörjats inom förbudsområdet. Bestämmelserna är i princip nya men har vissa motsvarigheter i 33 § tredje stycket, 39 § tredje stycket och 76 § första stycket AVL (43 § andra stycket, 44 § tredje stycket, 46 § och 54 § tredje stycket FAVL).

Förbud som avses i 45—47 §§ gäller inte anordningar, häri inbegripet byggnader, som tillkommit inom förbudsområde med stöd av tillstånd enligt VägL eller äldre bestämmelser. Som förbuden i 45—47 §§ är konstruerade omfattar de inte byggnad som redan är uppförd när förbudet blir gällande. Av 51 § följer att förbud enligt 45—47 § inte heller i övrigt gäller i fråga om anordning som tillkommit eller påbörjats innan förbudet blev gällande och mot vars tillkomst hinder inte förelåg enligt då gällande bestämmelser. Emellertid är det uppenbart att förhållandena kan ändras och att ingripande bör kunna ske mot lagligen tillkommen anordning, om anordningen i den nya situationen medför olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt och ansökan om tillstånd till anordningen av denna anledning skulle ha avslagits. Också i de fall då ändrade faktiska förhållanden inte kan sägas föreligga men då lagligen tillkommen anordning ligger inom ett senare — genom lagens ikraftträdande eller genom särskilt beslut av länsstyrelsen — tillskapat förbudsområde och anordningen är till olägenhet för trafiksäkerheten, bör ingripande kunna ske. Förevarande paragraf öppnar möjlighet till ingripande i nu nämnda fall. Enligt paragrafen kan länsstyrelsen förelägga den för anordningen ansvarige att vidta lämplig åtgärd för att eliminera den menliga inverkan anordningen har. Vite kan därvid utsättas. Efterkommes inte föreläggande kan länsstyrelsen enligt 72 § tredje stycket påkalla handräckning genom utmätningsmannens försorg. En bestämmelse om rätt till ersättning för skada till följd av länsstyrelsens föreläggande finns i 64 §. Hithörande frågor har också berörts i den allmänna motiveringen (15.1.4).

Från tillämpningen av 52 § är undantagen byggnad, som varken kan flyttas utan svårighet eller är av ringa värde. Det får anses rimligt att vägs sträckning planläggs på sådant sätt att byggnader, som väghållaren inte avser att förvärva, kan stå kvar, om något hinder mot deras uppförande inte har förelegat. Sådana synpunkter saknar dock nämnvärd betydelse när det gäller baracker, kiosker och liknande anordningar som, i den mån de över huvud taget är att anse som byggnader, lätt kan flyttas från platsen. Det-

samma gäller i fråga om byggnader av ringa värde, t. ex. rivningsfärdiga eller icke längre använda byggnader av enklare slag.

53 §

Departementschefen. I paragrafens första stycke ges bestämmelser om röjning som är nödvändig för att vinna fri sikt eller som annars är påkallad från trafiksäkerhetssynpunkt t. ex. för att väg skall kunna torka upp eller snösamling på väg hindras. Paragrafens andra stycke reglerar borttagande av sådan anordning intill väg som inte utgörs av byggnad och som är till hinder för vägens drift. Paragrafen motsvarar 36 § AVL (51 § FAVL) och har inte undergått annan ändring i sak än att i paragrafen, i enlighet med vad jag anfört i den allmänna motiveringen (15.1.10), som beslutande myndighet har angetts länsstyrelsen i stället för vägsynenämnden. Dessutom har ersättningsbestämmelsen förts över till avsnittet om ersättning m. m. (63 §). Att åtgärd som väghållningsmyndighet berättigas utföra med stöd av paragrafen sker på väghållarens bekostnad har inte ansetts behöva anges särskilt.

I 72 § fjärde stycket har tagits upp en bestämmelse om den handräckning som kan behövas för vidtagande av åtgärd enligt förevarande paragraf.

54 §

Departementschefen. Till denna paragraf har utan saklig ändring överförts det i 38 § AVL (53 § FAVL) intagna förbudet mot upptagande av grop eller grav utmed väg, om åtgärden kan medföra fara för vägens bestånd. Eftersom i 43 § förbjuds bl. a. åtgärder av nu ifrågavarande slag inom vägområdet, har förevarande paragraf inriktats på åtgärder som vidtas intill vägområde.

Ersättning m. m.

Under denna rubrik, som omfattar 55—70 §§, har samlats reglerna om ersättning, inlösen och därmed sammanhängande frågor.

55 §

Paragrafen, som motsvarar 19 § AVL (21 § FAVL), innehåller regler om ersättning för upplåtelse av vägrätt.

Gällande bestämmelser. Enligt 19 § AVL är fastighetsägaren berättigad till ersättning av väghållaren för upplåtelse av mark till väg och för annat intrång som orsakas av vägens byggande eller begagnande, om det inte avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning inte skall lämnas. På ersättningen skall utgå ränta med sex procent per år från den dag då marken togs i anspråk. Samma rätt till ersättning för intrång har in-

nehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan marken togs i anspråk. Medför vägens framdragande också nytta för fastigheten eller för innehavare av särskild rätt till denna skall ersättningen jämkas med hänsyn härtill. För bestämmande av ersättning enligt denna paragraf har i praxis de grunder som gäller för fastställande av expropriationsersättning tjänat till ledning i den mån förhållandena varit likartade. — Enligt 19 a § AVL är väghållaren berättigad att påkalla ägoutbyte enligt lagen (1926:326) om delning av jord å landet eller lagen (1917:269) om fastighetsbildning i stad för att minska det intrång som åsamkas fastighet genom att väg byggs eller begagnas. Vid sådan för rättning gäller i tillämpliga delar för väghållaren vad i dessa lagar är föreskrivet om delägare.

Departementschefen. I praxis bestäms ersättning för vägrättsupplåtelse f. n. enligt de grunder som gäller för expropriationsersättning. Enligt min mening bör VägL innehålla bestämmelser som tydligare än vad som är fallet i AVL reglerar bestämmandet av ersättning för sådan upplåtelse. Ersättningsreglerna i paragrafen har därför utformats i nära anslutning till motsvarande regler i ExL.

I remiss till lagrådet som beslutats denna dag föreslås vissa ändringar i ExL:s ersättningsregler. Dessa innebär i korthet och såvitt här är av intresse följande. För fastighet som skall exproprieras i sin helhet skall erläggas löseskilling motsvarande fastighetens marknadsvärde. Vid expropriation av en del av fastighet skall erläggas intrångsersättning motsvarande den minskning av fastighetens marknadsvärde som uppkommer genom expropriationen och den exproprierade delens användning. Liksom enligt gällande rätt skall därjämte utgå ersättning för annan skada som drabbar ägaren på grund av expropriationen. Har den exproprierande åtagit sig att vidta åtgärd för att minska skada, skall hänsyn tas till det vid bestämmandet av ersättning, om åtagandet är av sådan beskaffenhet att det skäligen bör godtas av den ersättningsberättigade (7 § i förslaget). Har det företag för vars genomförande expropriationen äger rum medfört inverkan av någon betydelse på värdet av den exproprierade fastigheten, skall ersättningen bestämmas med hänsyn till det värde fastigheten skulle ha haft om sådan inverkan inte förekommit. Vid expropriation av del av fastighet skall dock sådan inverkan beaktas vid beräkningen av marknadsvärdet efter expropriationen. Vad som sagts nu angående inverkan av företag skall inte tillämpas om ersättning för skada genom företaget utgått i annan ordning och inte heller om företagets inverkan skäligen bör lämnas obeaktad med hänsyn till förhållandena i orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden (8 § i förslaget). Har efter det fråga om expropriation blivit väckt ägaren av fastighet som exproprieras vidtagit åtgärd i uppenbar avsikt att höja den ersättning som den exproprierande har att er-

lägga, skall denne, om det finns skäl för det, få gottgörelse genom minskning av den ersättning som skall tillfalla ägaren (10 § i förslaget). Vidare föreslås upphävande av 9 § ExL enligt vilken vid delexpropriation värdet av nytta genom expropriationen för den återstående delen av fastigheten skall räknas av på den ersättning som skall utgå för skada och intrång på samma fastighetsdel.

De ersättningsregler som föreslås gälla vid expropriation av fastighetsdel är i huvudsak lämpade också för vägrättsfallen. I förevarande paragraf föreskrivs därför att ersättning skall utgå i form av intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller begagnande samt att 7, 8 och 10 §§ ExL skall gälla i tillämpliga delar vid bestämmandet av ersättningen. Genom att intrångsersättningen sålunda skall bestämmas till ett belopp motsvarande den minskning av fastighetens marknadsvärde som uppkommer genom vägens byggande eller begagnande blir den nytta för fastigheten som kan följa av väganläggningen beaktad vid ersättningens beräkning. Motsvarande gäller för det fall att den upplåtna vägrätten är inskränkt i något avseende. Denna omständighet medför i regel att fastighetens marknadsvärde påverkas i mindre grad än vad upplåtelse av en icke begränsad vägrätt skulle ha gjort. Hänvisningen till reglerna i ExL innebär också att immissionsskador som härrör från vägen inte skall inverka på intrångsersättningen i andra fall än då rätt till ersättning för sådana skador föreligger enligt miljöskyddslagen.

Enligt 19 § AVL ersätts, som nyss nämnts, bl. a. intrång till följd av vägens byggande. Detta innebär att ersättning anses kunna utgå för olägenheter, t. ex. sprängningsskador, som drabbar den icke ianspråkagna delen av fastigheten genom arbeten med vägens anläggande (NJA 1950 s. 136). Jag vill stryka under att någon ändring av gällande ordning såvitt avser rätten till ersättning för skada till följd av vägs byggande inte är avsedd. Detta framgår av den avfattning som förevarande paragraf har fått.

I likhet med vad som gäller enligt 19 § AVL skall ersättning inte utgå, om det avtalats eller uppenbarligen förutsatts att så inte skall ske. Huruvida det uppenbarligen förutsatts att ersättning inte skall utgå får avgöras med beaktande av samtliga föreliggande omständigheter. Bland omständigheter som kan ha betydelse härvidlag märks främst att avsevärd tid förflutit efter markens upplåtelse utan att fastighetsägaren framställt krav på ersättning eller ens fört ersättningsfrågan på tal. Betydelsefullt kan t. ex. också vara att ägarna till närliggande fastigheter allmänt avstått från ersättning (jfr lagrådets yttrande i prop. 1930: 106 s. 17).

Vägl innehåller ingen motsvarighet till 19 a § AVL. Behov av en sådan bestämmelse föreligger inte, eftersom FBL (5 kap. 3 §) får anses ge väghallaren tillräckliga möjligheter att genom fastighetsreglering få till stånd ändringar i fastighetsindelningen.

56 §

Paragrafen anger förutsättningarna för inlösen av fastighet över vilken väg dragits fram. Motsvarande bestämmelser i AVL finns i 24 § första stycket (26 § FAVL).

Gällande bestämmelser, m. m. Föranleder vägs framdragande över fastighet synnerligt men vid nyttjandet av fastigheten eller viss del av den, kan ägaren enligt 24 § första stycket AVL fordra att fastigheten eller delen skall lösas. Denna regel har nära anknytning till 12 § första stycket andra punkten ExL. Enligt sistnämnda bestämmelse är fastighetsägaren, om nyttjanderätt eller servitutsrätt skall tvångsupplåtas och därav föranleds synnerligt men för fastigheten eller del därav, berättigad fordra att område som lider sådant men lösas. Enligt 12 § andra stycket ExL är även den exproprierande under vissa förutsättningar berättigad att påkalla utvidgning av expropriationen. Uppgår vid expropriation av fastighetsdel ersättningen för skada eller intrång på en återstående del till två tredjedelar av den delens värde eller motsvarar ersättning vid upplåtelse av nyttjanderätt eller servitutsrätt till fastighet två tredjedelar av värdet på fastigheten, är den exproprierande berättigad att lösa det område som lider sådant men eller utgör föremål för rättigheten. Kostnad som uppkommit för den exproprierande för att han ålagit sig visst arbete i syfte att minska skada på restfastigheten skall inräknas i ersättningen vid bedömningen av om utvidgning får ske. Någon motsvarighet till 12 § andra stycket finns inte i AVL. I den tidigare omnämnda lagrådsremissen med förslag till ändringar i ExL föreslås att 12 § andra stycket ExL anpassas till de nya reglerna om ersättning vid delexpropriation, varvid bl. a. den nuvarande värdereaktionen tas bort.

De sakkunniga. Från statens vägverk har enligt de sakkunniga framförts önskemål om att väghållaren skall få rätt att påkalla inlösen i vart fall i den utsträckning som medges i 12 § andra stycket ExL. Enligt de sakkunnigas mening har de skäl, som bär upp ExL:s regel om rätt för den exproprierande att påkalla utvidgning av expropriationen, bärkraft också när fråga är om upplåtelse av vägrätt beträffande del av en fastighet och ersättningen för intrång på återstående del av fastigheten uppgår till eller överstiger två tredjedelar av den delens värde. De sakkunniga anser därför att en motsvarande bestämmelse bör föras in i väglagen. En rätt för väghållaren att lösa den återstående delen skulle emellertid medföra det från fastighetsbildnings-synpunkt föga tillfredsställande resultatet att fastigheten till en del tas i anspråk med vägrätt och till en annan del med äganderätt. Eftersom en sådan olägenhet bör undvikas, föreslår de sakkunniga att väghållarens rätt till inlösen utformas så att den avser fastigheten i dess helhet.

De sakkunniga framhåller att den kostnad, som vid expropriation av en fastighetsdel uppkommer för den exproprierande med avseende på återsto-

den av fastigheten, ofta består av annat än kontant ersättning. Den exproprierande kan exempelvis för att minska sin ersättningsskyldighet åta sig att utföra och underhålla anläggningar till skydd för den återstående fastigheten eller till underlättande av dennas fortsatta användning i enlighet med dess förutvarande ändamål. Enligt 12 § andra stycket ExL får kostnader för sådana åtgärder beaktas vid bedömande av frågan om den exproprierande skall vara berättigad till utvidgning av expropriationen. De sakkunniga anser att en motsvarande regel bör skrivas in i väglagen.

Remissyttranden. Att väghållaren under vissa förutsättningar skall vara berättigad att påkalla lösen av återstående fastighetsdel finner RLF vara ägnat att inge allvarliga betänkligheter från principiell synpunkt. Den föreslagna bestämmelsen, som saknar motsvarighet i t. ex. vattenlagen, skulle innebära en avsevärd utvidgning av möjligheterna för det allmänna att mot ägarens bestridande förvärva mark som inte behövs för vägändamål. Fastighetsägaren kan ha ett fullt legitimt intresse av att behålla den del av fastigheten som enligt förslaget skall kunna lösas. De sakkunnigas farhågor för att intrångsersättningarna blir för höga i jämförelse med restfastighetens värde saknar grund om ersättningarna — som nu sker i praxis — begränsas till att motsvara den ianspråktaga fastighetsdelens objektiva värde. RLF anser därför att rätten att begära inlösen bör förbehållas fastighetsägaren.

Övriga remissinstanser tillstyrker eller godtar de sakkunnigas förslag i nu ifrågavarande del.

Departementschefen. Enligt paragrafens första stycke kan inlösen ske efter begäran av fastighetens ägare. Stycket innebär inte någon annan ändring i förhållande till gällande rätt än att ordalagen anpassats till 12 § första stycket ExL.

Enligt andra stycket kan inlösen komma till stånd också på väghållarens initiativ. I likhet med de sakkunniga har jag funnit skäl föreligga att införa en sådan möjlighet. Situationen vid vägrättsupplåtelse överensstämmer med den som föreligger vid delexpropriation enligt ExL. Som en första förutsättning anges i stycket att inlösen skall medföra endast en ringa förhöjning av den ersättning som tillkommer fastighetsägaren. Möjligheten till inlösen kan på så sätt anpassas till förhållandena i det enskilda fallet. Kostnaden för åtgärder i skadeförebyggande syfte skall beaktas vid den kostnadsjämförelse som skall ske vid prövningen av inlösenfrågan. Det krävs vidare att inlösen inte strider mot ett beaktansvärt intresse hos fastighetsägaren att behålla området. Inlösenregeln i VägL har fått en avfattning som fransett nödvändiga redaktionella avvikelser överensstämmer med utformningen av 12 § andra stycket ExL enligt förslaget i den förut omnämnda lagrådsremissen.

Med anledning av de sakkunnigas påpekande härom vill jag framhålla att det inte alltid behöver vara otillfredsställande från fastighetsbildnings-synpunkt att fastighet tas i anspråk till en del med vägrätt och till en annan del med äganderätt. I övrigt bör man kunna utgå ifrån att väghållaren vid utnyttjandet av möjligheten att påkalla inlösen kommer att beakta bl. a. de verkningar åtgärden kan få för fastighetsbildningen.

57 §

Departementschefen. Paragrafen motsvarar 26 § sista punkten AVL (30 § sista punkten FAVL). Enligt 33 § VägL har vägrätsbestämmelserna inte tillämpning på vägmark som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan är avsedd till gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde, sedan marken tagits i anspråk av kommunen för avsett ändamål. I förevarande paragraf slås fast att vägrättens upphörande inte medför någon ändring i väghållarens dessförinnan uppkomna ersättnings- eller inlösensskyldighet gentemot fastighetsägare eller innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten. Bestämmelsen innebär ingen saklig ändring i förhållande till gällande rätt.

58 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller bestämmelser om ersättning för kostnad och annat men till följd av utfartsreglering. AVL har motsvarande bestämmelser i 31 b § (39 § FAVL).

Bakgrunden till paragrafen har utförligt behandlats i den allmänna motiveringen (15.1.7).

Det bör framhållas att med fastighets utfart till allmän väg här, liksom i 39 och 40 §§, förstås såväl utfart via enskild väg som utfart direkt från fastighet vid allmän väg. Bestämmelserna i 39 och 40 §§ avser också brygga som är ansluten till allmän väg. Fastighet kan ha haft förbindelse med allmän väg endast via sådan brygga. Också i detta fall bör ersättning kunna utgå, om annan förbindelse mellan fastigheten och allmän väg än över den inte längre för detta ändamål tillåtna bryggan medför avsevärd ökning av kostnader eller avsevärt men vid brukandet av fastigheten.

I övrigt innebär paragrafen att vissa redan gällande principer får ett tydligare uttryck. Det framgår sålunda att också kostnad som hänför sig till drift av utfartsväg är ersättningsgill. Vidare slås fast att endast av regleringen betingad, avsevärd ökning av eljest erforderlig kostnad skall ersättas. Detta innebär — mot bakgrund av att fastighetsägaren i princip är skyldig att själv bekosta utfart till allmän väg — att ersättningsrätten är begränsad till den fördyring som uppstår genom att en ny förbindelse med den allmänna vägen måste anläggas och användas. Den kostnad som fastighetsägaren under alla omständigheter skulle ha haft för en godtagbar

anslutning för fastigheten bör han inte få övervältra på det allmänna. Kostnadsökningen, som skall vara avsevärd, måste ha uppkommit till följd av att tillstånd enligt 39 § vägrats eller föreskrift eller förordnande meddelats med stöd av 39—41 §. Detta innebär bl. a. att liksom enligt AVL ersättning inte skall utgå då omläggning av allmän väg medför att fastighetsägare, för att få anslutning till denna väg i dess nya sträckning, måste bygga ut enskild väg och hinder inte föreligger att ansluta den enskilda vägen på plats där fastighetsägaren finner det lämpligt.

De sakkunniga har föreslagit en särskild bestämmelse enligt vilken fastighetsägaren inte skall vara berättigad till ersättning för kostnad eller olägenhet som föranletts av underlåtenhet att iaktta förbud eller föreskrift i fråga om anslutning av enskild väg. Någon bestämmelse härom har inte tagits upp i departementsförslaget. Att ersättning inte skall utgå för sådan skada följer enligt min mening av huvudregelns utformning och behöver inte anges särskilt i lagtexten.

Ersättningsrätten enligt förevarande paragraf hänför sig endast till de fall då fastighet har haft utfart till allmän väg. Enligt punkt 7 i övergångsbestämmelserna föreligger emellertid ersättningsrätt också i vissa fall då fastighet inte haft sådan utfart.

59 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller bestämmelser om inlösen med anledning av utfartsreglering. Paragrafen motsvarar 31 c § AVL (40 § FAVL).

I paragrafen anges att väghållare på fastighetsägarens begäran är skyldig att lösa fastighet eller fastighetsdel, om genom vägran av tillstånd som avses i 39 § eller föreskrift eller förordnande som meddelats med stöd av 39—41 § synnerlig olägenhet uppkommer för fastighet eller fastighetsdel som haft utfart till allmän väg. I tydlighetens intresse har som grund för inlösensskyldigheten angetts synnerlig olägenhet av den art som avses i 58 § och inte som i 31 c § AVL endast synnerligt men vid nyttjandet av fastighet eller fastighetsdel.

I punkt 7 i övergångsbestämmelserna regleras frågan om inlösen av vissa fastigheter som inte haft utfart till allmän väg.

60 §

Departementschefen. I paragrafen behandlas dels väghållarens möjligheter att själv bygga utfartsväg för att minska olägenheter som uppstår genom beslut enligt 39—41 § och dels väghållarens rätt att påkalla förrättning enligt EVL och föra fastighetsägarens talan. Motsvarande bestämmelser finns i 31 b § AVL (38 § FAVL). Bestämmelserna i paragrafen som överensstämmer med gällande rätt har berörts i den allmänna motiveringen (15.1.7).

61 §

I paragrafen ges bestämmelser om ersättning för skada som uppkommer genom inskränkningar i dispositionsrätt till mark på grund av att allmän väg har dragits eller skall dras fram. Paragrafen motsvarar i huvudsak 33 a § första stycket AVL (49 § första och tredje styckena FAVL).

Gällande bestämmelser. I 33 a § AVL ges regler om rätt till ersättning för ägaren till fastighet som berörs av förbud att utmed väg uppföra byggnad eller inrätta upplag, stängsel eller liknande anordning utan länsstyrelsens tillstånd. Kan till följd av sådant förbud fastigheten eller del därav nyttjas endast på sätt som står i uppenbart missförhållande till markens tidigare värde, har fastighetsägaren rätt till ersättning av väghållaren för den skada han lider. Samma rätt till ersättning tillkommer innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten som upplåtits innan förbudet blev gällande.

De sakkunniga. 49 § FAVL motsvarar 33 a § AVL med vissa tillägg. I dessa regleras ersättning för skada genom byggnadsförbud på grund av fastställd arbetsplan samt för skada till följd av länsstyrelses förbud att uppföra byggnad på mark som beräknas bli tagen i anspråk för väg. Ersättning bör i regel inte utgå i anledning av de nyssnämnda förbuden. De sakkunniga anser dock att längre tid för förbud av dessa slag än fem år inte skall behöva tålas av fastighetsägaren och föreslår en regel som ger möjlighet till ersättning om förbud skulle komma att gälla längre tid än så.

Departementschefen. Den ersättningsrätt som avses i första stycket har i princip övertagits från AVL. Liksom enligt AVL förutsätts för rätt till ersättning att marken kan nyttjas endast på ett sätt som står i uppenbart missförhållande till dess värde vid den tidpunkt då förbudet blev gällande. Utformningen av förevarande stycke utvisar att förbudet i och för sig inte grundar ersättningsskyldighet. Denna inträder först när tillstånd enligt 47 § första stycket vägrats.

Andra stycket innehåller den nya ersättningsregel som de sakkunniga har föreslagit. Jag delar deras uppfattning att ersättningsrätt bör finnas, om förbud som avses i 48 och 49 §§ varat längre tid än fem år. Det skall därvid röra sig om ett i tiden sammanhängande förbud, oavsett om det grundar sig på 48 eller 49 § eller under en del av tiden på 49 § och under återstående del på 48 §. I övergångsbestämmelserna (punkt 8) har upptagits en regel som innebär att femårstiden i fråga om äldre förbud som består efter VägL:s ikraftträdande räknas först från den 1 januari 1972.

62 §

Departementschefen. Paragrafen som avhandlar rätt till inlösen i fall som avses i 61 § första stycket överensstämmer i sak med 33 a § andra stycket AVL (49 § andra stycket FAVL).

63 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ersättning för vissa upplåtelser av mark eller andra ingripanden i samband med byggande eller drift av väg. Vissa motsvarigheter till paragrafen finns i 30 §, 31 § första stycket och 36 § AVL (21, 34, 35 och 51 §§ FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt 30 § AVL skall väghållaren betala ersättning för skada till följd av förberedande åtgärd som avses i 27 § samt för skada till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande. Ersättning utgår med belopp som, om överenskommelse inte kan träffas, bestäms av vägsynenämnden. I 31 § första stycket sägs att, om väghållaren fått rätt till täkt av sand, grus, jord eller sten, vägsynenämnden kan bestämma i vilken omfattning och på vad sätt rätten får utövas och till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall betalas. Uppkommer i anledning av röjning som beslutats enligt 36 § första stycket avsevärd skada, skall väghållaren betala ersättning med belopp som bestäms av vägsynenämnden. Enligt 36 § andra stycket skall väghållaren utge ersättning för skada till följd av beslut att för vägs underhåll hinderlig anordning invid vägen får skaffas bort. Ersättningen bestäms av vägsynenämnden. Gällande rätt innehåller inga bestämmelser om ersättning för upplåtelse av särskild vinterväg. Någon skyldighet att upplåta mark i närheten av vägområde för att vid byggande av väg nyttjas av väghållaren som upplagsplats eller som uppställningsplats för maskiner e. d. föreskrivs inte i AVL eller annan författning.

Departementschefen. Paragrafen innehåller regler om ersättning för skada till följd av flera mindre ingripande tvångsåtgärder — de flesta av temporär natur — som kan komma i fråga i samband med byggande eller drift av väg. Som framgår av den allmänna motiveringen (15.1.10) och av vad som anförts vid 66 § skall ersättningen i dessa fall, om överenskommelse inte kan träffas, bestämmas av fastighetsdomstol.

Paragrafen innebär ingen nyhet i fråga om ersättning för skada till följd av anordnande eller begagnande av tillfällig väg (36 §), uppsättande av snöskärm (37 §) eller utövande av täkt (38 §). Detsamma gäller ersättningsbestämmelserna rörande skada genom förberedande åtgärd som avses i 34 §, rörande avsevärd skada till följd av röjning enligt 53 § första stycket och rörande skada till följd av åtgärd som avses i 53 § andra stycket, dvs. avlägsnande av anordning som är till hinder för drift av väg. Paragrafens

bestämmelse om ersättning för skada som kan uppstå genom att väghållaren förvärvat rätt att inrätta särskild vinterväg som avses i 24 § är däremot en nyhet. Det är enligt min mening motiverat att i de fall då det kan visas att skada uppkommer till följd av vintervägens inrättande eller begagnande skadan blir ersatt. En nyhet är också bestämmelsen om ersättning för skada till följd av att väghållaren förvärvat rätt enligt 35 § att nyttja mark i närheten av vägområde för upplag eller liknande ändamål i samband med byggande av väg. Denna bestämmelse överensstämmer med de sakkunnigas förslag.

Ersättningsreglerna har inte tillämpning, om det avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning inte skall lämnas. Angående innebörden härav hänvisas till vad jag har anfört vid 55 §.

64 §

Departementschefen. Paragrafen motsvaras till viss del av 33 § tredje stycket, 39 § tredje stycket och 76 § andra stycket AVL. I FAVL återfinns de närmast motsvarande bestämmelserna i 43 § andra stycket, 46 § och 54 § tredje stycket. Paragrafen innehåller bestämmelser om ersättning för skada till följd av föreläggande enligt 52 § att vidta åtgärder beträffande ljusanordning, reklamanordning eller annan anordning, trots att anordningen i fråga kommit till stånd på lagligt sätt. Väghållaren skall ersätta ägaren uppkommen skada. Sådan skada kan bestå i kostnad för avlägsnande, ändring eller utbyte av anordningen eller i kostnad för annan föreskriven åtgärd. Ersättningsgill skada kan också bestå i värdet av en anordning som blivit onyttig för ägaren.

65 §

Departementschefen. Paragrafen motsvaras delvis av bestämmelser i 22 §, 31 b § tredje stycket och 33 a § första stycket AVL (25 §, 39 § tredje stycket och 49 § första stycket FAVL). I paragrafen sägs att vad som avtalats eller uppenbarligen förutsatts gälla mellan väghållaren och fastighetens ägare eller annan sakägare — innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastighet eller ägare av anordning — i fråga om ersättning skall gälla också mot den som senare förvärvat sakägarens rätt till fastigheten eller anordningen. Bestämmelsen har avseende på ersättning enligt 55, 58, 61, 63 eller 64 §. En motsvarande bestämmelse angående förhållandet mellan väghållaren och borgenär finns i 68 § första stycket.

66 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller bestämmelser om forum för mål om ersättning eller inlösen och anger vidare att utöver den som lidit skadan också väghållare kan påkalla prövning av talan om ersättning. Motsvarande bestämmelser i AVL och FAVL återfinns i ett flertal para-

grafer, eftersom reglerna om prövning av ersättnings- och inlösenanspråk där ges i anslutning till de materiella reglerna (AVL: 23 § första stycket, 24, 30 och 31 §§, 31 b § tredje stycket, 31 c §, 33 § tredje stycket, 33 a § första stycket, 36 §, 39 § tredje stycket och 76 § andra stycket; FAVL: 27, 34 och 35 §§, 39 § tredje stycket, 40 §, 43 § andra stycket, 46 §, 49 § första och andra styckena, 51 § och 54 § tredje stycket).

Paragrafen innehåller vissa nyheter i förhållande till AVL. I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (15.1.9) skall domstol i mål om ersättning eller inlösen enligt VägL vara fastighetsdomstol.

Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (15.1.10) i fråga om vägsynenämndernas avveckling skall fastighetsdomstol enligt förevarande paragraf pröva också sådana ersättningsanspråk som nu handläggs av vägsynenämnd. Antalet ärenden hos vägsynenämnd är i dag ringa och någon anledning att anta att målens antal skall öka, när ersättningsfrågorna handläggs vid domstol, torde inte finnas. Jag vill i detta sammanhang framhålla de möjligheter till förenklad handläggning som kommer att finnas vid fastighetsdomstol. Undersökning på platsen kan enligt 9 § FDL på ordförandens uppdrag verkställas av en eller flera ledamöter av domstolen. Huvudförhandling i fastighetsdomstol kommer vidare att kunna hållas i förenklad form inför en lagfaren domare, om parterna är ense om det (4 § i förslag till lag om ändring i FDL enligt prop. 1971: 106).

Talan skall enligt förevarande paragraf väckas vid den fastighetsdomstol inom vars område fastigheten eller anordningen är belägen. Några svårigheter att avgöra vilken fastighetsdomstol som är att anse som rätt forum torde inte uppkomma. Forumregeln ansluter i sak nära till motsvarande bestämmelser i ExL. Det har emellertid ansetts lämpligt att ge en regel som uttryckligen omfattar också anordningar som inte utgör fast egendom eller tillhör till sådan.

I fråga om rätten att väcka talan om ersättning innebär paragrafen ingen ändring i förhållande till gällande rätt. Initiativet ligger liksom nu hos sakägare i första hand, men också väghållaren har möjlighet att få ersättningsfråga prövad.

67 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller regler om nedsättning hos länsstyrelsen av vissa ersättningar samt om fördelning och utbetalande av nedsatta belopp. Motsvarande bestämmelser återfinns i 20 §, 31 b § tredje stycket och 33 a § första stycket AVL (23 §, 39 § tredje stycket och 49 § första stycket FAVL). Paragrafen innehåller ingen annan saklig nyhet i förhållande till gällande rätt än att nedsättningsskyldigheten begränsats till annan ersättning än sådan som avser personlig skada.

68 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller bestämmelser om gottgörelse till innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar, i fall då nedsättning inte har ägt rum eller ersättningsfrågan inte har prövats av domstol. Motsvarande bestämmelser finns i 21, 22 och 26 §§, 31 b § tredje stycket och 33 a § första stycket AVL (24, 25 och 30 §§, 39 § tredje stycket och 49 § första stycket FAVL). Paragrafen överensstämmer med gällande rätt utom såtillvida att talan om gottgörelse skall väckas vid fastighetsdomstol i stället för ägodelningsrätt.

69 §

Departementschefen. I paragrafen anges genom hänvisning till ExL att reglerna i denna lag skall gälla i viss utsträckning i fråga om mål angående ersättning och inlösen enligt VägL. Paragrafen ersätter bestämmelser i 23 § andra och tredje styckena, 24 § andra stycket, 31 b § tredje stycket, 31 c och 33 a §§ AVL (28 § första stycket, 39 § tredje stycket, 40 § och 49 § första och andra styckena FAVL).

Forum i vägmål är enligt 66 § fastighetsdomstol. Om rättegången vid fastighetsdomstol gäller enligt 2 § FDL i tillämpliga delar vad som är föreskrivet om allmän domstol i den mån annat inte följer av nämnda lag eller annan författning. Mål om inlösen enligt VägL och expropriationsmål är närbesläktade. Detsamma gäller också ersättningsmål med anledning av förfoganden av ingripande natur, såsom mål om ersättning för vägrätt (55 §), mål om ersättning med anledning av reglering av enskild vägs anslutning till allmän väg (58 §), mål om ersättning med anledning av byggnadsförbud (61 §) samt mål om gottgörelse till borgenär med säkerhet i fastigheten (68 §). I förevarande paragraf har beträffande nu nämnda mål tagits upp en hänvisning till ExL som innebär att denna lags regler om rättegång och kostnader (20—42, 66 och 67 §§ enligt prop. 1971:106 och den vid 55 § nämnda lagrådsremissen) blir tillämpliga, om annat inte är särskilt föreskrivet eller om tillämpning enligt sakens natur inte är utesluten. Regeln är i princip utformad på samma sätt som motsvarande regel inom angränsande lagstiftning (137 § BL och 36 § naturvårdslagen). Några svårigheter att avgöra när ExL:s regler skall tillämpas torde inte föreligga. Sådana problem bör här liksom inom nyssnämnda lagstiftningsområden kunna lösas i rättstillämpningen.

Enligt AVL skall väghållaren i mål om ersättning för vägrätt och i övriga ersättningsmål som prövas av ägodelningsrätt vidkännas å ömse sidor uppkomna rättegångskostnader, om inte rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäl att förordna på annat sätt. Hänvisningen i förevarande paragraf till ExL innebär i fråga om rättegångskostnader att väghållaren är skyldig att betala alla kostnader i första instans. I högre rätt gäller i princip reglerna i rättegångsbalken (RB) men väghållaren skall alltid svara

för sina egna kostnader samt ersätta motparten kostnad som uppstått genom att våghållaren fullföljt talan. Undantag från nu nämnda särskilda regler görs för det fall att motparten gjort sig skyldig till rättegångsmissbruk e. d. (18 kap. 6 och 8 §§ RB). Denna ordning beträffande rättegångskostnader, som föreslagits av de sakkunniga och mot vilken ingen remissinstans haft någon erinran, måste anses mer ändamålsenlig än den nu gällande. Den medför å ena sidan att en sakägare inte överklagar utan skäl men tar å andra sidan tillbörlig hänsyn till den speciella situation sakägaren försatts i. I nämnda lagrådsremiss föreslås också att domstolen i avvaktan på att målet avgörs kan förordna att förskott skall utgå i avräkning på ersättning för rättegångskostnad. En sådan ordning torde vara lämplig också i nu berörda ersättningsmål.

Hänvisningen medför också att 37 och 38 §§ ExL som innehåller bestämmelser om förskott på ersättning blir tillämpliga inte bara i inlösenfall enligt VägL utan också när mark tagits i anspråk med vägrätt. Enligt 37 § ExL kan domstolen, om mark eller rättighet som skall exproprieras tagits i besittning, på yrkande av sakägare bestämma att förskott skall utgå i avräkning på den ersättning som slutligen fastställs i målet. Förskottsbeloppet får dock inte vara alltför obetydligt. Har beslut om förskott meddelats kan nytt yrkande härom från samme sakägare inte bifallas förrän sex månader förflutit sedan det föregående beslutet vann laga kraft. Förskottsbeslut kan enligt 38 § meddelas utan huvudförhandling. Talan mot beslut i första instans förs särskilt. Hovrätts beslut kan inte överklagas. Som de sakkunniga anført är det principiellt riktigt att dessa bestämmelser blir tillämpliga också i vägrättsmålen även om några större missförhållanden härvidlag inte antas föreligga eftersom redan i dag staten som våghållare i praktiken frivilligt brukar betala ut å contoersättningar, när marken tas i anspråk. Förskott kan självfallet nedsättas hos länsstyrelsen enligt 67 § VägL, om våghållaren finner omständigheterna fordra det. Ett annat förslag av de sakkunniga beträffande förskott, nämligen att genom en särskild regel göra det möjligt att döma ut förskott på ersättning efter yrkande av våghållaren, framstår däremot som tveksamt bl. a. därför att det avviker från den allmänna principen att en borgenär inte mot sin vilja skall behöva ta emot förskottsbetalning. Någon sådan möjlighet finns inte inom angränsande rättsområden och i likhet med vad Svea hovrätt ansett vid remissbehandlingen finner jag att en sådan ordning inte bör införas.

När det gäller övriga ersättningsmål enligt VägL (63 och 64 §§) rör det sig i huvudsak om sådana som enligt gällande lagstiftning avgörs av vägsynenämnd. Tillräckliga skäl saknas för att göra de särskilda rättegångsreglerna i ExL tillämpliga i dessa, inte sällan mindre omfattande mål. För sådana mål ges alltså ingen särreglering i VägL. Som jag har anført tidigare blir då enligt 2 § FDL för handläggningen vid fastighetsdomstol i tillämpliga delar gällande vad som är föreskrivet om allmän domstol.

Enligt andra punkten i paragrafen gäller i fråga om inlösen också övriga allmänna bestämmelser i ExL. I anslutning till vad som har föreskrivits för liknande fall i 138 § BL och 33 § miljöskyddslagen anges dock att RB:s allmänna regler om rättegångskostnad skall tillämpas i fall då yrkande om inlösen enligt 59 eller 62 § ogillas. Motsvarande regel har inte ansetts böra gälla när yrkande om inlösen enligt 56 § första stycket ogillas. Situationen överensstämmer nämligen med den som föreligger vid talan om utvidgning av expropriation enligt 12 § första stycket ExL. Denna lag innehåller ingen särbestämmelse om expropriationskostnad i sådant fall.

I den nämnda lagrådsremissen föreslås ändringar som innebär att nya värderingsprinciper skall tillämpas. Om dessa ändringar genomförs, bör de bli tillämpliga på inlösenfallen enligt VägL. Detsamma gäller den förut berörda regeln om förskott på rättegångskostnad.

70 §

Departementschefen. Första stycket innehåller de ersättningsregler som i AVL återfinns i 50 § andra stycket och 53 § (58 § andra stycket FAVL). Andra stycket anger att framställning om ersättning skall göras hos vägverket och att talan i händelse av tvist skall väckas hos fastighetsdomstol. Paragrafen innebär ändring i gällande rätt endast såtillvida att tvist om ersättning i fortsättningen skall avgöras av fastighetsdomstol och inte av allmän domstol. I den mån tvist i här avsedd fråga skall behöva lösas domstolsvägen — någonting som genom förutseende planering och samråd mellan väghållaren och kommunen i görligaste mån bör kunna undvikas — kommer målet mycket ofta att röra sig om fastighetsvärdering och i sådant fall är fastighetsdomstolen med sina särskilda kvalifikationer lämpligaste forum. Genom hänvisningen till 66 § blir klart vilken fastighetsdomstol som är behörig.

Ansvar, handräckning och besvär m. m.

I detta avsnitt som omfattar 71—77 §§ har, utöver vad rubriken ger vid handen, tagits upp bestämmelser om verkställbarhet av beslut enligt VägL.

71 §

Paragrafen innehåller straffbestämmelser och motsvarar 61 § AVL (71 § FAVL).

Gällande bestämmelser. Enligt 61 § AVL straffas den som åsidosätter förbud som meddelats i eller med stöd av lagen med böter lägst 10 och högst 300 kronor. Detsamma gäller fastighetsägare som underlåter att ställa sig till efterrättelse föreläggande av vägsynenämnd att ta bort eller ändra upplag, reklamskylt eller annan anordning som till följd av omläggning av

väg eller jämförlig omständighet kommit att ligga inom område där förbud mot sådan anordning råder enligt AVL. Dessutom upptar paragrafen bestämmelser om straff för den som åsidosätter sina skyldigheter med avseende på arbetslag för vinterväghållning.

De sakkunniga föreslår ingen annan ändring i AVL:s straffbestämmelser än att reglerna om straff för åsidosättande av skyldigheter med avseende på arbetslag för vinterväghållning utmönstras (71 § FAVL).

Remissyttranden. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* samt *vägförvaltningarna i Hallands och Örebro län* anser att det i 71 § FAVL angivna bötesmaximum 300 kronor bör höjas. Därvid framhålls att böterna i jämförelse med t. ex. anordnings reklamvärde annars blir för låga för att avskräcka från överträdelse av bestämmelserna. Enligt *länsstyrelsen i Västernorrlands län* bör åtminstone vid upprepade förseelser högre bötesbelopp kunna komma i fråga. Också *polismästaren i Ljusdals polisdistrikt* förordar straffskärpningsmöjligheter, som kan tillämpas vid upprepade förseelser eller tredska att efterkomma bestämmelserna.

Departementschefen. Straffansvar enligt första stycket i förevarande paragraf följer när någon bryter mot förbud eller föreskrift som är meddelad i eller med stöd av något av de i stycket angivna lagrummen. När det gäller att bedöma vem som skall betraktas som ansvarig torde förhållandet i det särskilda fallet få vara avgörande. Straffansvar drabbar givetvis den som inrättat otillåten anordning. För fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som utan att vara ägare till anordningen accepterat denna torde ansvar för medhjälp kunna bli aktuellt.

Vissa remissinstanser har yrkat att straffmaximum bör vara högre än vad de sakkunniga föreslagit. Jag finner att goda skäl talar för detta och paragrafen anger därför såsom straffmaximum fängelse i sex månader. Möjlighet att ådöma frihetsstraff bör finnas för bl. a. de fall där upprepade bötesstraff visar att den ekonomiska påföljd som ett bötesstraff utgör inte ger tillräcklig effekt.

I andra stycket ges en särskild straffbestämmelse för den som bryter mot trafikföreskrift som meddelats med stöd av 41 §. Straffet har begränsats till böter.

72 §

Departementschefen. I paragrafen ges bestämmelser om handräckning. Den ersätter 63 och 64 §§ AVL (72 § första och andra styckena och 73 § FAVL).

Bestämmelserna i första och andra styckena överensstämmer i princip med gällande rätt. I tredje stycket ges en bestämmelse om handräckning när någon inte iakttagit länsstyrelses förläggande enligt 52 §. Här avses förläggande att vidta åtgärd i fråga om anordning som antingen tillkommit

innan förbud blev gällande eller inrättats med stöd av tillstånd enligt VägL eller tidigare gällande bestämmelser.

Att väghållningsmyndighet kan påkalla handräckningsåtgärd har inte ansetts behöva anges i paragrafen.

Någon motsvarighet till reglerna i 64 § AVL om handräckningskostnad och om förskott har inte tagits upp i VägL. Såvitt gäller de fall som avses i första stycket av förevarande paragraf kommer frågan att regleras av utskökningslagens (1877: 31 s. 1) bestämmelser. I de fall som avses i andra och tredje styckena kommer, i avsaknad av särskilda bestämmelser, kostnaden att stanna på staten. Någon anledning att komplicera reglerna med särskilda bestämmelser som möjliggör uttagande av handräckningskostnad hos den försumlige finns inte enligt min mening, eftersom kostnaderna i allmänhet torde bli förhållandevis små.

I fjärde stycket ges en bestämmelse om polishandräckning för det fall att någon skulle vägra väghållningsmyndighet eller dess biträden tillträde till fastighet för vidtagande av åtgärd som avses i 34, 40 och 53 §§.

73—75 §§

Paragraferna innehåller regler om besvärsmyndighet vid talan mot väghållningsmyndighets (73 §), länsstyrelses (74 §) och statens vägverks (75 §) beslut.

Gällande bestämmelser. Enligt 65 § AVL meddelas vägverkets beslut om fastställande av arbetsplan för väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg efter anslag. Detsamma gäller länsstyrelses beslut om enskild vägs anslutning till allmän. Den som är missnöjd med beslut av angivet slag kan inom en månad från den dag då beslutet meddelades anföra besvär hos Kungl. Maj:t. Menighet har femton dagar längre besvärstid än annan klagande. I övrigt förs enligt 66 § AVL talan mot vägverkets eller länsstyrelses beslut i fråga som avses i AVL eller med stöd av denna utfärdad författning hos Kungl. Maj:t i den ordning som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut. Enligt 67 § AVL förs besvär över vägsynenämnds eller kommunalnämnds beslut enligt AVL hos länsstyrelsen. Besvärstiden är beträffande beslut av vägsynenämnd femton dagar och beträffande beslut av kommunalnämnd en månad från det klaganden fick del av beslutet.

Enligt 2 § 8:o tredje stycket regeringsrättslagen (1909: 38 s. 3) ankommer det på regeringsrätten att avgöra mål enligt AVL om arbetslag för vinterväghållning (41, 44 och 46 §§), mål om föreläggande för väghållare att utföra visst arbete (48 och 49 §§), mål angående ärendes hänskjutande till vägsynenämnd (56 §), mål om beslut av vägsynenämnd (67 §) samt mål rörande tillämpning av 32 § (tillstånd till upplag, grind eller annan anord-

ning på väg) och 33 § (tillstånd att inom visst avstånd från väg uppföra byggnad eller ha upplag, stängsel m. m.), 34 § första stycket (tillstånd till bebyggelse enligt 33 §, sedan arbetsplan för väg har blivit fastställd) och 39 § (tillstånd att inom visst avstånd från väg sätta upp annonstavla, reklamskylt c. d.). Enligt 50 § är stad berättigad till skälig ersättning av statsmedel för vägmark, som staden tillhandahåller staten i egenskap av väghållare. Om mål om sådan ersättning är att anse som mål om ersättning av statsmedel och inte såsom mål om statsbidrag, är regeringsrätten med stöd av 2 § 4:o andra stycket regeringsrättslagen behörig att handlägga också sådana mål. Övriga mål prövas i konselj.

Prop. 1971: 30 m. m. Om riksdagen bifaller prop. 1971: 30 med förslag bl. a. till lag om allmänna förvaltningsdomstolar kommer nya bestämmelser om besvär mot förvaltningsmyndigheternas beslut att gälla från den 1 januari 1972. Särskilt förslaget till förvaltningslag som ingår i propositionen är i detta sammanhang av intresse. Lagen skall, om avvikelse inte följer av lag eller författning som antagits av Kungl. Maj:t eller riksdagen, gälla handläggning av ärende hos förvaltningsmyndighet (1 §). Enligt förslaget får talan mot sådant beslut av myndighet, som kan överklagas, föras genom besvär av den som beslutet angår om det gått honom emot (11 §). Besvärstiden anges till tre veckor från den dag då klaganden fått del av beslutet (12 §). Part skall underrättas om beslut genom vilket myndighet avgör ärende om det inte är uppenbart obehövligt. Är det uppenbart att beslutet går emot part, skall han också underrättas om vad han har att iakta för att överklaga beslutet. Underrättelse får ske genom delgivning. Också den som inte är part men får överklaga beslutet skall få del av detta, om han skriftligen begär det (18 §). Delgivning sker enligt bestämmelserna i delgivningslagen. Som huvudregel gäller enligt delgivningslagen att delgivning som skall ske i mål eller ärende hos domstol eller annan myndighet ombesörjs av myndigheten. Delgivningen skall i första hand ske genom att handlingen sänds med posten i vanligt brev eller lämnas med bud, varvid i båda fallen delgivningserkännande eller mottagningsbevis begärs. Denna metod, s. k. ordinär delgivning, förutsätts komma att användas i det övervägande antalet fall. I andra hand får myndigheten — dock med begränsning till vissa särskilt angivna verksamhetsområden — använda en mera kvalificerad delgivningsmetod som benämns särskild postdelgivning. Kan delgivning inte ske på något av de sätt som har nämnts nu, skall myndigheten anlita delgivningsformen stämningsmannadelgivning. Delgivningslagen innehåller också bestämmelser om s. k. surrogatdelgivning, varmed menas att handling överbringas till annan än den som ytterst söks för delgivning. Vidare regleras hur delgivning skall verkställas när den som söks för delgivning saknar känt hemvist eller av annan anledning inte kan anträffas. Genom delgivningslagen regleras också enhetligt hur delgivning med obestämda person-

kretsar skall gå till. För sådan delgivning finns ett förfarande som kallas kungörelsedelgivning. Kungörelsedelgivning kan också ske, om ett stort antal personer skall delges och det skulle innebära större kostnader och besvär än som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med delgivningen att överbringa handling eller meddelande om att handlingen finns tillgänglig hos myndighet till envar av dem. Vid kungörelsedelgivning hålls den handling som skall delges tillgänglig viss tid hos myndigheten eller på annan bestämd plats. Meddelande om detta skall föras in i lämplig tidning. Om det i något fall anses uppenbart meningslöst att annonsera, får meddelandet i stället anslås i myndighetens lokal. Tidningsannonseringen kan kompletteras genom att meddelande även anslås på kommuns anslagstavla. När det gäller att delge personer som håller sig undan anvisar delgivningslagen förutom kungörelsedelgivning även en annan metod, s. k. spikning.

Den i propositionen föreslagna lagen om allmänna förvaltningsdomstolar ger kammarrätten en ställning som allmän förvaltningsdomstol närmast under regeringsrätten med i stort sett samma målområde som denna. Regeringsrätten får huvudsakligen ställning som prejudikatinstans. I och med att denna lag träder i kraft — det föreslås ske den 1 januari 1972 — upphävs regeringsrättslagen. Bestämmelser om huruvida visst mål skall prövas i förvaltningsdomstol förutsätts därmed bli införda i speciallagstiftningen. Förslag till ändrade bestämmelser härvidlag för AVL:s del har framlagts i förvaltningsdomstolskommitténs tidigare nämnda betänkande (SOU 1966: 70) Förvaltningsrättskipning.

Förvaltningsdomstolskommittén. Kommittén föreslår justering av gällande bestämmelser på endast tre punkter. I samtliga dessa fall föreslås att mål skall föras från regeringsrätten till Kungl. Maj:t i statsrådet. Det första gäller föreläggande för väghållare enligt 48 och 49 §§ att utföra visst arbete. Sådant föreläggande kan av vägverket meddelas stad eller stadsliknande samhälle som är väghållare, om staden eller samhället skulle underlåta att bygga väg eller eftersätta underhållet av väg i visst fall. Kommittén anför flera skäl för att sådana mål bör prövas i konselj, bl. a. att de kan äga samband med vägfrågor som det ankommer på Kungl. Maj:t i statsrådet att handlägga.

Kommittén anför vidare att dispensmöjligheten enligt 32 § har tillkommit enbart av billighetsskäl och att sökanden inte kan stödja sig på någon rätt att disponera vägmarken för ändamålet. Dessa mål bör därför prövas av Kungl. Maj:t i statsrådet i sista instans.

Kommittén föreslår slutligen att ersättningsfrågor enligt 50 § i fortsättningen skall prövas i konselj. Som skäl åberopas att sådana frågor äger nära släktskap med frågor om tillämpningen av förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen.

Remissyttranden över kommitténs förslag. *Regeringsrättens ledamöter* uttalar att kommitténs förslag i huvudsak innebär att vissa sällsynta besvärsmål (enligt 32 § och 50 § andra stycket AVL) överflyttas till Kungl. Maj:t i statsrådet. Ledamöterna förklarar att förslaget synes kunna tillstyrkas. *Lantbruksförbundet*, *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* och *RLF* förklarar sig kunna biträda kommitténs bedömningar utom i fråga om ärenden enligt 31 a § om förbud mot anslutningsvägar. Även om berörd fastlighetsägare i princip är berättigad till ersättning för avsevärd kostnad eller om avsevärda men uppkommer, kan förordnande enligt 31 a § leda till betydande rubbningar i den enskildes verksamhet. De nämnda organisationerna anser därför att rättssäkerheten kräver att mål om meddelande av förordnande enligt 31 a § och mål om dispens från sådant förordnande prövas av regeringsrätten eller av kammarrätt. *Advokatsamfundet* anser att ärenden om meddelande av byggnadsförbud, sedan fråga har väckts om byggande av väg, och om dispens från sådant förbud (34 § andra stycket), i motsats till vad kommittén föreslagit, bör prövas av administrativ domstol. Samfundet motiverar sin uppfattning med att sådant byggnadsförbud utgör ett individuellt förfogandeförbud av ingripande betydelse för den enskildes rätt. *Länsstyrelsen i Örebro län* vänder sig mot kommitténs förslag att besvärsmål, som avses i 33 §, 34 § första stycket eller 39 §, liksom f. n. skall prövas av administrativ domstol. Eftersom dessa bestämmelser har tillkommit av trafiksäkerhetsskäl, anser länsstyrelsen att besvären bör avgöras av Kungl. Maj:t i statsrådet. Förordnande enligt 33 § första stycket om utökning av förbudsområdet har dessutom generell karaktär. Länsstyrelsen påpekar vidare att det i ärenden rörande uppförande av byggnad ofta krävs dispens även från andra bestämmelser än dem i väglagen, t. ex. tätbebyggelseförbudet. Enligt kommitténs förslag skall besvärsmål i sistnämnda ärenden prövas av Kungl. Maj:t i statsrådet. Länsstyrelsen anser det lämpligt att besvären i båda fallen prövas av samma instans.

Departementschefen. Länsstyrelsen som handlägger frågor om tillstånd till åtgärder och anordningar inom och intill vägområde har ansetts vara lämplig besvärsmyndighet i fråga om beslut som meddelas av väghållningsmyndighet (44 §). 73 § har avfattats i enlighet härmed. Jag kommer att föreslå Kungl. Maj:t de ändringar som på grund härav behövs i instruktionen (1967: 258) för statens vägverk. Paragrafens utformning gör också klart att kommunal väghållningsmyndighets beslut inte skall överklagas genom kommunalbesvär.

I 74 § har tagits upp regler om besvär mot länsstyrelses beslut. Talan mot sådant beslut som enligt lagen skall meddelas av statens vägverk regleras i 75 §. Vid bestämmelsernas utformning har förvaltningsdomstolskommitténs förslag beaktats. I övrigt innebär bestämmelserna i förhållande till gällande rätt inte någon annan ändring i fråga om kompetensfördel-

ningen mellan Kungl. Maj:t i statsrådet och förvaltningsdomstol än att besvär angående tillstånd till byggande m. m. sedan arbetsplan fastställts skall föras hos Kungl. Maj:t i statsrådet, om åtgärden avser mark som i arbetsplanen upptagits som vägområde (48 § första stycket). Till förvaltningsdomstols prövning har förts också mål som avser länsstyrelses beslut om föreläggande enligt 52 §. Dessa mål motsvarar i princip mål om vägsynenämnds beslut enligt AVL, vilka mål prövas av regeringsrätten i sista instans. I fråga om övriga beslut enligt VägL skall enligt förevarande paragrafer besvär anföras hos Kungl. Maj:t i statsrådet. Med anledning av att förvaltningsdomstolsorganisationen, såsom jag har nämnt i det föregående, skall ändras från och med den 1 januari 1972 har i förevarande paragrafer kammarrätt nämnts som prövningsinstans i de fall talan skall föras hos förvaltningsdomstol. När besvär skall prövas av Kungl. Maj:t i statsrådet har endast angetts att talan förs hos Kungl. Maj:t.

Vad därefter gäller frågan huruvida särskilda bestämmelser om besvärstider m. m. bör tas upp i VägL har jag funnit att de bestämmelser som förslaget till förvaltningslag innehåller härom är väl lämpade för besluten enligt VägL. Någon tvekan kan däremot möjligen råda huruvida utgångspunkten för besvärstiden kan fastslås med tillräcklig säkerhet i vissa ärenden där många parter först skall delges beslutet. Detta gäller t. ex. beslut om fastställande av arbetsplan eller indragning av väg. Enligt AVL meddelas sådana och vissa andra beslut efter anslag. Besvärstiden räknas från dagen för beslutets meddelande. Emellertid öppnar som nämnts delgivningslagen möjlighet till kungörelsedelgivning. Används sådan delgivning, anses normalt delgivning ha skett på sjunde dagen efter beslutet om kungörelsedelgivning. Någon svårighet att fastställa när nyssnämnda beslut vunnit laga kraft torde således inte föreligga. I enlighet härmed har jag funnit att något behov att för VägL:s del ha besvär bestämmelser som avviker från reglerna i förvaltningslagen inte föreligger.

76 §

Paragrafen behandlar frågan om statlig myndighets rätt att föra talan mot annan statlig myndighets beslut enligt VägL.

Nuvarande ordning, m. m. Allmänna bestämmelser om vem som får föra talan mot myndighets beslut finns inte i svensk rätt. Bortsett från att saken kan vara reglerad i vissa specialförfattningar krävs enligt allmänna principer att beslutet rör den klagande och antingen påverkar hans rättsliga ställning eller berör ett intresse som på något sätt erkänts av rättsordningen. Besvärsrätt kan tillkomma inte bara enskild fysisk eller juridisk person utan också offentlig myndighet som företrädare för allmänna intressen. Statlig myndighet anses dock i regel inte vara behörig att föra talan mot ett

beslut, om inte klagorätt tillagts myndigheten genom uttrycklig författningsföreskrift. Kommunstyrelse och kommunalt organ för specialreglerad förvaltning har — utöver den besvärsrätt som kan ha getts åt sådan myndighet i särskilda författningar — i praxis tillerkänts rätt att föra talan mot beslut av statlig myndighet eller annan kommunal myndighet, när beslutet anses förfördela sådant allmänt intresse som det kommunala organet är satt att bevaka (RÅ 1956 ref. 18 och 1961 ref. 7). Kommunal myndighet som tillhör den specialreglerade förvaltningen anses vidare ha besvärsrätt, när ett av myndigheten meddelat förpliktande beslut eller avslagsbeslut ändrats eller upphävts eller fastställelse därav vägrats av statlig myndighet (RÅ 1958 K 325). Har den kommunala myndighetens beslut däremot gått i gynnande riktning och upphävs det, anses myndigheten inte ha besvärsrätt (RÅ 1962 K 1674). I prop. 1971: 30 med förslag till lag om allmänna förvaltningsdomstolar, m. m. föreslås inga bestämmelser som skulle medföra ändring i vad som sagts nu. Föredragande departementschefen uttalar (del 2 s. 399) att frågorna om det allmännas möjlighet att anföra besvär över beslut, varigenom ett allmänt intresse fått vika för ett enskilt eller som eljest kan anses förfördela ett offentligt intresse, kommer att tas upp senare till en samlad bedömning.

De sakkunniga. Enligt de sakkunniga ger gällande principer om rätt att föra talan mot beslut enligt AVL enskild och kommun eller kommunal myndighet tillfredsställande överklagningsmöjligheter. Beträffande statliga myndigheter har praxis däremot gått i annan riktning. För att en statlig myndighet skall få överklaga annan sådan myndighets beslut krävs i regel en uttrycklig bestämmelse som ger myndigheten befogenhet att överklaga.

Beträffande vägärendena har enligt de sakkunniga från det statliga vägväsendets sida påtalats att praxis i vissa avseenden är synnerligen ojämn. Detta gäller särskilt i fråga om tillämpningen av ordnings- och säkerhetsföreskrifterna samt bestämmelserna om enskilda utfartsvägar. Somliga länsstyrelser är restriktiva medan andra länsstyrelser bifaller praktiskt taget alla framställningar om rätt att uppföra byggnader och andra anordningar i närheten av väg eller om rätt att anordna utfartsväg. Eftersom endast enskilda parter kan klaga, finns det visserligen möjlighet för dessa att få rättelse, om en länsstyrelse är alltför sträng i bedömningen. Däremot saknas möjlighet att besvärsvägen påverka praxis hos länsstyrelserna i andra riktningen. De sakkunniga framhåller att en slapp tillämpning av reglerna på hithörande områden på kort tid kan ominletgöra effekten av dyrbara investeringar i nya trafiksäkra vägar och att detta förhållande vållar de för medelstillsdelningen ansvariga vägmyndigheterna stora bekymmer. Man kan enligt de sakkunniga komma till rätta med de påtalade olägenheterna genom att ge väghållaren befogenhet att föra talan mot beslut i vägärenden. Kan länsstyrelsens beslut överklagas, inte bara av enskild part

utan också av väghållaren, torde snabbt en för riket enhetlig praxis kunna skapas.

De sakkunnigas slutsats är att besvärsrätt för vägverket bör införas och att denna besvärsrätt bör avse beslut av länsstyrelse.

Remissyttranden. Den föreslagna rätten för statens vägverk att anföra besvär över beslut av länsstyrelsen avstyrks eller anses tveksam av *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Örebro och Västmanlands län*. En ojämn praxis bör enligt dessa instanser hellre motverkas genom allmänna direktiv i samordnande syfte. Praktiska svårigheter för vägverket när det gäller att följa alla förekommande avgöranden framhålls också. Införande av besvärsrätt för vägverket avstyrks vidare av *länsstyrelsen i Blekinge län* och *överlantmätares i Kalmar län*. *Länsstyrelsen i Blekinge län* säger sig ha svårt att tro att de av de sakkunniga till stöd för förslaget åberopade missförhållandena i form av slapp tillämpning av reglerna skulle föreligga. Skulle så vara fallet borde detta snarare påverka länsstyrelsernas beslutsbefogenheter. En besvärsrätt för annan statlig myndighet är enligt länsstyrelsen personalkrävande och medför ökad och mindre önskvärd byråkratisering.

Förslaget om besvärsrätt för vägverket tillstyrks däremot uttryckligen av *länsstyrelserna i Kristianstads, Älvsborgs och Gävleborgs län* samt av *Sveriges arbetsledareförbund*.

Lantmäteristyrelsen tar inte slutlig ställning till frågan om besvärsrätt för vägverket bör införas eller inte men framhåller att en fastare länsstyrelsepraxis skulle i hög grad befrämjas, om det uppdrogs åt vägverket att efter samråd med vissa centrala fackmyndigheter utfärda riktlinjer för prövningen av normalfall inom olika typer av vägärenden.

Vägverket framhåller att besvär över beslut att fastställa arbetsplan för allmän väg på ett allvarligt sätt kan fördröja vägföretagets utförande. Vägverket föreslår att rätten att överklaga verkets beslut om fastställande av arbetsplan begränsas så, att talan mot beslutet får föras endast av sakägare som i ärendet framställt yrkande vilket helt eller delvis lämnats utan bifall. En dylik inskränkning av besvärsrätten skulle nära ansluta sig till vad som gäller i planärenden enligt byggnadslagsliftningen (150 § tredje stycket BL). Samma synpunkter framförs av *länsstyrelserna i Stockholms och Jämtlands län* samt *vägförvaltningen i Kronobergs län*.

Departementschefen. Statlig myndighet anses i princip inte kunna överklaga annan statlig myndighets beslut utan stöd av bestämmelse i lag eller annan författning. De sakkunniga har strukit under behovet av en enhetlig praxis inom vissa områden där länsstyrelse har beslutanderätten. För att säkerställa detta har i enlighet med de sakkunnigas förslag införts en bestämmelse enligt vilken vägverket får överklaga länsstyrelses beslut enligt

VägL. Enligt paragrafens andra stycke har naturvårdsverket rätt att överklaga vägverkets och länsstyrelses beslut enligt VägL, om beslutet berör myndighetens verksamhetsområde. Naturvårdsverkets talerätt utgör en nyhet och motiveras av verkets ställning som central myndighet för miljöskydd och naturvård. Av reglerna i förslaget till förvaltningsprocesslag (prop. 1971:30) följer att myndighet som enligt förevarande paragraf får överklaga länsstyrelses beslut också har rätt att föra talan mot kammarrätts beslut i dit fullföljt ärende. Någon särskild bestämmelse härom behövs därför inte i VägL.

Departementsförslaget innehåller inte några regler om kommunala myndigheters rätt att föra talan mot beslut enligt VägL. Den praxis som utbildat sig inom förvaltningsrätten torde innebära att nämnda myndigheter kommer att ha tillfredsställande möjligheter att överklaga sådana beslut.

För den av några remissinstanser ifrågasatta begränsningen av rätten att anföra besvär över beslut om fastställande av arbetsplan anser jag inte tillräckliga skäl föreligga. En sådan begränsning har därför inte införts i departementsförslaget.

77 §

Departementschefen. Paragrafen innehåller regler om verkställbarhet av beslut enligt VägL. Motsvarighet till paragrafen finns i 68 § AVL (41 § andra stycket och 75 § FAVL).

Enligt paragrafens första stycke blir länsstyrelses beslut i fråga om tillstånd att ansluta enskild väg (39 §), att vidta åtgärd eller ha anordning inom vägområde (43 §), att intill väg ha ljusanordning (45 §) eller reklam-anordning (46 §), att intill väg uppföra byggnad eller ha annan anordning (47 §) eller att uppföra byggnad m. m. på eller intill blivande vägområde (48 och 49 §§) gällande först sedan det vunnit laga kraft. Detsamma gäller kammarrätts beslut när fråga om tillstånd enligt 45—47 § eller 48 § andra stycket prövats efter besvär. Samma regel gäller också vägverkets beslut om fastställande av arbetsplan för väg, förändring av enskild väg till allmän, förklaring att gata tillika skall vara allmän väg och indragning av väg. Vägverkets beslut berör i regel många olika intressen och är ofta av mycket ingripande art. Det är därför naturligt att sådana beslut inte blir gällande förrän de har vunnit laga kraft. Också tillståndsbeslut enligt 39, 43 eller 45—49 § är ofta av sådant intresse från såväl enskild som allmän synpunkt att de inte bör bli gällande förrän de vunnit laga kraft. Den beslutande myndigheten bör dock ha möjlighet att förordna att beslut om tillstånd skall lända till efterrättelse omedelbart. En bestämmelse härom har tagits upp i paragrafens första stycke. Skäl för sådant förordnande kan vara att fallet är klart eller att det är angeläget för sökanden att snabbt vidta den ifrågavarande åtgärden.

Annat beslut enligt VägL än som avses i paragrafens första stycke skall enligt andra stycket lända till efterrättelse omedelbart, om annat inte förordnas i beslutet.

Om talan förs mot beslut som får verkställas omedelbart, kan besvärsmyndigheten inhibera verkställigheten.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Departementschefen. Som jag har nämnt förut bör VägL träda i kraft den 1 januari 1972. Samtidigt bör AVL och lagen om vägnämnder och länsvägnämnder upphöra att gälla.

I enlighet med vad de sakkunniga har föreslagit föreskrivs i punkt 5 att de nya reglerna om vägrättsinnehavares befogenheter (30 §) skall gälla också i fråga om sådan vägrätt som uppkommit före VägL:s ikraftträdande. Till denna bestämmelse har i enlighet med de sakkunnigas förslag fogats regler om ersättning för förluster som fastighetsägare och innehavare av särskild rätt kan lida till följd av att den nya ordningen blir gällande. Rätt till ersättning förutsätter att sakägaren går miste om en befogenhet som har ett ekonomiskt värde för honom och att upplåtelsen, om den hade skett den 1 januari 1972 enligt de nya bestämmelserna, därför skulle ha medfört rätt till avsevärt högre ersättning än en vid samma tidpunkt verkställd upplåtelse enligt äldre bestämmelser. Ersättning utgår med skillnadsbeloppet jämte ränta. Frågor om ersättning av här ifrågavarande slag torde uppkomma endast i begränsad utsträckning och de bör såsom de sakkunniga har anfört inte hållas öppna under alltför lång tid. Det föreskrivs därför att talan om sådan ersättning skall väckas före den 1 januari 1975, vid påföljd att ersättningsrätten annars går förlorad.

I klarhetens intresse har i punkt 5 angetts att bestämmelserna i 32 och 33 §§, dvs. reglerna om vägrättens upphörande, gäller också i fråga om vägrätt som uppkommit före VägL:s ikraftträdande.

Som de sakkunniga har föreslagit bör rätten för ägare till fastighet, som tillkommit före den 1 januari 1948, att få ersättning eller få fastigheten inlöst i anledning av utfartsreglering inte avskäras genom den nya lagens ikraftträdande. De sakkunnigas förslag att låta nämnda rätt upphöra en kortare tid — ett till två år — efter den nya lagens ikraftträdande har mött kritik under remissbehandlingen. Därvid har ifrågasatts riktigheten av de sakkunnigas antagande att utfartsfrågan för berörda fastigheter i de flesta fall numera är löst. Någon preklusionsbestämmelse har därför inte tagits upp i punkt 7. Med anledning av ett påpekande under remissbehandlingen

har förevarande punkt utformats så, att det blir klart att i fråga om fastighet som uppkommit genom sämjedelning före den 1 januari 1948 och som legaliserats enligt legaliseringslagen (1968: 578) rätt till ersättning eller inlösen inte är utesluten av det skälet att fastighetsbildningen formellt skett först efter denna tidpunkt genom beslutet om legalisering.

Av punkt 10 framgår att äldre bestämmelser skall tillämpas i fråga om talan mot beslut som meddelats före den nya lagens ikraftträdande.

Det bör vara möjligt för vägsynenämnderna att planera sitt arbete så, att anhängiggjorda ärenden kan slutföras före utgången av år 1971. För den händelse detta inte skulle vara möjligt i något fall har i punkt 10 också tagits upp bestämmelser som innebär att handläggningen av ärende som vid den nya lagens ikraftträdande är anhängigt hos vägsynenämnd skall fullföljas av nämnden och att äldre bestämmelser skall tillämpas i fråga om talan mot vägsynenämnds beslut som meddelas efter årsskiftet. Också i fråga om talan mot beslut av länsstyrelse i ärende som efter årsskiftet fullföljts dit från vägsynenämnd skall äldre bestämmelser gälla.

I anslutning till övergångsregleringen i punkt 10 bör vissa ändringar göras i den i prop. 1971: 30 föreslagna lagen om behörighet för allmän förvaltningsdomstol att pröva vissa mål. Frågan om dessa ändringar torde få anmälas senare.

Löpande tjänstgöringstid för ombud för val till vägnämnd och suppleanter för sådana ombud samt för ledamöter och suppleanter i vägnämnd och länsvägnämnd upphör vid utgången av december 1971 i och med att lagen om vägnämnder och länsvägnämnder upphävs då. Detsamma gäller, med anledning av att också AVL upphör att gälla, ledamöter och suppleanter i vägsynenämnd.

Skulle det visa sig att någon vägsynenämnd behöver tjänstgöra även efter den 31 december 1971 för att fullfölja handläggningen av nämnda dag anhängiga ärenden, bör Kungl. Maj:t kunna förordna om erforderlig förlängning av tjänstgöringstiden för ledamöter och suppleanter i sådan nämnd. Punkt 10 har avfattats i enlighet härmed.

15.3 Övriga författningsförslag

15.3.1 Förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892) och förslag till kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)

Departementschefen. Som jag har anfört vid 26 § i förslaget till VägL bör kommunala renhållningslagen och AOST ändras så, att bortförande av sand samt rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning bryts ut från begreppet renhållning och i stället sidoordnas med detta. I enlighet härmed har 1 § kommunala renhållningslagen och 3 § AOST änd-

rats i föreliggande förslag. Samtidigt har det ansetts lämpligt att utvidga bestämmelsen om skyldighet att föra bort sand som påförts till motverkande av halka till att avse också skyldighet att föra bort annat material som utlagts för detta ändamål.

15.3.2 Förslag till lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet

Departementschefen. Denna lag saknar numera betydelse och bör därför upphävas i samband med att VägL träder i kraft.

16. Hemställan

I enlighet med vad som anförts i det föregående föreligger

- 1) *förslag till väglag,*
- 2) *förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892),*
- 3) *förslag till lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet,*
- 4) *förslag till kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617).*

Av dessa förslag är endast förslaget till väglag av beskaffenhet att lagrådets yttrande bör inhämtas däröver.

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslaget till *väglag* genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:
Britta Gyllensten

Bilaga 1

1960 års vägsakkunnigas förslag

1) Förslag
till
Lag
om allmänna vägar

Härigenom förordnas som följer.

Allmänna bestämmelser

1 §.

Denna lag avser väg, som antingen av ålder ansetts såsom allmän eller ock i enlighet med lagen eller motsvarande äldre bestämmelser anlagts såsom allmän eller särskilt förklarats för allmän.

Väg upphör att vara allmän genom att den indrages.

2 §.

Till väg hör vägbanan och de anordningar i övrigt som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift och brukande, såsom slänt, bankett, dike, upplagsplats, bro, trumma, skyddsvärn, stängsel och vägmärke. Anordning för vägbelysning samt hållplats, parkeringsplats och rastplats eller annan dylik anordning vid vägbanan eller i närheten av denna skall också räknas till vägen, såvida beslut om utförande av anordningen fattats i den ordning som gäller för byggande av väg eller föreskrift därom givits i beslut om förändring av enskild väg till allmän.

Lika med väg anses till väg ansluten och för den allmänna samfärdseln behövlig eller eljest för det allmänna betydelsefull brygga eller färja med färjläge.

Väghållning

3 §.

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg.

4 §.

Till byggande av väg räknas förutom anläggning av ny väg även omläggning och förbättring av väg.

Vid byggande av väg skall tillses att vägen med erforderliga anordningar får behövlig bredd samt sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnes till rimlig kostnad och utan oskäligt intrång för markägare eller annan. Gällande bestämmelser om fornminnen och naturvård skall iakttagas. Inom område, för vilket regionplan, generalplan eller stadsplan fastställts, får ej utan Konungens tillstånd väg läggas så, att företaget avsevärt försvårar användning av mark inom planområdet för det i planen avsedda

ändamålet. Detsamma gäller område med byggnadsplan; det ankommer dock på länsstyrelsen att meddela tillstånd till frångående av sådan plan.

5 §.

Till drift av väg räknas alla åtgärder som behövs för att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

Vid driften skall särskilt iakttas följande:

1. Yppas behov av skyddsvärn, stängsel, vägmärke eller annan dylik anordning utöver vad som blivit inrättat vid vägens byggande, skall vägen förseas med den behövliga anordningen. Om sådan anordning ej längre bör kvarstå, skall den snarast borttagas.

2. Färja skall i erforderlig utsträckning hållas i trafik. Den skall därvid vara bemannad samt försedd med drivmedel och annat som behövs för att den skall fungera. Vad nu sagts gäller i tillämpliga delar även rörlig bro, vägbelysning och annan till vägen hörande anordning, som för sin funktion kräver särskilda fortlöpande åtgärder. I drift av färja och rörlig bro ingår fastställande av behövlig turlista.

3. När det behövs skall vägen sandas eller annan lämplig åtgärd vidtagas för att motverka halka. Vid behov skall sand eller annat som påförts vägen åter bortföras.

4. Snö och is skall undanskaffas i den mån det behövs för att hålla vägbanan framkomlig.

5. Genom tjänliga renhållningsåtgärder skall vägområdet hållas i sådant skick, som, utöver vad som erfordras för samfärdselns behov, tillgodoser skäliga sanitära hänsyn och trevnadshänsyn. Vad nu sagts gäller icke sådan väg inom stadsplan eller byggnadsplan, som enligt gällande trafikföreskrifter får användas för gångtrafik.

Länsstyrelsen äger vid behov medgiva inskränkning i de åtgärder, som enligt vad nu sagts skall vidtagas.

6 §.

Ny väg må anläggas, om den är behövlig för allmän samfärdsel eller eljest är till synnerligt gagn för det allmänna. Omläggning och förbättring av väg må ske, när det erfordras från allmän synpunkt.

7 §.

Särskild vinterväg må inrättas, om den behövs för allmän samfärdsel eller eljest väntas bli till synnerligt gagn för det allmänna.

Upptages, med anledning av snöfall eller av annan giltig orsak, tillfällig körled vid sidan av väg, får med vägens försättande i lagenligt skick anstå, så länge det är behövligt och körleden hålles i farbart stånd.

8 §.

Enskild väg må förklaras för allmän, om den behövs för allmän samfärdsel eller eljest väntas bli till synnerligt gagn för det allmänna.

9 §.

Väg må indragas, om den efter tillkomsten av ny väg eller eljest icke längre är behövlig från allmän synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa.

10 §.

Konungen bestämmer, om och på vilka villkor avgift får upptagas för begagnande av färja.

Väghållare

11 §.

Väghållare är på landet kronan och inom stads område staden.

Om särskilda skäl föreligger, äger Konungen eller, efter Konungens be- myndigande, statens vägverk förordna, att kronan skall vara väghållare i stad eller visst område av stad eller att köping, annat samhälle eller landskommun skall vara väghållare inom sitt område eller del därav. Under samma förutsättning kan förordnandet sedan jämkas eller upphävas.

12 §.

Vad i 11 § sägs innefallar ej hinder för kommun, som icke är väghållare, eller för landsting att lämna bidrag till byggande av väg.

13 §.

Väghållningen för kronans räkning handhaves, enligt vad därom är särskilt föreskrivet, av statens vägverk.

I stad, samhälle eller landskommun, som är väghållare, handhaves väghållningen av den kommunala nämnd eller styrelse, som därtill utsetts, under insecende av vägverket.

Behandling av vägfrågor

14 §.

Fråga om byggande av väg, om förklaring att enskild väg skall vara allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg provas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Stannar vägverket i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Konungens prövning. Konungen äger förordna, att vägfrågor av mindre vikt skall provas i annan ordning.

Ordnings- och säkerhetsfrågor samt andra här förut ej omnämnda vägfrågor provas enligt vad nedan sägs av länsstyrelse, väghållare eller vägsynenämnd.

För rådgivning åt länsstyrelsen och statens vägverk samt för att i övrigt befrämja en ändamålsenlig lösning av sådana vägfrågor, som rör hela länet eller en större del därav, skall i varje län finnas en länsvägnämnd.

15 §.

Innan väg bygges, skall arbetsplan för vägen upprättas och utställas för granskning av markägare och andra. Den skall därefter fastställas av myndighet som angives i 14 § första stycket. Beslut om fastställelse av arbetsplan är förfallet, om ej vägens sträckning blivit tydligt utmärkt på marken och vägarbetet påbörjats inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft. Om synnerliga skäl föreligger, äger Konungen föreskriva förlängning av giltighetstiden, varje gång högst tre år.

I fråga om arbetsplan, som endast avser förbättring eller omläggning av

befintlig väg eller utvidgning, jämkning eller fullständigande av fastställd plan för ännu ej färdigställd väg, kan utställelse och fastställelse underlåtas, om den tillämnade åtgärden ej medför behov av att taga mark i anspråk för vägen eller om samtliga markägare och andra rättsinnehavare med avseende å marken skriftligen medgivit ianspråktagandet.

16 §.

I arbetsplan skall angivas de områden, som behöver tagas i anspråk för vägen. Härvid kan föreskrivas, att mark intill vägbanan eller annan väganordning skall ingå i vägområdet till en bredd av högst två meter. Har i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan avsatts ytterligare område för vägändamål, må i arbetsplanen även sådant område till en bredd av högst tio meter räknat från vägbanan eller annan väganordning hänföras till vägområdet.

Behöver väghållaren för vägarbete eller annan liknande åtgärd få tillgång till mark utanför vägområdet, skall i arbetsplanen angivas markens läge och gränser, åtgärdernas art samt den tid marken behöver tagas i anspråk.

17 §.

Närmare bestämmelser om behandlingen av vägfrågor meddelar Konungen.

Vägrätt

18 §.

Sedan arbetsplanen fastställts, äger väghållaren taga i anspråk och nyttja den mark, som i planen redovisats såsom vägområde. I den mån särskild inskränkning ej angivits i arbetsplanen äger väghållaren även i övrigt i ägarens ställe bestämma över markens användning samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som utvinnes ur marken. Denna väghållaren tillkommande rätt kallas vägrätt.

Vägrätt föreligger även till mark, som i enlighet med arbetsplan tagits i anspråk för väg med stöd av medgivande från markens ägare.

När förklaring meddelats att enskild väg skall vara allmän, erhåller väghållaren vägrätt till mark som tidigare tagits i anspråk för den enskilda vägen.

19 §.

Mark anses ha tagits i anspråk för väg när vägens sträckning blivit tydligt utmärkt på marken och vägarbetet påbörjats på fastigheten.

20 §.

Anger fastställd arbetsplan, att mark utanför vägområdet får begagnas för vägarbete eller åtgärd i samband därmed, äger väghållaren taga marken i anspråk och nyttja den för det avsedda ändamålet under tid som angivits i planen.

21 §.

För upplåtelse av vägrätt eller av rätt enligt 20 § och för annat intrång som orsakas av vägens byggande eller begagnande är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren, om det ej avtalats eller uppenbarligen

förutsatts att ersättning icke skall lämnas. Å ersättningen skall utgå sex procent årlig ränta från den dag, då marken togs i anspråk.

Samma rätt till ersättning för intrång tillkommer också innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan marken togs i anspråk.

Medför vägens framdragande även nytta för fastigheten eller för särskild rätt i avseende å denna, skall ersättningen jämkas med hänsyn därtill.

22 §.

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

23 §.

Om fastighet genom upplåtelse av vägrätt undergått sådan minskning i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran, för vilken fastigheten svarade då marken togs i anspråk, skall ersättning som avses i 21 § jämte ränta nedsättas hos länsstyrelsen. Om fördelning och utbetalande av nedsatt belopp samt om verkan därav gäller i tillämpliga delar vad som är stadgat för det fall att nyttjanderätt eller servitutsrätt upplåtes genom expropriation.

24 §.

Har förlust å fordran som avses i 23 § uppstått till följd av att nedsättning ej skett, äger fordringens innehavare av väghållaren uppbära ersättning för förlusten mot avskrivning å fordringshandlingen.

Detsamma gäller om förlust tillskyndats fordringens innehavare genom att ersättning som avses i 21 § blivit för lågt beräknad och frågan om ersättningens storlek till följd av överenskommelse mellan väghållaren och fastighetens ägare eller av annan anledning ej blivit prövad av domstol.

25 §.

Vad som i fråga om ersättning avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållaren och fastighetens ägare eller annan sakägare gäller även mot den, som efter det marken togs i anspråk förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten.

26 §.

Uppstår till följd av att väg framdrages över fastighet synnerligt men vid nyttjandet av fastigheten eller viss del därav, är ägaren berättigad fordra att fastigheten eller delen skall lösas.

Har vägrätt upplåtits till en del av fastighet och beräknas ersättningen för intrång på återstående del av fastigheten uppgå till två tredjedelar av den delens värde, äger väghållaren lösa fastigheten. Vid bedömande om rätt till inlösen föreligger skall kostnad för åtgärd, som avses i 7 § andra stycket expropriationslagen, inräknas i ersättningen för intrång.

27 §.

Den som vill göra anspråk på ersättning eller fordra inlösen har att väcka talan härom hos expropriationsdomstolen såvida icke överenskommelse kan träffas. Prövning av fråga om ersättning kan i samma ordning påkallas även av väghållaren.

28 §.

Beträffande mål, som enligt 27 § skall upptagas av expropriationsdomstol, gäller bestämmelserna om domstol och rättegång i expropriationsmål och om expropriationskostnad i tillämpliga delar, såvida ej annat är särskilt stadgat. I fråga om inlösen av fastighet eller del därav gäller de allmänna bestämmelserna i expropriationslagen även i övriga tillämpliga delar.

Domstolen äger utdöma förskott å ersättning, vare sig det yrkas av den till ersättningen berättigade eller av väghållaren.

29 §.

Om väg indrages, upphör vägrätten. Väghållaren äger bortföra vad som inom vägområdet anbragts för vägändamål, såvida ej länsstyrelsen med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg bestämmer annorlunda.

Vad som ej bortförts inom ett år efter det vägen indragits tillfaller fastighetens ägare. Om särskilda omständigheter föranleder det, äger länsstyrelsen förlänga tiden.

30 §.

I fråga om mark till väg, som enligt fastställd generalplan eller stadsplan är avsedd till gata eller annan allmän plats eller särskilt trafikområde, äger vad i 18—29 §§ är stadgat icke tillämpning, sedan marken tagits i anspråk för avsett ändamål. Väghållaren svarar dock för dessförinnan jämlikt 21, 24 eller 26 § uppkommen ersättnings- eller lösningsrätt.

Tillfälligt upplåtande av mark m. m.

31 §.

Tillträde till fastighet får ej vägras den, som på uppdrag av vägmyndighet har att verkställa slakning eller mätning, undersökning av grund eller annan dylik förberedande åtgärd för byggande av väg.

Vid förrättningen skall tillses, att skada på växande gröda såvitt möjligt undvikas samt att skog icke onödigt nedhugges. Utan ägarens medgivande får träd ej skadas eller fällas i trädgård, annan därmed jämförlig plantering eller park.

32 §.

Kan på grund av pågående arbete, jordras eller översvämning eller av annan orsak samfärdseln icke utan våda framgå på väg, äger länsstyrelsen på fränställning av väghållaren föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för den tid sådan väg till följd av hindret är behövlig.

33 §.

Vill väghållare uppsätta snöskärm invid väg och kan överenskommelse med fastighetens ägare ej träffas, äger vägsynenämnden meddela väghållaren tillstånd till åtgärden.

34 §.

För skada, som uppkommer genom åtgärd enligt 31 § eller till följd av tillfällig vägs anordnande eller begagnande eller snöskärms uppsättande, skall väghållaren utge ersättning med belopp som i brist på överenskommelse bestämmes av vägsynenämnden.

35 §.

Vill väghållare på mark, som tillhör annan än kronan, taga sand, grus, jord eller sten till underhåll av väg och kan överenskommelse med fastighetens ägare icke träffas, skall frågan hänskjutas till vägsynenämnden. Om upplåtelse av den behövliga rättigheten icke kan antagas vålla markägaren större olägenhet, äger nämnden bestämma, att upplåtelse skall ske. Därvid har nämnden även att föreskriva, i vilken omfattning och hur rättigheten får utövas samt till vilket belopp eller efter vilka grunder ersättning skall utgå.

Enskilda utfartsvägar

36 §.

Vill någon ansluta enskild farväg till allmän väg eller eljest anordna utfart till allmän väg, har han att göra anmälan därom till länsstyrelsen senast tre månader innan arbetet påbörjas. Med utfart likställes brygga vare sig den är ägnad att befaras med fordon eller icke.

När anmälan inkommit, skall länsstyrelsen pröva, om den tillänkta utfarten kan godtagas med hänsyn till trafiksäkerheten, samt vid behov meddela förbud mot utfartens anordnande eller föreskrifter rörande dess läge eller utförande i övrigt. Om skäl föreligger, äger länsstyrelsen föreskriva, att utfarten får bibehållas viss tid med rätt för länsstyrelsen att på framtällning förlänga tiden. Länsstyrelsen äger också meddela trafikföreskrift, varigenom trafiken till och från den allmänna vägen begränsas att avse viss årslid, visst slag av trafik, trafik för viss fastighets behov eller dylikt.

Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning i fråga om sådan ändring av befintlig utfart, som kan vålla olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt.

37 §.

Om det behövs för att tillgodose trafiksäkerheten, äger länsstyrelsen föreskriva, att befintlig utfart skall genom väghållarens försorg avspärras, flyttas eller ändras på annat sätt.

Kan syftet med ifrågasatt avspärrning i stället vinnas genom sådan trafikföreskrift, som omnämnes i 36 § andra stycket, äger länsstyrelsen meddela dylik föreskrift. Trafikföreskrift kan förenas med föreskrift om flyttning eller ändring.

38 §.

Behöver vid verkställighet av länsstyrelses föreskrift om flyttning eller ändring av utfart tagas i anspråk mark, som tillhör annan fastighet än den,

för vilken utfarten är avsedd, äger väghållaren i fastighetsägarens ställe göra gällande dennes rätt att påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar och att föra talan vid förrättningen.

Vill väghållaren, för att minska de olägenheter, som åsamkas fastighet genom förbud eller föreskrift enligt 36 eller 37 §, själv bygga nödig utfartsväg för fastigheten, är han berättigad härtill. Kan väghållaren och fastighetens ägare ej enas i fråga om ianspråktagande av fastigheten tillhörig mark, äger vägsynenämnden på framställning förordna därom med iakttagande att syftet med åtgärden vinnes med minsta intrång och olägenhet för fastighetens ägare och annan. Behöver väghållaren taga i anspråk mark, som ingår i annan fastighet, skall bestämmelserna i första stycket äga motsvarande tillämpning.

39 §.

Uppkommer till följd av förbud eller föreskrift, som meddelats med stöd av 36 eller 37 §, avsevärd ökning av eljest erforderlig väghållningskostnad eller annat avsevärt men vid brukandet av fastighet, som haft utfart till allmän väg, är fastighetens ägare berättigad till ersättning härför av väghållaren. Ersättning utgår dock icke för kostnad eller olägenhet, som föranletts av underlåtenhet att iakttaga stadgandet i 36 § första stycket eller förbud eller föreskrift, som meddelats med stöd av 36 § andra eller tredje stycket. Den som genom dylik underlåtenhet åsamkar väghållaren avsevärd kostnad för avspärrning, flyttning eller ändring av utfart, är pliktig att gottgöra väghållaren sagda kostnad.

Samma rätt till ersättning, som enligt vad nu sagts tillkommer ägare av fastighet, tillkommer även innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan förbudet eller föreskriften meddelades.

I fråga om ersättning enligt denna paragraf äger bestämmelserna i 23--28 §§ motsvarande tillämpning.

40 §.

Uppkommer till följd av förbud eller föreskrift enligt 36 eller 37 § för fastighet eller del därav, som haft utfartsväg till allmän väg, synnerligt men av den art att ersättning därför kan utgå enligt 39 §, är ägaren berättigad fordra, att fastigheten eller delen därav skall lösas. Därom gäller i övrigt vad i 26--28 §§ sägs.

41 §.

Stadgandena i 36--40 §§ äger icke tillämpning i fråga om enskild väg, som är upptagen i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan.

Förbud eller föreskrift, som meddelats med stöd av 36 eller 37 §, skall, om länsstyrelsen så förordnar, lända till efterrättelse utan hinder av fördragskagan.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter

42 §.

Inom vägområde får ej någon utan länsstyrelsens tillstånd vidtaga åtgärd, som bereder olägenhet för samfärdseln eller väghållningen. Givet tillstånd kan när som helst återkallas.

Utan hinder av vad i första stycket sagts får grävning eller liknande åtgärd företagas och upplag eller annan anordning förekomma, om så erfordras för arbete, som utföres av väghållaren, eller som avses i 55 §. Behöver vägen avstängas eller annan väsentlig trafikinskränkning vidtagas, har väghållaren att hos vederbörande myndighet utverka beslut härom.

Vad i denna paragraf är föreskrivet skall icke äga tillämpning beträffande grind eller bom, där väg korsas av järnväg, spårväg eller vattenväg, ej heller i fråga om dylik anordning, som erfordras för gränsbevakningens eller riksförsvarets behov.

43 §.

Inom vägområde eller inom ett avstånd av tolv meter därifrån får annan än väghållaren icke utan tillstånd av länsstyrelsen ulomhus inrätta fast belysning eller annan fast ljuskälla av annan typ än sådan, som för ändamålet godkänts av statens vägverk. Ej heller får annan än väghållaren utan tillstånd av länsstyrelsen någonstädes inrätta fast strålkastare eller annan fast ljuskälla, som kan avsevärt påverka ljusförhållandena för trafiken på väg.

Om det är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten, äger länsstyrelsen meddela förbud att begagna fast ljuskälla, som annan än väghållaren inrättat inom vägområde eller i dess närhet. I stället för sådant förbud äger länsstyrelsen förordna, att ljuskällan endast får begagnas sedan den ändrats på sätt länsstyrelsen föreskriver. Väghållaren är pliktig att ersätta ägaren värdet av anordning som blivit förbjuden eller kostnaden för erforderlig ändring därav. Tvist om sådan ersättning handlägges enligt reglerna i 27 §.

44 §.

Inom ett avstånd av tolv meter från vägområde får ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller komma till stånd någon anordning som kan försvåra väghållningen, skymma utsikten över vägbanan eller eljest inverka menligt på trafiksäkerheten. Om det erfordras av trafiksäkerhetsskäl, äger länsstyrelsen föreskriva ökning av avståndet, dock högst till femtio meter. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg får ej utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller annan för trafiksäkerheten menlig anordning komma till stånd inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter belägna i vägbanornas mittlinjer femtio meter från korsningen.

I närheten av väg får ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras stängsel, som kan förorsaka snösamling på vägen.

När fråga är om sådan byggnad eller anordning, som är lätt flyttbar eller av ringa värde, kan tillstånd enligt första eller andra stycket begränsas till att avse rätt att bibehålla byggnaden eller anordningen under viss tid med rätt för länsstyrelsen att på framställning förlänga tiden.

45 §.

Sedan arbetsplan för väg har blivit fastställd, skall vad i 44 § är stadgat om förbud mot uppförande av byggnad äga motsvarande tillämpning så länge fastställelsebeslutet är gällande.

Är fråga väckt om byggande av väg, äger länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad inom visst område, som kan beräknas bli taget i anspråk för vägen. Om synnerliga skäl föreligger, kan

förbudet utsträckas att gälla mark, som beräknas komma att ligga vid sidan av vägområdet inom ett avstånd av högst femtio meter från vägområdet. Sådant förbud får ej meddelas för längre tid än tre år men kan förlängas, varje gång på högst tre år, om synnerliga skäl föreligger därtill.

46 §.

Har, då förbud enligt 44 § blir gällande, annan anordning än byggnad redan kommit till stånd på plats, där förbudet skall gälla, äger vägsynenämnden föreskriva skyldighet för anordningens ägare att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, som icke försvårar väghållningen eller medför men för trafiksäkerheten. För kostnad och skada, som uppkommer genom sådan föreskrift, skall väghållaren betala ersättning med belopp, som vägsynenämnden bestämmer.

47 §.

Om så finnes påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten på väg eller viss del därav eller av annat särskilt skäl, äger länsstyrelsen fastställa plan för lokalisering av serviceanordningar. Planen skall angiva de områden vid eller i närheten av vägen som avses för serviceanordningar samt, i den mån det finnes erforderligt, vilka delar av områdena som avses för anordningar av skilda slag. I planen skall angivas visst avstånd, högst 300 meter räknat från vägen, inom vilket serviceanordningar eljest icke får inrättas.

Med serviceanordning avses byggnad eller annan fast anläggning för rörelse, inom vilken varor eller tjänster utbjudes till de vägfarande, samt skylt, affisch eller liknande anordning, som hänvisar de vägfarande till sådan rörelse och icke är att hänföra till vägmärke.

48 §.

Sedan plan för lokalisering av serviceanordningar fastställts, får ej utan länsstyrelsens tillstånd serviceanordning inrättas i strid mot planen eller befintlig anordning tagas i anspråk för ändamål, som strider mot denna.

Då fråga uppkommit om upprättande och fastställande av plan för lokalisering av serviceanordningar, äger länsstyrelsen meddela förbud för viss tid, högst ett år, att inrätta serviceanordning utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen. Förbudet skall avse visst område, som kan antagas komma att beröras av planen. Uppkommer frågan innan vägen färdigbyggt, skall i fråga om förbudets giltighetstid gälla vad som sägs i 45 § andra stycket.

49 §.

Kan till följd av förbud enligt 44 § eller 48 § första stycket fastighet eller del därav nyttjas allenast på sådant sätt, att uppenbart missförhållande uppkommer mellan markens värde före och efter förbudet, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren för den skada han härigenom lider. Samma rätt till ersättning tillkommer innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan förbudet blev gällande. I fråga om ersättningen äger i övrigt bestämmelserna i 23—28 §§ motsvarande tillämpning.

Fastighetens ägare kan, om han så önskar, i stället påfordra att fastigheten eller del därav skall lösas. I fråga om sådan inlösen gäller vad i 26—28 §§ sägs.

Har förbud enligt 45 § första eller andra stycket varit gällande längre än fem år, skall vad här ovan sagts om ersättning äga motsvarande tillämpning.

50 §.

Vad i 44—48 §§ är stadgat äger icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan.

51 §.

Är för vinnande av fri sikt, för vägs upplorkande eller för hindrande av snösamling på väg behövt, att träd eller buske borthugges eller att träd kvistas, eller påkallas eljest i trafiksäkerhetens intresse sådan åtgärd och kan överenskommelse med fastighetens ägare ej träffas, äger vägsynenämnden besluta, att erforderliga åtgärder får vidtagas av väghållaren på dennes egen bekostnad, och meddela behövliga föreskrifter om utförandet av åtgärderna. Uppkommer i anledning av beslutet avsevärd skada, skall väghållaren ersätta denna med belopp, som vägsynenämnden bestämmer.

Detsamma gäller, om behov föreligger av att bortskaffa för driften av väg hinderlig anordning invid vägen. I sist avsett fall skall dock uppkommen skada ersättas, även om den ej är avsevärd.

52 §.

Går väg utmed eller över vatten eller fördjupning eller eljest på sådan höjd över den angränsande marken, att därav kan uppstå våda för vägfarande, skall vid vägen finnas nödigt skyddsvärn.

Vid väg skall, till upplysning för de vägfarande, finnas uppsatta erforderliga vägmärken.

53 §.

Utmed väg får ej upplagas grop eller grav av beskaffenhet att medföra fara för vägens bestånd.

54 §.

Annonstavla, reklamskylt eller dylikt får ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma utmed väg på mindre avstånd än femtio meter från vägområdet. Vad nu är sagt avser dock icke tavla, skylt eller dylikt på byggnad inom lättbebyggt område eller anordning, som uppsatts på annorlätades belägen byggnad till upplysning om där bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet och ej heller anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt.

Inom synhåll från väg får icke i något fall förekomma i första stycket avsedd anordning, som till form, färg eller eljest är av beskaffenhet att av vägfarande kunna förväxlas med vägmärke eller säkerhetsanordning av fastställd typ.

Anordning, som allenast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt första stycket, får förbli orubbad, om ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för fastighetens ägare att borttaga anordningen. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren betala ersättning med belopp, som bestämmes av vägsynenämnden.

55 §.

Inom område för väg får ej utan väghållarens medgivande framdragas elektrisk ledning, ledning för vatten eller annan därmed jämförlig ledning. Väghållaren skall pröva, om arbetet kan tillåtas, såvida ej dylik prövning

lagligen skall ske i annan ordning, samt meddela de föreskrifter beträffande arbetets bedrivande och rätten till upplag eller annan anordning, vilka utöver vad därom kan vara särskilt bestämt erfordras med hänsyn till samfärdseln och väghållningen. Vad nu sagts gäller även arbete på redan framdragen ledning.

*Särskilda bestämmelser för stad, samhälle eller landskommun,
som är väghållare*

56 §.

Stad, samhälle eller landskommun, som är väghållare, är berättigad att, under de förutsättningar och i den ordning särskilt stadgas, erhålla bidrag av statsmedel till väghållningen.

57 §.

Underlåter någon i 56 § nämnd väghållare att bygga väg, för vilken arbetsplan blivit fastställd och för vars byggande väghållaren erhållit bidrag av statsmedel, eller eftersätter väghållaren underhållet av väg, och sker ej rättelse efter tillsägelse, äger statens vägverk förelägga väghållaren viss tid, inom vilken erforderliga åtgärder skall ha vidtagits vid äventyr, om den tiden försittes, att verket låter utföra dem på väghållarens bekostnad.

Innan föreläggande meddelas, skall länsstyrelsens yttrande inhämtas.

Särskilda bestämmelser om kronans väghållning inom område med stadsplan

58 §.

Skall i fall, då kronan är väghållare, väg byggas inom område, för vilket stadsplan blivit fastställd, har vederbörande stad, samhälle eller landskommun att tillhandahålla den mark, som erfordras för vägen.

Skäliga kostnader härför, efter avdrag för vad som belöper på förvaltningskostnad, skall ersättas av kronan.

59 §.

Beträffande skyldighet för kronan att i vissa fall iordningställa, upplåta och underhålla gata inom område med stadsplan gäller vad därom är föreskrivet i byggnadslagen.

Vägsynenämnd

60 §.

Vägsynenämnd utses för varje län. Nämnden skall bestå av ordförande och två ledamöter.

Vid tillsättning av vägsynenämnd iakttages, att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skall, såvitt möjligt, finnas företrädade inom nämnden.

61 §.

Ordförande och ledamöter i vägsynenämnden jämte suppleanter för envar av dem förordnas av länsstyrelsen för en tid av fyra år. Ordförande och suppleant för honom skall vara ordinarie innehavare av domarämbete.

Avgår ordförande, ledamot eller suppleant före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, skall ersättare utses för den tid, som återstod för den avgångne.

62 §.

Den som vill påkalla vägsynenämndens prövning av något ärende skall göra framställning därom hos länsstyrelsen, som beslutar om ärendets hänskjutande till nämnden.

63 §.

Mot ordförande eller ledamot i vägsynenämnd gäller de jäv, som i lag stadgas i fråga om domare.

Kan till följd av jäv eller laga förfall nämnden icke bli fulltalig, skall länsstyrelsen förordna ersättare.

64 §.

För besluts fattande inom vägsynenämnden fordras, att nämnden är fulltalig. Är vid omröstningen inom nämnden meningarna delade, gäller vad de flesta säger. Har envar sin särskilda mening, gäller ordförandens.

65 §.

Ordförande och ledamot i vägsynenämnd äger för sitt arbete och därmed förbundna kostnader åtnjuta ersättning av väghållaren. Nämnden äger dock, om det av särskild anledning provas skäligt, ålägga väghållarens motpart att helt eller delvis återbetala väghållaren vad denne fått utgiva.

Väghållare eller annan sakägare äger ej rätt till ersättning för sin talans bevakande inför nämnden.

66 §.

Närmare bestämmelser om vägsynenämnd meddelas av Konungen.

Länsvägnämnd

67 §.

Länsvägnämnd skall bestå av tolv ledamöter. Ledamöterna jämte en suppleant för var och en av dem förordnas av Konungen för en tid av fyra år, räknat från den 1 januari året därefter. Konungen utser tillika en av ledamöterna att vara ordförande och en att vara vice ordförande i nämnden.

Avgår ledamot, inträder för återstående del av tjänstgöringstiden den för honom utsedde suppleanten. Om så erfordras, förordnar Konungen ny ledamot och suppleant för nämnda tid.

Det åligger länsstyrelsen att i god tid innan ledamöter och suppleanter skall utses till Konungen inkomma med förslag på personer, som är lämpliga att tjänstgöra i nämnden.

68 §.

Länsvägnämnden sammanträder å det ställe och de tider nämnden bestämmer och dessutom så ofta ordföranden finner det behövt samt då länsstyrelsen förordnar därom eller minst halva antalet av nämndens ledamöter för uppgivet ärende gör framställning därom. Om utsatt sammanträde skall meddelande ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

Länsvägnämnden äger ej handlägga något ärende, om icke minst halva antalet ledamöter är tillstädes. Är vid omröstning meningarna delade, gäller vad de flesta säger. Vid lika röstetal gäller den mening, som ordföranden biträder.

69 §.

Vid sammanträde med länsvägnämnden skall ordföranden föra eller på sitt ansvar låta föra protokoll.

Justering av protokollet verkställs av ordföranden jämte minst två därtill för varje gång av nämnden utsedda närvarande ledamöter. Justering kan också verkställas av nämnden antingen genast eller vid nästa sammanträde. Avskrift av justerat protokoll skall ofördröjligen insändas till länsstyrelsen.

Ordföranden åligger härjämte att ombesörja nämndens skriftväxling, mottaga alla dit ställda framställningar, vårda nämndens handlingar och hålla register över dem.

70 §.

Ledamot av länsvägnämnd skall för sitt arbete och därmed förbundna kostnader åtnjuta ersättning av statsmedel efter grunder som Konungen bestämmer.

Ansvar, handräckning och fullföljd av talan

71 §.

Bryter någon mot förbud, som meddelats i denna lag eller på grund av föreskrift däri, eller underlåter ägare av fastighet att ställa sig till efterrättelse föreskrift, som meddelats med stöd av 46 § eller 54 § tredje stycket,

skall han straffas med böter från och med tio till och med trehundra kronor.

72 §.

Uppföres byggnad eller utföres ledningsarbete i strid mot förbud eller annan föreskrift, som meddelats i eller med stöd av 44, 45, 48 eller 55 §, äger överexekutor meddela handräckning till rättelse i vad som sålunda olagligen skett. Beträffande sådan handräckning gäller samma bestämmelser som de, vilka är stadgade för det i 191 § utsökningslagen avsedda fallet.

Om förbud, som meddelats i eller med stöd av 42, 43, 44, 53 eller 54 § och ej avser byggnadsuppförande, icke iakttages och rättelse ej sker genast efter tillsägelse av väghållaren eller utmätningsmannen i orten, eller om föreskrift, som meddelats med stöd av 46 § eller 54 § tredje stycket, icke efterkommes, äger utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

Iakttages ej förbud, som meddelats i eller med stöd av 48 §, äger länsstyrelsen meddela föreläggande om rättelse och därvid utsätta vite, såvida icke åtgärd enligt första stycket kan komma i fråga.

73 §.

Ansökan om handräckning enligt 72 § göres av väghållaren. Kostnaden för förrättningen skall, om ansökan gjorts av annan väghållare än kronan, förskjutas av väghållaren och omedelbart efter förrättningens slutförande av utmätningsmannen uttagas hos den försumlige.

74 §.

Den som ej åtnöjes med vägsynenämnds beslut äger däröver anföra besvär hos länsstyrelsen i den ordning som är bestämd för överklagande av förvaltande myndighets beslut.

Statens vägverks beslut om fastställande av arbetsplan för väg, om förändring av enskild väg till allmän eller om indragning av väg samt länsstyrelsens beslut om införande av etableringskontroll för serviceanordningar skall utfärdas efter anslag. Tiden för anförande av besvär mot beslutet skall räknas från den dag, då anslaget skedde.

Över beslut av länsstyrelse eller vägsynenämnd får talan föras, förutom av den saken rör, även av statens vägverk eller den som verket förordnat därtill. Länsvägnämnd äger föra talan mot beslut av statens vägverk eller länsstyrelse.

75 §.

Har någon anfört besvär över beslut enligt 32 § om upplåtande av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg, enligt 33 § om uppsättande av snöskärm, enligt 43 § andra stycket om förbud att begagna fast ljuskälla, enligt 44 § första stycket om ökning av där angivna minsta avstånd, enligt 45 § andra stycket om förbud att uppföra byggnad, enligt 48 § andra stycket om förbud att inrätta serviceanordning eller enligt 57 § om föreläggande av där avsedd art, skall besvärerna icke föranleda uppehåll med beslutets eller föreläggandets verksällande eller hindra utlagande av kostnad därför, såvida ej den myndighet, som har att pröva besvärerna, förordnar annorlunda.

Övergångsbestämmelser

76 §.

Denna lag träder i kraft den

Genom denna lag upphäves

lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar;

lagen den 30 juni 1943 (nr 436) om vägnämnder och länsvägnämnder;

stadgan den 30 juni 1943 (nr 437) angående behandlingen av vissa vägförfrågor (vägstadga);

kungörelsen den 30 september 1966 (nr 530) om rikets indelning i vägnämndsområden;

så ock vad som i övrigt finnes i lag eller särskild författning stridande mot nya lagens bestämmelser.

Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersättes genom bestämmelse i nya lagen, skall denna i stället tillämpas.

77 §

Tillstånd, förbud eller annan föreskrift, som meddelats med stöd av bestämmelse i äldre lag, skall gälla som om den meddelats enligt närmast motsvarande föreskrift i nya lagen.

78 §.

Mål om vägrätt eller om ersättning för intrång av annan anledning än vägrättsupplåtelse, vilket anhängiggjorts vid domstol före nya lagens ikraftträdande, skall behandlas enligt äldre lag.

79 §.

Vad i nya lagen är föreskrivet rörande vägrättsinnehavares befogenheter med avseende å mark, som omfattas av vägrätten, skall gälla även om vägrätten upplåtits enligt äldre lag.

Ägare av mark, vilken besväras av vägrätt, samt innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till marken, som upplåtits före nya lagens ikraftträdande, äger, under förutsättning att upplåtelse av vägrätt enligt nya lagen skulle, om den skett vid tiden för ikraftträdandet, ha föranlett avsevärt högre ersättning än en vid samma tidpunkt verkställd upplåtelse enligt äldre bestämmelser, erhålla gottgörelse av väghållaren för skillnaden, såvida talan därom väckes före den I fråga om sådan ersättning skall bestämmelserna i 23—25 samt 27 och 28 §§ ha motsvarande tillämpning. Å ersättningen skall utgå sex procent årlig ränta från dagen för nya lagens ikraftträdande.

80 §.

Vad i 39 och 40 §§ i nya lagen är föreskrivet i fråga om fastighet, som haft utfart till allmän väg, skall äga motsvarande tillämpning å fastighet, som tillkommit före den 1 januari 1948 och som uppenbarligen förutsatts skola erhålla utfart till sådan väg, såvida anmälan enligt 36 § göres före den

81 §.

Ledamöter och suppleanter i vägsynenämnder, länsvägnämnder och vägnämnder, som utsetts i enlighet med äldre lag, skall vid nya lagens ikraftträdande frånträda sina uppdrag. Nya vägsynenämnder och länsvägnämnder skall utses före lagens ikraftträdande.

2) Förslag till Vägstadga

Härigenom förordnas som följer.

Olika slag av allmänna vägar

1 §.

Allmänna vägar är av två slag, nämligen

- a. *riksväg*, vartill hänföres väg av synnerligen stor betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln; samt
- b. *länsväg*, varmed avses annan väg än riksväg.

Med ledning av förslag, som uppgjorts av statens vägverk på framställning av länsstyrelse eller efter länsstyrelsens hörande, bestämmer Konungen eller, om Konungen så förordnat, vägverket till vilken grupp varje väg skall räknas.

Flerårsplaner m. m.

2 §.

För att tjäna till ledning vid fördelningen av de medel, som beviljas för byggande av vägar inom områden, där kronan är väghållare, skall för varje län i mån av behov upprättas och fastställas särskilda flerårsplaner för byggande av riksvägar och av länsvägar. För hela riket skall upprättas och fastställas flerårsplan för byggande av större broar (storbroar).

Flerårsplan skall avse fem år och skall förnyas vart tredje år. Påkallas av särskilda förhållanden annan tid för förnyandet, beslutar Konungen härom.

Till grund för fördelning av vägbyggnadsmedel mellan sådana städer, samhällen och landskommuner, som är väghållare, skall ligga en fördelningsplan. Rörande sådan plan gäller vad som är särskilt stadgat därom.

3 §.

Vid upprättande och fastställande av flerårsplan skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket och möjligheterna att tillgodose dessa behov inom ramen för de medel som påräknas.

I flerårsplan skall upptagas alla vägföretag som — under förutsättning att anslag beviljas — beräknas komma till utförande under den tid planen avser, med angivande av fördelningen av arbetena och de ungefärliga kostnaderna på olika år. Företagen skall upptagas i ordning efter angelägenhetsgrad. Fördelningen på olika år skall ske så, att arbetena kan bedrivas i en takt, som är lämplig från ekonomisk synpunkt, med särskilt beaktande av att personal och maskiner bör utnyttjas effektivt.

4 §.

Flerårsplan för byggande av riksvägar upprättas av statens vägverk. Dessförinnan inhämtas länsstyrelsens förslag beträffande de företag, som anses böra utföras under den tid planen skall avse. Före avgivande av sitt förslag skall länsstyrelsen höra styrelserna för länets kommuner och länsvägnämnden. Över upprättad plan skall yttrande inhämtas från länsstyrelsen, sedan denna i sin tur berett kommunernas styrelser och länsvägnämnden tillfälle att yttra sig över planen. Har länsstyrelsen intet att invända mot planen, skall statens vägverk fastställa densamma. Eljest hänskjutes frågan till Konungens prövning.

Flerårsplan för byggande av länsvägar upprättas av länsstyrelsen. Före upprättandet av flerårsplan skall länsstyrelsen infordra förslag från styrelserna för länets kommuner beträffande företag, som anses böra utföras under den tid planen skall avse. Över upprättad plan skall yttranden inhämtas av kommunernas styrelser och länsvägnämnden. Sedan länsstyrelsen vidtagit de jämkningar i planen, som kan påkallas av yttrandena, skall länsstyrelsen insända planen jämte yttrandena till statens vägverk för prövning. Kan statens vägverk godtaga av länsstyrelsen upprättad plan, skall verket fastställa planen. Eljest hänskjutes frågan till Konungens prövning.

5 §.

Flerårsplan för byggande av storbroar upprättas av statens vägverk efter hörande av länsvägnämnderna och länsstyrelserna och fastställs av Konungen.

6 §.

Fastställd flerårsplan skall genom statens vägverks försorg delgivas länsstyrelse, länsvägnämnd, överlantmätare, länsarkitekt och styrelserna för vederbörande kommuner. Länsstyrelsen skall föra in meddelande om fastställelsebeslutet i länskungörelserna.

7 §.

Fastställd flerårsplan skall i huvudsak följas vid vägarbetenas bedrivande, såvida ej Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, statens vägverk bestämt att beviljat anslag får användas för visst ändamål, som ej upplagits i planen.

Behöver på grund av ändrade förhållanden eller av annan orsak väsentlig ändring vidtagas i fråga om ordningen för företagets utförande eller annan väsentlig avvikelse göras från fastställd flerårsplan, äger statens vägverk att, efter hörande av länsvägnämnden och länsstyrelsen, förordna härom, såvitt avser plan som fastställts av vägverket. I händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen och vägverket skall frågan hänskjutas till Konungens prövning. Är fråga om avvikelse från flerårsplan, som fastställts av Konungen, beslutar Konungen härom.

Beslut enligt andra stycket om avvikelse från flerårsplan skall genom vägverkets försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägnämnden och styrelserna för vederbörande kommuner, varjämte länsstyrelsen har att föra in meddelande om beslutet i länskungörelserna.

Förberedande utredning av vägfrågor

8 §.

Den, som vill att ny väg skall anläggas, har att göra ansökan därom hos länsstyrelsen.

Fråga om anläggande av väg kan även väckas av länsstyrelsen eller statens vägverk eller genom att Konungen anbefaller länsstyrelsen att pröva frågan.

9 §.

När fråga väckts om byggande av ny väg, skall länsstyrelsen utreda vägens betydelse och angelägenhetsgrad. Har frågan uppkommit i annan ordning än genom framställning av vederbörande kommun, skall yttrande inhämtas från kommunens styrelse. Länsstyrelsen bör också inhämta yttrandet från de övriga myndigheter, vilkas verksamhetsområde beröres av företaget, och från andra, som kan lämna upplysning i saken. Om det finnes lämpligt, äger länsstyrelsen kalla trafikanter och andra, som saken kan angå, att yttra sig vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar.

Utan hinder av vad som sägs i första stycket skall ansökan om byggande av väg genast avslås, om det med hänsyn till kända förhållanden är uppenbart, att den icke kan bifallas. Framgår av verkställd utredning, att vägen icke är av den betydelse, att den bör byggas såsom allmän, skall länsstyrelsen efter samråd med statens vägverk meddela beslut om inställande av vidare åtgärder i saken. Detsamma gäller om vägen icke är av den angelägenhetsgrad, att medel till densamma kan påräknas under de närmaste åren, och det icke av annat skäl är angeläget, att arbetsplan upprättas utan dröjsmål.

Prövar länsstyrelsen företaget vara av den angelägenhetsgrad, att medel till detsamma kan påräknas under de närmaste åren eller är det av annat skäl angeläget, att arbetsplan upprättas utan dröjsmål, skall länsstyrelsen hänskjuta frågan om företagets utförande till fortsatt prövning vid upprättande av flerårsplan eller fördelningsplan.

10 §.

Bestämmelserna i 8 och 9 §§ gäller i tillämpliga delar även fråga angående omläggning eller förbättring av väg.

Avser saken endast beläggningsarbete eller mindre eller brådskande omlägnings- eller förbättringsarbete, får dock utredningen göras mindre vidlyftig, om detta påkallas av omständigheterna.

Arbetsplan

11 §.

Arbetsplan för väg inom område, där kronan är väghållare, upprättas genom vägförvaltningens försorg, såvida icke statens vägverk förordnat annorlunda.

Arbetsplan för väg inom område, där stad, samhälle eller landskommun är väghållare, upprättas genom dess försorg i enlighet med anvisningar, som meddelas av vägverket.

12 §.

Vid upprättande av arbetsplan skall särskilt iakttagas

att det trafikbehov, som föranlett planens upprättande, tillgodoses i största möjliga utsträckning;

att vägen anslutes till befintligt och planerat vägnät på ändamålsenligt sätt;

att vägen med avseende å sträckning och byggnadssätt utföres så, att byggnadskostnaderna och kostnaderna för framtida utbyggnad såvitt möjligt begränsas;

att onödigt intrång för fastighet och från fastighetsbildningssynpunkt olämplig vägsträckning undvikas;

att nödig hänsyn lages till befintlig och blivande bebyggelse utmed vägen;

att vägen erhåller en mjuk och naturlig inpassning i landskapet;

att fornlämning eller naturföremål av större intresse icke utan tvingande skäl skadas av företaget;

att anordning för vägbelysning, om sådan upptages i arbetsplanen, överensstämmer med de normer som fastställts i särskild ordning; samt

att arbetsplanen utarbetas med sådan noggrannhet, att den kan i sin helhet följas utan andra än oväsentliga jämkningar.

Om så finnes påkallat, skall särskild utredning verkställas rörande möjligheterna att avhjälpa eller minska intrång till följd av vägföretaget genom att verkställa ägoutbyte eller annan ändring i fastighetsindelningen.

13 §.

I arbetsplan skall redovisas den mark, som skall ingå i vägområdet, och den mark, som därutöver behöver tagas i anspråk för vägarbete eller annan åtgärd i samband med byggandet av vägen. Om vägen skall vara försedd med sådana anordningar, som avses i 2 § första stycket andra punkten eller 2 § andra stycket lagen om allmänna vägar, skall dessa anordningar redovisas i planen. I planen skall även angivas, om väghållarens rätt till vägområdet skall i något avseende vara mindre omfattande än som i allmänhet gäller på grund av bestämmelsen i 18 § första stycket andra punkten lagen om allmänna vägar.

Vad nu sagts utgör icke hinder mot upprättande av förberedande arbetsplan, vari endast redovisas vägens sträckning, de områden som skall tagas i anspråk för vägen samt den huvudsakliga omfältningen av de anordningar som planeras. Sådan förberedande arbetsplan skall, så snart det lämpligen kan ske, kompletteras genom slutlig arbetsplan. Vägföretaget får påbörjas först sedan slutlig arbetsplan utarbetats och, om så erfordras, fastställts.

14 §.

Vid utarbete av arbetsplan skall samråd beträffande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med länsstyrelsen och med de övriga myndigheter, lokala organ och sammanslutningar, som kan ha ett väsentligt intresse av företaget.

Tillfälle skall beredas kommunens styrelse och envar ägare till fastighet, som beröres av företaget, såvida han är känd och boende inom riket, att närvara vid sammanträde på platsen och därvid framföra sina synpunkter. Meddelande om sådant sammanträde får ske genom posten. Är mark, som beröres av företaget, samfällad för flera fastigheter med skilda ägare och finnes känd styrelse eller annan, som är satt att förvalta samfälligheten, är det

tillräckligt att meddelande tillställs ledamot av styrelsen eller förvaltaren. Äger denne ej själv föra talan för delägarna i samfälligheten är han gentemot dem ansvarig för att meddelandet tillställs någon, som äger behörighet härtill, eller, om sådan ej finnes, kommer till delägarnas kännedom. Finnes ej känd styrelse eller förvaltare, får meddelandet sändas till en av delägarna att av honom hållas tillgängligt för dem alla, såvida samtidigt med utsändandet kungörelse införes i tidning inom orten med uppgift om vägföretaget och om namnet på den delägare, som erhållit meddelandet.

Bestämmelserna i andra stycket behöver icke iakttagas i fråga om arbetsplan för väg inom område, som enligt fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan är avsett att ingå i trafikled eller annan allmän plats, såvida icke avvikelse föreslås från vad som bestämts i sådan plan.

15 §.

Arbetsplan, som avser riksväg eller längre sträcka av länsväg genom två eller flera län eller infartsväg till stad eller som inrymmer färja, bro eller annat konstarbete, skall insändas till statens vägverk för förberedande granskning. Detsamma gäller om sådan granskning eljest av särskilt skäl anses behövlig. Vägverket äger dock för visst fall eller viss grupp av fall förordna, att granskning icke skall äga rum.

Befinnes vid granskningen, att arbetsplanen icke kan godtagas, förordnar vägverket om ändring av planen eller om upprättande av ny plan.

16 §.

I fall, då granskning enligt 15 § icke skall äga rum, samt då arbetsplan vid sådan granskning godtagits av statens vägverk med eller utan ändring, skall planen i tillräckligt antal exemplar överlämnas till länsstyrelsen.

17 §.

Om arbetsplan skall utställas och fastställas, har länsstyrelsen att bestämma viss tid, inom vilken anmärkningar mot planen får ingivas till länsstyrelsen. Under denna tid skall planen eller kopia därav finnas tillgänglig för granskning av allmänheten hos länsstyrelsen, vägförvaltningen och vederbörande byggnadsnämnd.

Styrelsen för och byggnadsnämnden i kommun, där vägen skall gå fram, andra myndigheter vilkas verksamhetsområde kan beröras av förslaget samt sammanslutningar och andra som saken kan angå skall genom länsstyrelsens försorg underrättas om den upprättade arbetsplanen, om den tid inom vilken anmärkningar skall vara inkomna till länsstyrelsen och om var planen finns tillgänglig. Kan företaget inverka på kommunikationsförhållandena inom närliggande kommun, skall också den kommunens styrelse underrättas om arbetsplanen.

Berör vägföretaget annat område än sådant, som enligt fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan skall ingå i trafikled eller annan allmän plats, skall härjämte varje ägare av fastighet inom området, såvida han är känd och boende inom riket, underrättas om vad som av hans mark skall tagas i anspråk för vägen eller för arbete i samband med vägens byggande och om att lagakraftätagande beslut om fastställande av arbetsplan medför skyldighet att upplåta marken till väghållaren mot ersättning, som bestämmes i den ordning lagen om allmänna vägar föreskriver. Underrättelse till fastighetsägare får lämnas genom rekommenderad försändelse. Är marken samfällad, skall i övrigt bestämmelserna i 14 § andra stycket ha motsvarande tillämpning.

18 §.

Länsstyrelsen äger efter samråd med statens vägverk föranstalta om upprättande av alternativt förslag till arbetsplan. I händelse av meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen och statens vägverk skall frågan hänskjutas till Konungens prövning.

Innebär sådant alternativt förslag annan än oväsentlig ändring av den förut upprättade planen, skall de i 17 § föreskrivna åtgärderna vidtagas även i fråga om det alternativa förslaget.

19 §.

Sedan arbetsplan, som är avsedd att fastställas, slutbehandlats av länsstyrelsen, skall länsstyrelsen överlämna planen jämte inkomna yttranden till statens vägverk för prövning. Om planen avser område, där kronan är väghållare, samt om så eljest anses behövt, skall länsstyrelsen vid översändandet bifoga eget utlåtande över planen.

20 §.

Finner statens vägverk, att en av länsstyrelsen översänd arbetsplan bör överarbetas, äger verket förordna härom. Vidtages annan än oväsentlig ändring i planen, skall de i 17 § föreskrivna åtgärderna vidtagas även i fråga om det överarbetade förslaget.

Finner statens vägverk, att arbetsplan, som länsstyrelsen lämnat utan erinran, kan godtagas och att företaget har tillräcklig aktualitet, skall vägverket fastställa planen att lända till efterrättelse vid företagets utförande.

Anser sig vägverket icke kunna fastställa av länsstyrelsen förordad arbetsplan, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

21 §.

Beslut, varigenom Konungen eller statens vägverk fastställt arbetsplan, skall genom vägverkets försorg delgivas länsstyrelsen, länsvägsnämnden, överlantmätaren, länsarkitekten och styrelserna för vederbörande kommuner. Länsstyrelsen skall föra in meddelande om beslutet i länskungörelserna.

Har fastställelsebeslutet meddelats av vägverket, skall härjämte envar, som i ärendet framställt yrkande, vilket genom beslutet helt eller delvis lämnats utan bifall, bevisligen underrättas om beslutet, om vad den som vill klaga har att iakttaga och om påföljden för det fall att sådant försummas.

22 §.

Vid upprättande av arbetsplan, som endast avser förbättring eller omläggning av befintlig väg, samt vid upprättande av sådan slutlig arbetsplan, som avses i 13 § andra stycket, är det tillåtet att förenkla det i 14—19 §§ angivna förfarandet med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Markägare, som är känd och boende inom riket, skall dock alltid erhålla tillfälle att yttra sig över planen i vad den berör honom, om så skolat ske enligt de nyss åberopade bestämmelserna och markägaren icke skriftligen medgivit ianspråktagandet av honom tillhörig mark.

23 §.

Närmare anvisningar om upprättande av arbetsplan meddelas av statens vägverk.

Rörande utredning, som avses i 12 § andra stycket, meddelas närmare anvisningar av statens vägverk efter samråd med lantbruksstyrelsen och lantmateristyrelsen.

Förändring av enskild väg till allmän

24 §.

Fråga om förändring av enskild väg till allmän väckes i samma ordning som enligt 8 § gäller för fråga om anläggande av ny väg.

25 §.

När fråga uppkommit om förändring av enskild väg till allmän, skall länsstyrelsen utreda, om vägen är av den betydelse att den kan förändras till allmän samt i vilket skick vägen befinner sig. Tillfälle skall beredas lokala organ och andra, vilkas hörande kan tjäna till upplysning, att yttra sig i saken. Om det finnes lämpligt, äger länsstyrelsen kalla trafikanter och andra, som saken kan angå, att yttra sig vid sammanträde inför länsstyrelsen eller den länsstyrelsen förordnar.

Utan hinder av vad som sägs i första stycket skall ansökan om förändring av enskild väg till allmän genast avslås, om det med hänsyn till kända förhållanden är uppenbart, att den icke kan bifallas.

Finner länsstyrelsen på grund av förebragt utredning, att vägen icke utan betydande omlägnings- eller förbättringsarbeten kan upplåtas för allmän trafik, skall fråga om utförandet av sådana arbeten behandlas i den för vägbyggnadsärenden angivna ordningen och spørsmålet om vägens förändring till allmän avgöras i samband därmed. Underrättelse härom skall bevisligen lämnas sökanden eller den, som väckt frågan. I annat fall skall länsstyrelsen med eget utlåtande översända handlingarna i ärendet till statens vägverk för prövning.

26 §.

Är statens vägverk i fråga om förändring av enskild väg till allmän av annan mening än länsstyrelsen, hänskjutes ärendet till Konungens prövning. I annat fall meddelar vägverket beslut.

Av Konungen eller vägverket meddelat beslut i ärende om förändring av enskild väg till allmän skall delgivas länsstyrelsen, styrelsen för vederbörande kommun och sökanden. Länsstyrelsen skall föra in meddelande om beslutet i länskungörelserna.

Handläggning av vissa andra vägfrågor

27 §.

Bestämmelserna i 24—26 §§ skall i tillämpliga delar gälla även vid handläggning av fråga om inrättande av särskild vinterväg eller indragning av allmän väg. Före indragning av allmän väg skall väghållaren i god tid samråda med ägare till fastigheter, som beröres av indragningen. När statens vägverk meddelat beslut om indragning av allmän väg, skall kungörelse därom genom länsstyrelsens försorg ofördröjligen införas i tidning inom orten.

28 §.

Innan länsstyrelsen fastställer plan för lokalisering av serviceanordningar, skall förslag i ämnet upprättas av vägförvaltningen i länet eller annan, som statens vägverk förordnat därtill. Förslaget skall innefatta utredning om behovet av planen samt rörande de områden, till vilka serviceanordningar lämpligen bör förläggas med hänsyn till trafiksäkerheten på vägen, trafikan-

terräs behov, redan verkställd eller tilltänkt planläggning enligt byggnadslagen och övriga omständigheter. Beträffande här avsett förslag skall i övrigt i tillämpliga delar gälla vad som i 14—18 §§ är föreskrivet rörande arbetsplan.

Närmare anvisningar om upprättande av planförslag meddelas av statens vägverk.

29 §.

Vad i 21 § är föreskrivet om beslut, varigenom statens vägverk fastställt arbetsplan, skall ha motsvarande tillämpning å beslut om fastställande av plan för lokalisering av serviceanordningar.

Vad nu sagts gäller även förordnande, som länsstyrelse meddelat med stöd av 44 § första stycket, 45 § andra stycket eller 48 § andra stycket lagen om allmänna vägar. Vidare skall varje ägare av mark, som beröres av förordnandet, såvida han är känd och boende inom riket, ofördröjligen bevisligen erhålla underrättelse om förordnandet, om vad den som vill klaga har att iakttaga och om påföljden för det fall att sådant försummas. Är marken samfäll, skall bestämmelserna i 14 § andra stycket ha motsvarande tillämpning.

30 §.

Det åligger statens vägverk att låta utreda vilka arter av ljuskällor, som kan bedömas vara utan menlig inverkan på trafiksäkerheten, samt meddela allmänt tillstånd att inrätta sådana ljuskällor utan hinder av 43 § lagen om allmänna vägar.

Registrering av vissa beslut

31 §.

Hos vägförvaltning skall föras register över förbud och tillstånd samt beslut om fastställelse av planer för lokalisering av serviceanordningar, som länsstyrelse meddelat med stöd av lagen om allmänna vägar. Registret skall föras särskilt för varje väg, som enligt gängse beteckningssätt har särskilt nummer, och skall i övrigt vara så inrättat, att av myndigheter och enskilda personer begärda upplysningar kan lämnas utan onödigt dröjsmål.

Närmare anvisningar om registret meddelas av statens vägverk.

Denna stadga träder i kraft den

1) Förslag

till

Väglag

Härigenom förordnas som följer.

Allmänna bestämmelser**1 §**

Denna lag gäller allmän väg.

Allmän väg är sådan för allmän samfärdsel upplåten väg, som av ålder ansetts som allmän eller enligt denna lag eller motsvarande äldre bestämmelser anlagts som allmän eller förändrats till allmän och som hålles av staten eller kommun.

Väg upphör att vara allmän, när vägen drages in. Är kommun väghållare, upphör väg att vara allmän, när vägen enligt byggnadslagen (1947:385) upplåtes eller skall vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Har väg upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

2 §

Till väg hör vägbana och övriga väganordningar.

Anordning, som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne, är väganordning. Motsvarande gäller i fråga om sådan till väg ansluten brygga eller färja med färjläge, som behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne.

Konungen kan föreskriva ytterligare villkor för att anordning, brygga eller färja skall räknas som väganordning.

3 §

Vägområde utgöres av den mark, som tagits i anspråk för väganordning.

Väghållning**4 §**

Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg.

Vid väghållning skall tillbörlig hänsyn tagas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och fornminnesvård.

5 §

Staten är väghållare i den mån ej Konungen eller, efter Konungens be-
myndigande, statens vägverk förordnar att kommun i stället för staten skall
vara väghållare inom sitt område eller del därav. Sådant förordnande får
meddelas endast om det är lämpligt med hänsyn till kommunens förutsätt-
ningar. Förordnande kan jämkas eller återkallas.

6 §

Statens vägverk handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommuns väghållning.

Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till vägverket hörande regionala förvaltning som Konungen bestämmer och, då kommun är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser därtill.

7 §

Är staten väghållare inom område med stadsplan, skall kommunen tillhandahålla den mark som behövs för väg.

8 §

Underlåter kommun att bygga väg, för vars byggande utgått statsbidrag, eller eftersätter kommun skyldighet i fråga om vägs drift, kan statens vägverk förelägga kommunen att inom viss tid vidtaga rättelse vid äventyr att verket låter utföra nödvändiga åtgärder på kommunens bekostnad.

9 §

Bestämmelserna i denna lag utgör ej hinder för kommun eller landstingskommun att lämna bidrag till byggande av väg.

Byggande av väg

10 §

Till byggande av väg räknas anläggning av ny väg, omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna.

Omläggning av väg i ny sträckning samt ombyggnad och förbättring av väg får ske, när det är påkallat från allmän synpunkt.

11 §

Fråga om byggande av väg prövas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

Konungen kan förordna att fråga om byggande av väg i vissa fall skall prövas av länsstyrelsen.

12 §

Om skyldighet för staten att iordningställa och upplåta allmän väg som gata inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, finns bestämmelser i byggnadslagen (1947: 385).

13 §

Vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande, att ändamålet med vägen nås utan oskälig kostnad och med minsta intrång eller olägenhet för annan.

14 §

Inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan skall väg byggas i överensstämmelse med planen. Gäller annars särskilda bestämmelser för marks bebyggande eller användning, såsom regionplan, utomplansbestämmelser eller naturvårdsföreskrifter, skall väg läggas så, att syftet med bestämmelserna icke motverkas.

Om särskilda skäl föreligger, kan undantag från planen eller bestämmelserna medges av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer. Även utan sådant medgivande får mindre avvikelser från plan göras, om åtgärden är förenlig med planens syfte.

15 §

För byggande av väg skall upprättas arbetsplan. Arbetsplan får uppdelas i förberedande och kompletterande arbetsplan.

I arbetsplan skall anges den mark som behöver tagas i anspråk för företaget. Arbetsplan skall även innehålla för företagets genomförande i övrigt behövliga uppgifter. I förberedande arbetsplan behöver uppgifter av sistnämnt slag redovisas endast i huvuddrag.

Förberedande arbetsplan skall fullständig genom kompletterande arbetsplan så snart det kan ske.

16 §

Vid utarbetande av arbetsplan skall samråd i fråga om vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken.

Förfarandet enligt första stycket får förenklas i fråga om arbetsplan för väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan eller byggnadsplan skall ingå i trafikled eller annan allmän plats, om ej avvikelse föreslås från vad som bestämts i sådan plan.

I fråga om arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg får förfarandet enligt första stycket förenklas. Ägare till fastighet, av vilken mark skall tagas i anspråk, skall dock alltid beredas tillfälle att yttra sig. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på kompletterande arbetsplan och på arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag.

17 §

Arbetsplan skall utställas för granskning.

Arbetsplan för väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan eller byggnadsplan skall ingå i trafikled eller annan allmän plats, behöver icke utställas, om den ej avviker från vad som bestämts i sådan plan.

Ej heller behöver arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg utställas, om ej mark behöver tagas i anspråk med vägrätt eller rätt som avses i 35 § eller om sådant ianspråktagande skriftligen medgivits av berörda fastighetsägare och innehavare av nyttjanderätt eller servitutsrätt. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på kompletterande arbetsplan och på arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag.

18 §

Arbetsplan fastställs av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, hänskjutes frågan om fastställande av planen till Konungens prövning.

Arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg behöver ej fastställas, om utställelse underlåtits med stöd av 17 § tredje stycket. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på kompletterande arbetsplan och på arbetsplan som innefattar endast ändring av arbetsplan för ännu ej färdigställt vägbyggnadsföretag.

Beslut om fastställande av arbetsplan är förfallet, om ej inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och i arbetsplanen angivet vägbyggnadsarbete påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, vägverket förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

19 §

Byggande av väg får påbörjas först sedan arbetsplan, som ej endast är förberedande, upprättats och, om annat ej följer av 18 § andra stycket, fastställts.

20 §

Vid byggande av väg får endast oväsentlig avvikelse göras från arbetsplanen. Göres sådan avvikelse i fråga om den mark som enligt arbetsplanen skulle tagas i anspråk för vägen, skall arbetsplanen justeras utan dröjsmål.

Enskild vägs förändring till allmän, m. m.

21 §

Enskild väg får förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna.

22 §

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av statens vägverk efter samråd med länsstyrelsen. Har vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning, hänskjutes frågan till Konungens prövning.

Konungen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall skall prövas av länsstyrelsen.

23 §

Gata inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, kan förklaras tillika vara allmän väg. Bestämmelserna i 21 och 22 §§ äger motsvarande tillämpning på ärende om sådan förklaring.

Inrättande av särskild vinterväg

24 §

Särskild vinterväg över mark som är täckt av snö eller is eller över vatten som är täckt av is får inrättas som allmän väg, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antagas få synnerlig betydelse för det allmänna.

Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om inrättande av särskild vinterväg.

Indragning av väg**25 §**

Väg får dragas in, om den efter tillkomsten av ny väg eller av annat skäl ej längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.

Bestämmelserna i 22 § äger motsvarande tillämpning på ärende om indragning av väg.

Drift av väg**26 §**

Väg skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning skall vägområde hållas i sådant skick att skäligen sanitära hänsyn och trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom område med stadsplan eller byggnadsplan äger bestämmelserna i detta stycke tillämpning endast på vägområde för motorväg eller motortrafikled.

De åtgärder som behövs för ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen medge inskränkning i skyldigheten att vidtaga sådana åtgärder. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

27 §

Statens skyldighet att inom sådant område med stadsplan, för vilket staten är väghållare, ombesörja drift av allmän väg, som upplåtits till gata, begränsas av byggnadslagen (1947: 385). Detsamma gäller i fråga om gata, som förklarats tillika vara allmän väg.

28 §

Behöver för väganordning, som skall utföras i samband med drift av väg, tagas i anspråk mark utöver den som hör till vägen, skall arbetsplan upprättas. I sådan arbetsplan skall anges den mark, som behöver tagas i anspråk för anordningen.

Bestämmelserna i 13, 14, 16—20 §§ äger motsvarande tillämpning på arbetsplan som avses i första stycket. Vad i 16 § tredje stycket, 17 § tredje stycket och 18 § andra stycket sägs om arbetsplan som avser endast ombyggnad eller förbättring av väg gäller också i fråga om arbetsplan som avses i första stycket.

29 §

Konungen kan bestämma att avgift får tagas ut för begagnande av färja.

Vägrätt**30 §**

Vägrätt innefattar befogenhet för väghållaren att utan hinder av den rätt som annan kan äga till fastigheten nyttja mark som behövs för väg och, i

den mån inskränkning ej gjorts i arbetsplan eller i beslut om förändring av enskild väg till allmän, även i övrigt i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid vägrätten består samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

31 §

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark för väg med stöd av fastställd arbetsplan eller, i de fall som avses i 18 § andra stycket och 28 § andra stycket, arbetsplan som icke fastställts. Vägrätt uppkommer även genom att väghållaren övertager mark med stöd av beslut om enskild vägs förändring till allmän.

Mark skall anses ha tagits i anspråk för väg, när vägens sträckning över fastigheten blivit tydligt utmärkt på marken och i arbetsplanen angivet vägarbete påbörjats på fastigheten.

32 §

Vägrätt upphör när väg drages in. Väghållaren får föra bort vad som anbringats inom vägområdet för vägändamål, om ej länsstyrelsen bestämmer annat med hänsyn till att fråga uppkommit om markens användning som enskild väg.

Vad som ej förts bort inom ett år efter det att vägen dragits in tillfaller fastighetens ägare. Länsstyrelsen kan förlänga tiden, om särskilda skäl föreligger.

33 §

I fråga om mark till väg, som enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan är avsedd till gata, annan allmän plats eller särskilt trafikområde, äger 30—32 §§ ej tillämpning, sedan marken tagits i anspråk av kommunen för avsett ändamål.

Tillfälligt upplåtande av mark, m. m.

34 §

Väghållningsmyndighet och av denna anlitade biträden är berättigade att få tillträde till fastighet för att verkställa mätning eller stakning, undersökning av grund eller annan förberedande åtgärd för byggande av väg. I trädgård, liknande plantering eller park får träd ej skadas eller fällas utan ägarens samtycke. Även i övrigt skall skada undvikas, om det är möjligt.

35 §

Har i fastställd arbetsplan för vägbyggnadsföretag mark i närheten av det i arbetsplanen upptagna vägområdet avsatts för upplag eller liknande ändamål i samband med byggandet av vägen, är fastighetens ägare skyldig att till väghållaren upplåta nyttjanderätt till marken för den tid som angivits i planen.

36 §

Kan på grund av pågående arbete eller till följd av jordras eller översvämning eller av annan orsak samfärdseln ej gå fram på väg utan risk för olyckshändelse, kan länsstyrelsen på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för den tid sådan väg behövs till följd av hindret.

37 §

Länsstyrelsen kan på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att nyttjanderätt till mark intill vägområde skall upplåtas för uppsättande av snöskärm.

38 §

Behöver väghållare till drift av väg taga sten, grus, sand eller jord på mark som tillhör annan än staten och medför detta ej avsevärd olägenhet för fastighetens ägare, kan länsstyrelsen på framställning av väghållningsmyndigheten föreskriva att rätt till sådan täkt skall upplåtas. Länsstyrelsen meddelar därvid de föreskrifter som behövs för rättens utövande.

Ordnings- och säkerhetsföreskrifter

39 §

Enskild körväg får ej anslutas till allmän väg utan länsstyrelsens tillstånd. Ej heller får utan sådant tillstånd enskild körvägs anslutning till allmän väg ändras. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på sådan utfart från fastighet och sådan brygga som kan användas för körtrafik.

Vid behandling av fråga om tillstånd enligt första stycket skall länsstyrelsen pröva om den tilltänkta åtgärden är lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på den allmänna vägen. I samband med tillstånd kan länsstyrelsen meddela föreskrift om väganslutningens läge och utförande i övrigt.

40 §

Om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på allmän väg, kan länsstyrelsen förordna att enskild vägs anslutning till den allmänna vägen skall spärras av eller ändras genom väghållningsmyndighetens försorg. Vad som sagts nu äger motsvarande tillämpning på utfart från fastighet och på brygga.

41 §

I samband med tillstånd enligt 39 § eller i stället för förordnande enligt 40 § eller i samband med förordnande enligt 40 § om ändring av anslutning kan länsstyrelsen i fråga om enskild väg meddela trafikföreskrift varigenom trafik med motordrivet fordon på vägen eller del därav förbjudes eller inskränkes. Om särskilda skäl föreligger, kan länsstyrelsen för visst ändamål medge undantag från sådan trafikföreskrift.

42 §

Bestämmelserna i 39—41 §§ gäller ej i fråga om enskild väg som är upptagen i fastställd generalplan eller i stadsplan eller byggnadsplan.

43 §

Inom vägområde får ej utan länsstyrelsens tillstånd vidtagas åtgärd eller förekomma anordning, som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. I samband med tillstånd meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs. Tillstånd kan när som helst återkallas.

Första stycket gäller ej åtgärd eller anordning, som är nödvändig för vägarbete som utföres genom väghållningsmyndighetens försorg eller för arbete som avses i 44 §. Första stycket gäller ej heller sådan grind eller bom,

som behövs vid korsning mellan väg och järnväg, spårväg eller vattenväg eller för gränsbevakningen eller försvaret.

44 §

Elektrisk ledning, vattenledning eller annan ledning får ej dragas inom vägområde, om ej väghållningsmyndigheten medgivit det eller, när tillstånd enligt lag eller annan författning lämnats i annan ordning, anmälan om arbetet gjorts hos väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten meddelar de föreskrifter om arbetets bedrivande och om rätt till upplag eller annan anordning som, utöver vad som är särskilt föreskrivet, behövs med hänsyn till vägens bestånd, drift eller brukande.

Första stycket äger motsvarande tillämpning i fråga om arbete på redan dragen ledning. Påkallas på grund av inträffad skada skyndsam reparation av ledning som dragits inom vägområde och skulle dröjsmål med arbetets igångsättande vålla avsevärd olägenhet, får arbetet påbörjas utan att tillstånd meddelats av väghållningsmyndigheten eller anmälan om arbetet gjorts hos denna enligt första stycket. Ledningens ägare skall dock snarast underrätta väghållningsmyndigheten om arbetet.

45 §

Ljusanordning, som kan menligt påverka ljusförhållandena för trafiken på väg, får ej utan länsstyrelsens tillstånd finnas anbringad intill vägområdet. I samband med tillstånd meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

Första stycket gäller ej område med stadsplan eller byggnadsplan.

46 §

Tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål får ej utan länsstyrelsens tillstånd finnas anbringad utomhus intill vägområde på mindre avstånd än 50 meter från vägområdet. Vad som sagts nu gäller ej anordning, som är anbringad på byggnad och som tjänar till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet, och ej heller anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller dylikt. I samband med tillstånd meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs med hänsyn till trafiksäkerheten.

I fråga om område med stadsplan eller byggnadsplan äger första stycket tillämpning endast på anordning intill vägområde för motorväg eller motortrafikled.

47 §

Inom ett avstånd av tolv meter från vägområde får ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller förekomma annan anordning, som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Om det är nödvändigt av hänsyn till trafiksäkerheten, kan länsstyrelsen föreskriva ökning av avståndet, dock högst till 50 meter. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild allmänneligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg får ej utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller annan för trafiksäkerheten menlig anordning förekomma intill vägområde innanför räta linjer mellan punkter, som är belägna i de korsande vägarnas mittlinjer 75 meter från korsningen.

Stängsel, som kan förorsaka snösamling på väg, får ej förekomma intill vägområde utan länsstyrelsens tillstånd.

I samband med tillstånd enligt första eller andra stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

48 §

Från det beslut om fastställande av arbetsplan vunnit laga kraft till dess vägföretaget slutförts, får inom det i arbetsplanen upptagna vägområdet ej utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnad eller vidtagas åtgärd, som kan väsentligt försvåra områdets användning för vägändamål.

För tid som anges i första stycket äger bestämmelserna i 47 § första stycket om förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad motsvarande tillämpning.

Förbud enligt första eller andra stycket upphör att gälla, när beslut om fastställande av arbetsplan upphäves eller förfaller.

I samband med tillstånd enligt första eller andra stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

49 §

Sedan fråga väckts om byggande av väg, kan länsstyrelsen meddela förbud att utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad på mark som kan antagas komma att ingå i vägområdet eller ligga i dess omedelbara närhet. Sådant förbud får ej meddelas för längre tid än tre år. Om synnerliga skäl föreligger, kan länsstyrelsen förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Förbud enligt första stycket upphör att gälla, när beslut om fastställande av arbetsplan för vägbyggnadsföretaget vinner laga kraft.

I samband med tillstånd enligt första stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

50 §

Bestämmelserna i 47—49 §§ gäller ej bebyggande av område som ingår i fastställd generalplan eller i stadsplan eller byggnadsplan.

51 §

Bestämmelserna i 45—47 §§ gäller ej i fråga om anordning som ej utgöres av byggnad, om anordningen tillkommit eller påbörjats, innan förbud som meddelats i eller med stöd av nämnda paragrafer blev gällande, och hinder mot anordningens tillkomst icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

Bestämmelserna i 47—49 §§ gäller ej byggnad som påbörjats, innan förbud som meddelats i eller med stöd av nämnda paragrafer blev gällande, och mot vars uppförande hinder icke förelåg enligt då gällande bestämmelser.

52 §

Är lagligen tillkommen eller påbörjad anordning belägen inom område där förbud enligt 45—47 § är tillämpligt och medför den på grund av ändrade förhållanden eller i annat fall sådan olägenhet att begäran om tillstånd enligt 45—47 § skulle ha avslagits, kan länsstyrelsen meddela föreläggande om avlägsnande, ändring eller utbyte av anordningen eller om vidtagande av

annan åtgärd. Vad som sagts nu gäller i fråga om byggnad endast, om byggnaden kan flyttas utan svårighet eller är av ringa värde.

I beslut om föreläggande enligt denna paragraf kan länsstyrelsen utsätta vite.

53 §

Är det nödvändigt för vinnande av fri sikt eller är det annars påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten, kan länsstyrelsen besluta att träd eller buske intill vägområde får avlägsnas eller kvistas genom väghållningsmyndighetens försorg.

Är sådan anordning intill väg som ej utgöres av byggnad till hinder för vägens drift, kan länsstyrelsen besluta att anordningen får avlägsnas genom väghållningsmyndighetens försorg.

I samband med beslut enligt första eller andra stycket meddelar länsstyrelsen de föreskrifter som behövs.

54 §

Intill vägområde får ej upptagas grop eller grav som kan medföra fara för vägens bestånd.

Ersättning m. m.

55 §

Har väghållare erhållit vägrätt, är fastighetens ägare berättigad att av väghållaren få intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller begagnande, om det ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning ej skall lämnas. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten som upplåtits innan marken togs i anspråk.

Vid bestämmandet av ersättning som avses i första stycket gäller 7, 8 och 10 §§ lagen (1917: 189) om expropriation i tillämpliga delar.

På ersättning enligt första stycket utgår sex procent årlig ränta från den dag då marken togs i anspråk.

56 §

Uppstår till följd av att väg drages fram över fastighet synnerligt men vid begagnandet av fastigheten eller del därav, skall väghållaren lösa det område som lider sådant men, om ägaren begär det.

Har väghållare erhållit vägrätt till del av fastighet, är han berättigad att lösa in område som avses i första stycket, om detta skulle medföra endast ringa förhöjning av fastighetsägaren tillkommande ersättning och fastighetsägaren ej har ett beaktansvärt intresse av att behålla området. Vid bedömning av frågan om rätt till inlösen föreligger skall kostnad för åtgärd som anges i 7 § andra stycket lagen (1917: 189) om expropriation inräknas i ersättningen för intrång.

57 §

Har mark till väg enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan tagits i anspråk av kommunen för gata eller annan allmän plats eller särskilt trafikområde, skall väghållaren fullgöra dessförinnan uppkommen ersättnings- eller inlösensskyldighet enligt 55 eller 56 §, trots att vägrätten upphört.

58 §

Har tillstånd som avses i 39 § vägrats eller har föreskrift eller förordnande meddelats med stöd av 39—41 § och uppkommer till följd härav för fastighet som haft utfart till allmän väg avsevärd ökning av annars erforderlig kostnad för nyanläggning eller ändring av utfart till sådan väg, avsevärd ökning av annan väghållningskostnad eller annat avsevärt men vid brukande av sådan fastighet, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren.

Samma rätt till ersättning som enligt första stycket tillkommer fastighetens ägare har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan tillstånd som avses i 39 § vägrats eller förordnande eller föreskrift meddelats med stöd av 40 eller 41 §.

59 §

Medför vägran av tillstånd som avses i 39 § eller föreskrift eller förordnande som meddelats med stöd av 39—41 § att synnerlig olägenhet av den art som avses i 58 § uppkommer i fråga om fastighet eller fastighetsdel som haft utfart till allmän väg, skall väghållaren lösa fastigheten eller fastighetsdelen, om ägaren begär det.

60 §

För att minska de olägenheter, som genom vägran av tillstånd som avses i 39 § eller genom föreskrift eller förordnande som meddelats med stöd av 39—41 § uppkommer i fråga om fastighet som haft utfart till allmän väg, får väghållaren själv bygga nödig utfartsväg för fastigheten. Väghållaren får därvid, i den mån det behövs för företagets genomförande, göra gällande den rätt att påkalla förrättning enligt lagen (1939: 608) om enskilda vägar för ianspråktagande av annan fastighet tillhörig mark och att föra talan vid förrättningen, som tillkommer ägaren av fastighet, vars behov av utfartsväg skall tillgodoses.

61 §

Medför vägran av tillstånd som avses i 47 § första stycket att fastighet eller del därav kan nyttjas endast på sätt som står i uppenbart missförhållande till det värde marken hade innan förbud som avses i nämnda stycke blev gällande, är ägaren berättigad till ersättning av väghållaren för den skada han härigenom lider. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits innan förbudet blev gällande.

Första stycket äger motsvarande tillämpning, om tillstånd som avses i 48 § första eller andra stycket eller 49 § första stycket vägrats och förbud som avses i nämnda paragrafer varit gällande längre tid än fem år i följd.

62 §

I fall som avses i 61 § första stycket skall väghållaren lösa fastigheten eller fastighetsdelen, om ägaren begär det.

63 §

Väghållaren skall ersätta skada till följd av att han förvärvat rätt att inrätta särskild vinterväg, rätt att nyttja mark i närheten av vägområde för upplag eller liknande ändamål i samband med byggande av väg, rätt att

anordna tillfällig väg, rätt att intill vägområde uppsätta snöskärm eller rätt till täkt för drift av väg. Han skall också ersätta skada till följd av åtgärd som avses i 34 § eller 53 § andra stycket och avsevärd skada till följd av åtgärd som avses i 53 § första stycket. Vad som sagts nu gäller ej, om det avtalats eller uppenbarligen förutsatts att ersättning icke skall lämnas.

64 §

För skada till följd av föreläggande som meddelats med stöd av 52 § är anordningens ägare berättigad till ersättning av väghållaren.

65 §

Vad som avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållaren och fastighetens ägare eller annan sakägare i fråga om ersättning enligt 55, 58, 61, 63 eller 64 § gäller även mot den som efter det rätten till ersättning uppkom förvärvat sakägarens rätt till fastigheten eller anordningen.

66 §

Har överenskommelse ej träffats om ersättning enligt 55, 58, 61, 63 eller 64 § eller om inlösen enligt 56, 59 eller 62 §, skall den som vill göra anspråk på ersättning eller fordra inlösen väcka talan vid den fastighetsdomstol inom vars område fastigheten eller anordningen är belägen. Även väghållare kan på sätt som nu sagts påkalla prövning av ersättning som tillkommer fastighetsägare eller annan sakägare.

67 §

Ersättning enligt 55, 58 eller 61 §, som ej avser personlig skada, jämte ränta skall nedsättas hos länsstyrelsen, om fastigheten genom den omständighet som föranlett rätt till ersättning undergått sådan minskning i värde, att den kan antagas ej utgöra full säkerhet för fordran för vilken fastigheten svarade, när rätten till ersättning uppkom.

Nedsatt belopp skall av länsstyrelsen genast insättas i bank mot ränta. Om fördelning och utbetalning av nedsatt belopp jämte ränta samt om verkan därav gäller i tillämpliga delar vad som är föreskrivet för det fall att nyttjanderätt eller servitutsrätt upplåtes genom expropriation.

68 §

Om borgenär som avses i 67 § första stycket lider förlust till följd av att nedsättning ej skett, är han berättigad att av väghållaren få gottgörelse för förlusten mot avskrivning på fordringshandlingen. Detsamma gäller, om borgenären lider förlust därigenom, att ersättning enligt 55, 58 eller 61 § blivit för lågt beräknad och ersättningen till följd av överenskommelse mellan väghållaren och fastighetens ägare eller av annan anledning ej blivit prövad av domstol. I fråga om gottgörelse som nu sagts äger 65 § motsvarande tillämpning på förhållandet mellan väghållaren och borgenären.

Har mark till väg enligt fastställd generalplan eller enligt stadsplan tagits i anspråk av kommunen för gata eller annan allmän plats eller särskilt tra-

fikområde, skall väghållaren fullgöra dessförinnan uppkommen skyldighet enligt första stycket, trots att vägrätten upphört.

Talan om gottgörelse väckes vid fastighetsdomstol som anges i 66 §.

69 §

I mål om ersättning enligt 55, 58 eller 61 §, om gottgörelse enligt 68 § eller om inlösen enligt 56, 59 eller 62 § gäller i tillämpliga delar bestämmelserna om rättegång i expropriationsmål och om expropriationskostnad, om ej annat är särskilt föreskrivet. I fråga om inlösen gäller även övriga allmänna bestämmelser i lagen (1917:189) om expropriation i tillämpliga delar. Ogillas yrkande om inlösen enligt 59 eller 62 §, tillämpas dock allmänna regler om rättegångskostnad.

70 §

Har kommun enligt 7 § tillhandahållit staten mark för väg, är kommunen berättigad att av staten erhålla ersättning för skäligen kostnader efter avdrag för förvaltningskostnad.

Framställning om ersättning göres hos statens vägverk. Kan överenskomme ej träffas, väckes talan om ersättning vid fastighetsdomstol som anges i 66 §.

Ansvar, handräckning och besvär m. m.

71 §

Till böter eller fängelse i högst sex månader dömes den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot förbud i 39, 43—48 eller 54 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 39 eller 43—49 §.

Till böter dömes den som bryter mot trafikföreskrift, som meddelats med stöd av 41 §.

72 §

Uppföres byggnad eller utföres ledningsarbete i strid mot 43, 44, 47 eller 48 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 43, 44 eller 47—49 §, kan överexekutor meddela handräckning för att åstadkomma rättelse. I fråga om sådan handräckning gäller samma regler som för handräckning enligt 191 § utsökningslagen (1877:31 s. 1).

Bryter någon mot förbud i 43, 45—48 eller 54 § eller mot föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av 43 eller 45—48 § och är det ej fråga om byggnads uppförande, kan utmätningsmannen föranstalta om rättelse.

Efterkommes ej föreläggande enligt 52 §, skall utmätningsmannen på anmodan av länsstyrelsen ombesörja att åtgärd vidtages.

Polismyndighet skall lämna den handräckning som behövs för vidtagande av åtgärd som avses i 34, 40 och 53 §§.

73 §

Talan mot väghållningsmyndighets beslut enligt denna lag föres hos länsstyrelsen genom besvär.

74 §

Talan mot länsstyrelses beslut enligt 37, 38, 45—47 §, 48 § andra stycket, 52 eller 53 § föres hos kammarrätten genom besvär.

Talan mot annat beslut av länsstyrelse enligt denna lag än som avses i första stycket föres hos Konungen genom besvär.

75 §

Talan mot statens vägverks beslut enligt denna lag föres hos Konungen genom besvär.

76 §

Statens vägverk får föra talan mot länsstyrelses beslut enligt denna lag.

Statens naturvårdsverk får föra talan mot sådant vägverkets eller länsstyrelses beslut enligt denna lag, som berör dess verksamhetsområde.

77 §

Beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43 eller 45—49 § och statens vägverks beslut i fråga om fastställande av arbetsplan för väg, förändring av enskild väg till allmän, förklaring att gata tillika skall vara allmän väg eller indragning av väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I beslut om tillstånd kan dock förordnas att beslutet skall lända till efterrättelse omedelbart.

Annat beslut enligt denna lag än som avses i första stycket länder omedelbart till efterrättelse, om ej annorlunda förordnas i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1972.

2. Genom den nya lagen upphäves lagen (1943: 431) om allmänna vägar samt lagen (1943: 436) om vägnämnder och länsvägnämnder.

3. Anordning, brygga eller färja som före den nya lagens ikraftträdande kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne är väganordning, om den är av beskaffenhet som anges i 2 § andra stycket. Mark som tagits i anspråk för sådan anordning är vägområde.

4. Är vid den nya lagens ikraftträdande kommun väghållare inom sitt område eller del därav, skall kommunen fortfarande vara väghållare intill dess annat förordnas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, statens vägverk.

5. Bestämmelserna i 30, 32 och 33 §§ gäller även vägrätt som uppkommit före den 1 januari 1972.

Har vägrätt uppkommit före den 1 januari 1972 och skulle upplåtelsen, om den skett den 1 januari 1972 enligt de nya bestämmelserna, ha medfört rätt till avsevärt högre ersättning än en vid samma tidpunkt verkställd upplåtelse enligt äldre bestämmelser, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren för skillnaden. Samma rätt till ersättning har innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten, som upplåtits före den 1 januari 1972.

På ersättning enligt andra stycket utgår sex procent årlig ränta från den 1 januari 1972. Bestämmelserna i 65, 67 och 68 §§ äger motsvarande tillämpning på sådan ersättning.

Har ej överenskommelse träffats om ersättning enligt andra stycket, äger bestämmelserna i 66 och 69 §§ motsvarande tillämpning. Den som vill

göra anspråk på ersättning skall dock väcka talan vid fastighetsdomstolen före den 1 januari 1975, vid påföljd att han annars förlorar rätten till ersättning.

6. Förordnande enligt 31 a § lagen (1943:431) om allmänna vägar att enskild väg ej får anslutas till allmän väg samt beslut enligt 41, 42 eller 44 § nämnda lag upphör att gälla vid utgången av december 1971.

7. Bestämmelserna i 58 och 59 §§ äger motsvarande tillämpning på fastighet, som ej haft utfart till allmän väg men som uppenbarligen förutsatts skola erhålla utfart till sådan väg, under förutsättning att fastigheten tillkommit genom fastighetsbildning före den 1 januari 1948 eller genom beslut om legalisering enligt legaliseringslagen (1968:578) och den delning som avses med beslutet skett före den 1 januari 1948.

8. Förbud som meddelats med stöd av 33 § första stycket eller 34 § lagen (1943:431) om allmänna vägar skall anses vara meddelat med stöd av motsvarande bestämmelse i den nya lagen. Den i 61 § andra stycket angivna tiden av fem år räknas dock från den 1 januari 1972.

9. Mål som vid den nya lagens ikraftträdande är anhängigt hos ägodelningsrätt eller expropriationsdomstol prövas av fastighetsdomstol som anges i 66 §, om huvudförhandling ej påbörjats dessförinnan. Mål om ersättning enligt 50 eller 53 § lagen (1943:431) om allmänna vägar, vilket vid nämnda tidpunkt är anhängigt hos allmän domstol, handlägges enligt äldre bestämmelser.

Efter den nya lagens ikraftträdande väckes talan om ersättning eller inlösen enligt äldre bestämmelser vid fastighetsdomstol som anges i 66 §.

Mål som skall prövas av fastighetsdomstol handlägges i den ordning som anges i 69 §.

Äldre bestämmelser om ersättning för upplåtelse av vägrätt gäller endast i fall då talan om sådan ersättning väckts före den nya lagens ikraftträdande.

10. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om talan mot beslut som meddelats före den 1 januari 1972.

Äldre bestämmelser gäller även i övrigt i fråga om ärende som vid den nya lagens ikraftträdande är anhängigt hos vägsynenämnd eller som rör beslut av sådan nämnd. I fråga om tjänstgöring av ledamöter och suppleanter i vägsynenämnd efter den nya lagens ikraftträdande förordnar Konungen.

11. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till bestämmelse som ersatts genom bestämmelse i den nya lagen, skall i stället den nya bestämmelsen tillämpas.

2) Förslag

till

Lag**om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)**

Härigenom förordnas, att 1 § kommunala renhållningslagen (1970: 892) skall ha nedan angivna lydelse.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***1 §**

Kommun skall inom område med stadsplan fullgöra den skyldighet som föreskrives i 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) att hålla ren gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg även som att där röja snö, skaffa undan snö och is *samt* sanda eller vidtaga annan åtgärd för att motverka halka. Inom område med byggnadsplan skall kommun fullgöra motsvarande skyldighet i fråga om allmän väg. Skyldighet att vidtaga åtgärd som sagts nu gäller dock ej i den mån åtgärden skall vidtagas av staten som väghållare.

Kommun skall inom område med stadsplan fullgöra den skyldighet som föreskrives i 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) att hålla ren gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg även som att där röja snö, skaffa undan snö och is, sanda eller vidtaga annan åtgärd för att motverka halka, *föra bort sand och annat som påförts till motverkande av halka samt rensa och tina upp rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning*. Inom område med byggnadsplan skall kommun fullgöra motsvarande skyldighet i fråga om allmän väg. Skyldighet att vidtaga åtgärd som sagts nu gäller dock ej i den mån åtgärden skall vidtagas av staten som väghållare.

När särskilda — — — — — första stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1972.

3) Förslag

till

Lag**om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet**

Härigenom förordnas, att lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet skall upphöra att gälla vid utgången av år 1971.

4) Förslag
till
Kungörelse
om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)

Härigenom förordnas, att 3 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.¹

Allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område skall genom tjänliga renhållningsåtgärder, genom snöröjning jämte undanskaffande av snö och is *ävensom* genom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka hållas i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk.

Till renhållning hänföres sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål *ävensom av sand som påförts till motverkande av halka, rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning*, borttagande av ogräs samt annan med de nu nämnda jämförlig åtgärd.

Allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område skall genom tjänliga renhållningsåtgärder, genom snöröjning jämte undanskaffande av snö och is, genom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka, *genom bortförande av sand och annat som påförts till motverkande av halka samt genom rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning som förbinder sådan brunn med allmän avloppsledning* hållas i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk.

Till renhållning hänföres sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål, borttagande av ogräs samt annan med de nu nämnda jämförlig åtgärd.

Angående fullgörandet — — — — — särskilda bestämmelser.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1972.

¹ Senaste lydelse 1970: 895.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 21 juni 1971.

Närvarande:

justitierådet	BRUNNBERG,
regeringsrådet	HJERN,
justitierådet	BERGSTEN,
justitierådet	GYLLENSVÄRD.

Enligt lagrådet den 15 juni 1971 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 30 april 1971, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle inhämtas över upprättat förslag till *väglag*.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gösta Lind af Hageby.

Förslaget föranledde följande yttrande av lagrådet.

Det förslag till ny lagstiftning om allmänna vägar, som framlägges i lagrådsremissen, vilar i princip på samma grunder som 1943 års lag (AVL), men åtskilliga ändringar föreslås för anpassning av lagstiftningen till den moderna trafikens krav. Förslaget reglerar det omfattande ämnesområdet på ett lättbegripligt och såvitt lagrådet kan bedöma uttömmande sätt och synes väl ägnat att upphöjas till lag. Granskningen har givit lagrådet anledning till erinringar endast på några få punkter.

1 §

Den definition som i andra stycket givits på begreppet allmän väg är i någon mån missvisande med hänsyn till vad som redan sagts i första stycket. Beträffande väg som tillkommit enligt nya lagen eller enligt denna förändrats till allmän är över huvud taget särskild definition obehövlig. Det behöver sålunda inte här sägas att staten eller kommun skall vara väghållare, eftersom av 5 § i lagen framgår att så skall vara förhållandet, om ej vägen sedermera upphör att vara allmän enligt vad som föreskrives i tredje stycket av förevarande paragraf. Vad angår äldre väg behöver endast anges att staten eller kommun skall vara väghållare vid nya lagens ikraftträdande. Förslagsvis kan andra stycket få följande lydelse: "Allmän väg är, förutom väg som anlägges enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän

eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålles av staten eller kommun.”

20 §

Den justering av arbetsplan som i vissa fall skall ske enligt denna paragraf är i och för sig utan betydelse för uppkomsten av vägrätt, och bestämmelsen är ej avsedd att ha annan innebörd än att man genom en anteckning skall åstadkomma att planens redovisning av mark som tas i anspråk blir fullt rättvisande. Med hänsyn härtill bör i lagtexten inte talas om justering, vilket lätt ger intryck av att en verklig planändring skall vidtagas. I stället bör anges, att sådan avvikelse från arbetsplan varom här är fråga skall utan dröjsmål anmärkas i tillägg till planen.

50 §

Det torde vara avsett, att undantagsregeln i denna paragraf skall omfatta såväl uppförande av byggnad som förekomst av anordning eller vidtagande av åtgärd som eljest anges i 47—49 §§. Det i paragrafen använda uttrycket ”bebyggande” kan dock föranleda missuppfattningen att endast uppförande av byggnad avses. Lagtexten bör därför förtydligas. Det må anmärkas, att motsvarande bestämmelse i 35 § AVL lider av samma oklarhet (jfr NJA II 1954 s. 394 f). Förslagsvis kan paragrafen få lydelsen, att utan hinder av 47—49 §§ byggnad får uppföras, annan anordning förekomma eller åtgärd vidtagas inom område med fastställd generalplan eller med stadsplan eller byggnadsplan.

55 §

Om 10 och 11 §§ ExL erhåller den lydelse som föreslagits av lagrådet i dess yttrande den 1 juni 1971 över lagrådsremissen den 30 april 1971 angående ändringar i expropriationslagstiftningen, bör i andra stycket av förevarande paragraf hänvisas även till 11 § ExL.

63 §

Det kan ifrågasättas, om det finns anledning att just beträffande de fall som avses i 53 § första stycket (avlägsnande eller kvistning av träd eller buske) föreskriva *avsevärd* skada som villkor för att väghållaren skall bli ersättningsskyldig. I den mån skada av någon ekonomisk betydelse uppstår, bör den ersättas, om anspråk framställles.

73 §

Vad som sagts i motiven till denna paragraf kan möjligen tydas så, att den endast tar sikte på beslut som meddelas av väghållningsmyndighet enligt 44 §. Detta är det enda fall då det i lagen anges att väghållningsmyndig-

het har att fatta formligt beslut. Det bör emellertid framhållas, att det även i annat fall kan tänkas förekomma att väghållningsmyndighet vid tillämpning av lagen får anledning att fatta sådant beslut, varvid den nu ifrågavarande fullföljdsregeln blir tillämplig.

Övergångsbestämmelserna

Beträffande *punkt 7* kan anmärkas, att det är tveksamt vad som skall inbegripas under uttrycket fastighetsbildning, när det användes som beteckning på åtgärd som ägt rum enligt hittills gällande lagstiftning. Klart är emellertid, att till fastighetsbildning inte gärna kan räknas sådana ändringar i fastighetsindelningen som uppkommit som följd av expropriation eller liknande tvångsförvärv. Med hänsyn härtill synes den nu föreslagna bestämmelsen, när däri talas om fastighet som tillkommit "genom fastighetsbildning" före den 1 januari 1948, ha fått en något snävare räckvidd än övergångsbestämmelsen till 31 a, 31 b och 31 c §§ AVL, vilket inte torde vara avsett. De citerade orden bör därför utgå ur lagtexten. Vidare bör den jämkningen vidtagas, att beträffande fastighet som bildats genom att privat jorddelning legaliserats ej anges att legaliseringen skett enligt 1968 års legaliseringslag. Även andra former av legalisering, t. ex. sådan enligt lagen (1962: 270) om äganderättsutredning, lagfart och sammanläggning av fastigheter i vissa fall, bör kunna beaktas.

Sista stycket i *punkt 9* är i motsats till de övriga bestämmelserna i punkten av materiell innebörd. Detta stycke kan lämpligen upptagas som en punkt för sig omedelbart efter punkt 8, varvid förskjutning sker i punktnumreringen i det följande.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Sofiero den 13
augusti 1971.*

N ä r v a r a n d e:

Statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER,
NORLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter dels lagrådets yttrande den 21 juni 1971 över förslaget till *väglag*, dels vissa därmed sammanhängande frågor.

Förslaget till väglag

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Såvitt rör 55 § har lagrådet hänvisat till sitt yttrande den 1 juni 1971 över lagrådsremiss den 30 april 1971 angående ändringar i expropriationslagstiftningen och uttalat att, om 10 och 11 §§ ExL erhåller av lagrådet i yttrandet föreslagen lydelse, i andra stycket av förevarande paragraf bör hänvisas även till 11 § ExL. I yttrandet den 1 juni 1971 förordade lagrådet att till förtydligande av den i remissen föreslagna lagtexten 10 § ExL får den lydelsen att, om åtgärd vidtagits i uppenbar avsikt att höja den ersättning som den exproprierande har att erlägga, genom åtgärden uppkommen ökning av fastighetens värde icke skall tas i beräkning vid ersättningsbestämmande, om skäl är därtill. Vidare förordade lagrådet att till 11 § ExL fogas ett tillägg av följande lydelse: "Därvid skall 10 §, i fall då åtgärd vidtagits av fastighetens ägare i avsikt som där anges, tillämpas så att den exproprierande erhåller gottgörelse genom minskning av ägaren tillkommande ersättning." Lagrådets förslag har godtagits i prop. 1971: 122. Också lagrådets förslag till ändring av 55 § andra stycket VägL bör genomföras.

Lagrådet har beträffande 63 § ifrågasatt, om det finns anledning att just beträffande de fall som avses i 53 § första stycket (siktröjning) föreskriva avsevärd skada som villkor för väghållarens ersättningsskyldighet. I den mån skada av någon ekonomisk betydelse uppstår, bör den enligt lagrådet ersättas, om anspråk framställs. Jag är inte beredd att förorda den av lag-

rådet ifrågasatta ordningen, som skulle innebära en utvidgning av gällande ersättningsskyldighet för väghållaren. Jag vill i detta sammanhang erinra om att tomtägare inom planlagt område är skyldig att själv och utan ersättning vidta åtgärder för att växtligheten på tomten inte skall hindra sikten för trafiken (53 § 1 mom. BS).

Bestämmelserna i 1, 20 och 50 §§ samt punkt 7 i övergångsbestämmelserna bör utformas i enlighet med vad lagrådet har föreslagit. Sista stycket i punkt 9 i övergångsbestämmelserna bör, som lagrådet har framhållit, placeras som en punkt för sig omedelbart efter punkt 8, vilket medför en förskjutning av punktnumreringen i det följande.

Även i övrigt godtar jag de synpunkter lagrådet har framfört. Utöver vad som följer av det sagda bör vissa redaktionella ändringar göras i det remitterade förslaget. Sålunda bör bl. a. 18 § andra stycket ges en enklare utformning och bestämmelserna i 28 § resp. 51 § sammanföras till ett stycke. För att vinna bättre överskådlighet bör däremot bestämmelserna i 69 § delas upp i två stycken. I första stycket bör bestämmelserna om mål om ersättning placeras och i andra stycket bestämmelserna om mål om inlösen.

Fördelning av statliga vägmedel

Till byggande av vägar och gator bör statliga vägmedel — dvs. medel som av riksdagen anslås för vägar som staten är väghållare för och medel som riksdagen anvisar för statsbidrag till vägar och för den allmänna samfärdseln nödvändiga gator som kommun är väghållare för — liksom nu fördelas med beaktande av vägbehoven i olika delar av riket och på grundval av särskilda långtidsplaner. Sådana planer utgörs enligt gällande bestämmelser, som finns i VSt och i förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen (1960 års statsbidragsförordning), av dels flerårsplaner för byggande av riksvägar, flerårsplaner för byggande av länsvägar, flerårsplaner för byggande av ödebygdsvägar och flerårsplan för byggande av större broar (storbroar), dels fördelningsplan för statsbidrag till städer och stadsliknande samhällen.

Närmare föreskrifter om de särskilda långtidsplanernas benämning, upprättande, innehåll, fastställande m. m. kan meddelas av Kungl. Maj:t. Denna reglering bör enligt min mening tills vidare i stort sett ansluta till den ordning som gäller nu. Långtidsplaner för byggande av statliga vägar bör alltså upprättas länsvis och benämnas flerårsplaner. I likhet med de sakkunniga anser jag dock att särskilda flerårsplaner för byggande av ödebygdsvägar inte längre behövs. Vägar av detta slag bör hänföras till kategorin länsvägar. Medelsbehovet i fråga om ödebygdsvägar tillgodoses redan nu inom de för länsvägar uppställda ekonomiska ramarna. När det gäller den särskilda flerårsplan för byggande av storbroar, som enligt nuvarande bestämmelser skall upprättas för hela riket, anför statens vägverk i sitt remissytt-

rande att den ursprungliga motiveringen för denna plan, nämligen att större broföretag skulle möjliggöras trots små ramar per län och vägtyp, på senare år har mist sin betydelse. En av orsakerna härtill är att ramarna för riksvägar och länsvägar numera vanligen är så stora att ett broföretag kan genomföras rationellt och ekonomiskt inom dessa ramar. En annan orsak är att anslagen numera principiellt fördelas efter vägprojektens olika angelägenhetsgrad. Detta innebär att ett län, som har ett angeläget broföretag, får sin ram anpassad efter det medelsbehov som betingas av företaget. För att planeringen skall bli så effektiv och ändamålsenlig som möjligt är det enligt verkets mening tillräckligt med flerårsplaner för riksvägar och flerårsplaner för länsvägar. Jag ansluter mig till vägverkets uppfattning.

När det gäller frågan vilken myndighet som skall upprätta flerårsplaner föreslår de sakkunniga att flerårsplan för byggande av länsvägar liksom nu skall upprättas av länsstyrelsen. I fråga om flerårsplan för byggande av riksvägar föreslår de sakkunniga den ändringen i gällande ordning att upprättande av sådan plan skall ankomma på vägverket och inte som nu på länsstyrelsen. De sakkunniga åberopar till stöd härför främst att behovet av en samordning av planeringen och utbyggnaden av riksvägnätet ökat till följd av utvecklingen på väg- och vägtrafikområdet och att förutsättningarna för att överblicka skiftande samhällsintressen och omfattande utredningsmaterial är bättre, om en samlad bedömning görs på ett centralt plan. De sakkunnigas förslag har i stort sett godtagits av remissinstanserna. Endast fyra länsstyrelser motsätter sig förslaget. Därvid hänvisas till länsstyrelsens ansvar för den regionala planeringen. Enligt min mening är den av de sakkunniga föreslagna ordningen ändamålsenlig. Med anledning av invändningen att förslaget såvitt avser flerårsplaner för byggande av riksvägar skulle vara oförenligt med länsstyrelsens ansvar för den regionala planeringen vill jag framhålla att länsstyrelsen också när flerårsplan upprättas av vägverket kommer att kunna utöva allt det inflytande som följer av dess ställning som huvudman för den regionala samhällsplaneringen. De sakkunniga har förordat att förslag till sådan flerårsplan skall upprättas av länsstyrelsen och att länsstyrelsens yttrande skall inhämtas över den av vägverket därefter upprättade planen innan vägverket fastställer den. Också denna ordning bedömer jag som lämplig. Vidare bör, i likhet med vad som gäller nu, föreskrivas att frågan om fastställelse av flerårsplan skall hänskjutas till Kungl. Maj:t, om vägverket och länsstyrelsen har olika uppfattning beträffande planens innehåll.

Långtidsplanering för statsbidragsgivning till kommuner bör enligt min mening också i fortsättningen ske genom fördelningsplan. Liksom nu bör i fördelningsplan utöver vägbyggnadsföretag tas upp också sådana byggnadsföretag som avser för den allmänna samfärdseln nödvändiga gator. Fördelningsplan bör liksom nu upprättas av vägverket efter hörande av bl. a. länsstyrelsen.

De planer som jag har berört nu — flerårsplaner och fördelningsplan — bör i överensstämmelse med vad som gäller f. n. avse fem år men förnyas vart tredje år. I planerna bör liksom nu tas upp också tunnelbaneanläggning för vars byggande statsbidrag skall utgå. Sådana bidrag kan f. n. utgå enligt förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana (1965 års statsbidragsförordning).

I fråga om flerårsplaner har jag redan nämnt att dessa bör fastställas av vägverket eller, i händelse av meningsskiljaktighet mellan vägverket och länsstyrelsen, Kungl. Maj:t. Med hänsyn till länsstyrelsernas ställning som samordnande organ inom den regionala samhällsplaneringen och till sambandet mellan den statliga och den kommunala vägplaneringen anser jag det motiverat att också i fråga om långtidsplan, som avser fördelning av statliga vägmedel genom statsbidrag, meningsskiljaktighet mellan vägverket och länsstyrelse skall medföra att frågan om fastställelse av planen såvitt avser läneläns skjuts till Kungl. Maj:t.

Nu angivna synpunkter på den närmare regleringen av långtidsplanerna bör ligga till grund för bestämmelser som Kungl. Maj:t meddelar. Om regleringen sker på detta sätt, blir det möjligt att smidigt anpassa planeringen till de krav som utvecklingen av bl. a. budgettekniken kan komma att ställa.

Förslag till lag om upphävande av förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen och förslag till lag om upphävande av förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana

1960 års statsbidragsförordning har ett nära samband med lagstiftningen om allmänna vägar, både med hänsyn till sitt innehåll och författningstekniskt. Detsamma gäller 1965 års statsbidragsförordning, enligt vilken statsbidrag till byggande av tunnelbana kan utgå inom de ekonomiska ramar som ställts upp för byggande av vägar. Sådana statsbidrag omfattas alltså av den långtidsplanering som skall ske i fråga om användningen av statliga medel till byggande av vägar. Om AVL och VSt i enlighet med vad jag förut har angett upphävs och ersätts med nya författningar, medför en redaktionell anpassning av 1960 och 1965 års statsbidragsförordningar till den nya lagstiftningen omfattande ändringar i båda förordningarna. Med hänsyn härtill är det enligt min mening lämpligast att förordningarna upphävs och att de i enlighet med vad som numera tillämpas i fråga om statsbidragsförfattningar ersätts med föreskrifter som meddelas av Kungl. Maj:t i enlighet med riktlinjer som godkänts av riksdagen. Jag förordar därför att ifrågavarande förordningar upphävs med verkan från den 1 januari 1972. Förslag till lagar härom har upprättats inom kommunikationsdepartementet.

Om statsbidragsförordningarna upphävs, bör statsbidragsgivningen till vägar och gator för vilka kommun är väghållare och till byggande av tunnelbanor i princip regleras efter de riktlinjer som f. n. gäller enligt förordningarna. Dessa innebär i huvudsak följande. Till kostnaderna för byggande av allmän väg kan kommun som är väghållare erhålla statsbidrag i mån av tillgång på medel. Detsamma gäller kostnaderna för byggande av gator som enligt beslut av vägverket skall anses vara nödvändiga för den allmänna samfärdseln. Statsbidrag utgår med 95 % av kommunens kostnader för byggande av väg, med 95 % av kostnaderna för byggande av gata mot vilken enligt gällande stadsplan utfart eller annan utgång från tomt inte får anordnas, med 95 % av kostnaderna för utförande av större konstarbete eller trafikarbete som i annat fall ingår i gata och med 85 % av kostnaderna för annat bidragsberättigat gatubyggnadsarbete. Om synnerliga skäl föreligger, kan Kungl. Maj:t bevilja högre statsbidrag. I kostnaden för byggnadsföretag får inräknas skälig ersättning för mark och för intrång som föranleds av vägens eller gatans byggande eller begagnande samt kostnaderna för ersättningens fastställande av domstol. Bidragsbeloppet fastställs av vägverket och utbetalas i förskott i mån av arbetets fortgång. Till kostnaderna för drift av väg och för den allmänna samfärdseln nödvändiga gator utgår årligen statsbidrag med 95 % av det belopp vartill kostnaderna beräknas skäligen böra uppgå. Har beläggning av väg eller gata utförts med vägverkets medgivande och utan statsbidrag, får efter vägverkets prövning i driftkostnaden inräknas skälig ränta på medel som använts för utförande av beläggningen samt avskrivning på denna kostnad. Det sammanlagda beloppet av ränta, avskrivning och den uppskattade årliga kostnaden för underhåll efter beläggningens utförande får dock inte överstiga den beräknade årliga kostnaden för underhåll genom grusning eller makadamisering. Det belopp vartill de årliga driftkostnaderna beräknas uppgå fastställs av statens vägverk för varje kommun för en tid av två år i sänder. Vid väsentligt ändrade förhållanden kan beräkningen dock jämkas. Bidragsbeloppet för löpande kalenderår utbetalas till kommunen i juli månad. För statsbidrag till byggande och drift av väg eller gata gäller att vad som skall räknas till väg och vad som utgör byggande och drift av väg är att bedöma enligt bestämmelserna i lagstiftningen om allmänna vägar och att dessa bestämmelser äger motsvarande tillämpning i fråga om gata. Vidare gäller att kostnad som föranleds av att väg- eller gatuhållningen utförs efter högre standard än som betingas av trafiken inte är bidragsgill och i princip inte heller förvaltningskostnad. — Statsbidrag till byggande av tunnelbana som behövs för den allmänna samfärdseln kan utgå till kommun, landstingskommun och kommunalförbund. Med tunnelbana förstås därvid anläggning för sådan spårbunden allmän trafik av lokal karaktär som avser personbefordran och framgår i tunnel eller annars på egen banvall som är fri från korsning i samma plan med annan trafik. Bidrag utgår i mån av tillgång

på medel och enligt fastställd långtidsplan med 95 % av kostnaden för tunnelbanans underbyggnad, dvs. banvallen intill ballastens underkant eller intill underkanten på motsvarande anordning samt de tunnlar, broar och viadukter som ingår i anläggningen.

Såsom framgår av vad jag har anfört i samband med lagrådsremissen (15.1.2 och 15.1.4) förordar jag, i överensstämmelse med vad de sakkunniga har föreslagit, den avvikelser från gällande principer för statsbidragsgivningen, att vägverket ges möjlighet att i ärende om statsbidrag till väg- eller gatuhållning besluta att varken anläggning eller drift av viss väganordning skall berättiga till statsbidrag eller att statsbidrag skall utgå enbart till anläggning eller enbart till drift av anordningen. De väganordningar jag åsyftar i detta sammanhang är sådana som är särskilt kostnadskrävande men som inte är oundgängligen nödvändiga för trafiken.

De sakkunniga har föreslagit att möjlighet skall öppnas att bevilja kommun statsbidrag för s. k. återplanläggningskostnader. Kungl. Maj:t skall sålunda kunna bevilja kommun skäligt bidrag till kostnader som uppkommer då större genomfartsled eller liknande led dras fram och som annars inte är bidragsgilla, såsom kostnader för omarbetande av detaljplan. Bidrag skall dock bara utgå i särskilt fall när kostnaderna är synnerligen betungande för kommunen. Såsom framgår av det anförda är den av de sakkunniga föreslagna statsbidragsbestämmelsen avsedd att tillämpas bara i undantagsfall. Med hänsyn härtill och då tillämpligheten av en bestämmelse i förevarande hänseende inte bör vara begränsad till kommuner som är väghållare, anser jag att någon föreskrift med den angivna innebörden inte bör tas upp i den författning som bör träda i stället för 1960 års statsbidragsförordning och som i likhet med förordningen bör avse statsbidrag till kommuner som är väghållare. Frågan huruvida ersättning för här ifrågavarande kostnader i något undantagsfall kan anses vara motiverad bör prövas i det särskilda fallet av Kungl. Maj:t inom ramen för användningen av de medel som anslagits till byggande av statliga eller kommunala allmänna vägar.

Övriga förslag

I lagrådsremissen har tagits upp vissa ytterligare förslag som riksdagen bör ta ställning till. Sålunda torde Kungl. Maj:t dels föreslå riksdagen att antaga förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892) och förslag till lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåtkdon på landet, dels inhämta riksdagens yttrande över förslag till kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617) (lagrådsremissen 15.3). Jag syftar i detta sammanhang också på förslaget att särskilt statsbidrag till upprustning av vägbelysningsanordningar skall kunna beviljas i vissa fall (lagrådsremissen 15.1.4) och på för-

slaget att länsvägnämnderna skall omorganiseras och erhålla vissa nya arbetsuppgifter (lagrådsremissen 15.1.8). På sistnämnda punkter torde riksdagens godkännande av de i lagrådsremissen angivna riktlinjerna för nämnda reformer böra inhämtas.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till ny väglag innebär en modernisering och komplettering av åtskilliga bestämmelser i nuvarande väglagstiftning för att anpassa denna till de ändrade krav som mot bakgrund av bilismens utveckling numera ställs från samhällsplanerings- och trafiksäkerhetssynpunkt. Förslaget ger väghållaren ökad möjlighet — men inte skyldighet — att tillgodose behov i dessa hänseenden. I vilken utsträckning och i vilken takt som olika anspråk på vägarnas kvalitet och utförande i övrigt skall kunna tillgodoses får alltså bli beroende av de samhällsekonomiska, säkerhetsmässiga, miljömässiga och andra överväganden som inom ramen för tillgängliga resurser görs vid planeringen av den fortsatta utbyggnaden av det allmänna vägnätet. Bl. a. gäller detta vägområdets omfattning samt vägbelysning och andra väganordningar. Anordnandet av vägbelysning av god kvalitet t. ex. medför icke oväsentliga kostnader men kan på starkt trafikerade vägar medverka till en höjning av trafiksäkerheten och framkomligheten. Andra trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder eller kombinationer av åtgärder kan emellertid under olika förutsättningar tänkas ge samma eller ännu bättre effekt. Det kommer att åvila väghållaren att inom ramen för av statsmakterna angivna riktlinjer besluta om de åtgärder i de konkreta fallen som kan antas medföra en optimal användning av anslagna vägmedel med hänsyn till de olika behov som skall tillgodoses.

För att ge en uppfattning om förslagets ekonomiska konsekvenser vill jag nämna följande.

Den av mig förordade regeln att vägområde skall kunna omfatta också en kantremsa på upp till 2 meters bredd utanför ytterkanten av vägdike, vägs slänt eller annan väganordning kan vid ett rimligt utnyttjande beräknas medföra en kostnadsökning av 5—10 milj. kr. per år. De föreslagna möjligheterna att utöka det byggnadsfria avståndet intill allmän väg torde däremot inte medföra någon nämnvärd kostnadsökning. Detsamma gäller de sakkunnigas av mig godtagna förslag om vilka anordningar som får vara väganordningar, med undantag för vägbelysning.

I sistnämnda hänseende har de sakkunniga med anlitande av särskild expertis sökt bedöma bl. a. kostnadskonsekvenserna för det allmänna vid intagande av vägbelysning bland väganordningar. En utbyggnad av vägbelysningen kan beräknas ske endast successivt och torde i första hand komma att avse hårt trafikerade leder intill tätbebyggda samhällen. De sakkunniga redovisar ett par utbyggnadsalternativ grundade på i första hand

en genomgång av flerårsplanerna och fördelningsplanen för perioden 1964—1968. Enligt det lägre alternativet skulle anläggningskostnaden för vägbelysning uppgå till ca 2 % av de beräknade totala väginvesteringarna under perioden och enligt det högre alternativet till ca 4 % av samma investeringar. Även kostnaderna för drift av vägbelysningsanläggningar har beräknats för aktuella vägsträckor. Efter en 20-årsperiod med en utbyggnadstakt som till en början ligger ungefär mitt emellan de nyss angivna alternativen men mot slutet närmar sig det högre alternativet skulle de årliga driftkostnaderna för då befintliga belysningsanläggningar enligt de sakkunniga uppskattas till omkring 35 milj. kr.

Vissa andra förslag, såsom förslagen att arbetsplan alltid skall upprättas när mark behöver tas i anspråk för väganordning och att enskild väg inte skall få anslutas till allmän väg utan tillståndsprövning, kan kräva ökade insatser inom bl. a. vägförvaltningarna.

De förslag av organisatorisk natur som jag har lagt fram och som avser bl. a. att kommunerna träder i vägnämndernas ställe som företrädare för lokala intressen och att vägsynenämndernas uppgifter förs över på länsstyrelser och fastighetsdomstolar bedömer jag vara så begränsade att de inte har några nämnvärda ekonomiska konsekvenser.

I detta sammanhang vill jag erinra om att till drift av väg efter ändring i AVL, som har trätt i kraft den 1 januari 1971, och enligt förslaget till VägL hör sådan renhållning av vägområde och vissa områden intill vägområde som behövs för att tillgodose skäliga sanitära hänsyn och trevnadshänsyn. Vaghållaren som svarar för drift av väg är alltså skyldig att vidta nödvändiga renhållningsåtgärder. Kostnadskonsekvenserna av denna ordning har berörts i prop. 1970: 157 med förslag till lag om ändring i naturvårdslagen (1964: 822) m. m.

Hemställan

Under återopande av vad sålunda har anförts hemställer jag att Kungl. Maj:t

dels föreslår riksdagen att anlägga förslagen till

- 1) *väglag* med vidtagna ändringar,
- 2) *lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)*,
- 3) *lag om upphävande av förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadslänkande samhällen*,
- 4) *lag om upphävande av förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana*,
- 5) *lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåtkdon på landet*,

dels inhämtar riksdagens yttrande över förslag till

- 6) *kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617), dels föreslår riksdagen att*
- 7) godkänna de av mig förordade riktlinjerna för fördelning av statliga vägmedel till byggande av vägar och vissa gator,
- 8) bemyndiga Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om statsbidrag till väg- och gatuhållning i kommuner som är väghållare samt till byggande av tunnelbana enligt gällande, av riksdagen tidigare godtagna grunder med den avvikelse därifrån som framgår av vad jag har anfört,
- 9) godkänna de av mig förordade grunderna för särskilt statsbidrag till upprustning av vägbelysningsanordningar,
- 10) godkänna de av mig förordade riktlinjerna för omorganisation av länsvägnämnderna och för deras verksamhet.

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

Ur protokollet:

Margit Edström

Innehållsförteckning

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	3
1) Förslag till väglag	3
2) Förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)	18
3) Förslag till lag om upphävande av förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen	19
4) Förslag till lag om upphävande av förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana	19
5) Förslag till lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåakdon på landet	19
6) Förslag till kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)	20
Lagrådsremissen	21
Utdrag av statsrådsprotokollet den 30 april 1971	21
1. Inledning	21
2. Allmän översikt	23
2.1 Huvuddragen i gällande lagstiftning om allmänna vägar	23
2.2 Huvuddragen i de sakkunnigas förslag	25
2.3 Remissinstansernas allmänna inställning	28
3. Anordningar att hänföra till väg	28
3.1 Gällande bestämmelser	28
3.2 De sakkunniga	29
3.2.1 Allmänna synpunkter	29
3.2.2 Vägbelysning	29
3.2.3 Hållplatser, parkeringsplatser och rastplatser	30
3.2.4 Skogsnäringens last- och upplagsplatser	31
3.3 Remissyttranden	32
4. Vägs omfattning i sidled	34
4.1 Gällande bestämmelser	34
4.2 De sakkunniga	34
4.2.1 2-metersremsa	34
4.2.2 Byggnadsfritt område	35
4.2.3 10-metersremsa	37
4.2.4 Övrigt	39
4.3 Remissyttranden	40
5. Vägbelysning m. m.	43
5.1 Nuvarande ordning	43
5.2 Vägbelysningsfrågans läge utomlands	44
5.3 De sakkunniga	45
5.3.1 Behovet av vägbelysning	45
5.3.2 Förslag till ny ordning	46
5.4 Remissyttranden	53

6. Arbetsplan	55
6.1 Gällande bestämmelser	55
6.2 De sakkunniga	58
6.2.1 Allmänna synpunkter	58
6.2.2 Fastställd arbetsplan	59
6.2.3 Ej fastställd arbetsplan	60
6.2.4 Arbetsplan i två led	61
6.2.5 Vägs tillkomst genom beslut av vattendomstol	63
6.3 Remissyttranden	64
7. Vägrätt	65
7.1 Gällande bestämmelser	65
7.2 De sakkunniga	67
7.2.1 Institutet vägrätt	67
7.2.2 Frivillig upplåtelse av vägrätt, m. m.	70
7.2.3 Annans ledning	71
7.2.4 Rätt till mark under byggnadsarbetets gång	72
7.3 Remissyttranden	73
8. Indragning av allmän väg	76
8.1 Gällande bestämmelser	76
8.2 De sakkunniga	76
8.2.1 Indragen allmän vägs utnyttjande som enskild väg	76
8.2.2 Försvarets behov	78
8.3 Remissyttranden	79
9. Enskilda utfartsvägar	81
9.1 Gällande bestämmelser	81
9.2 De sakkunniga	82
9.3 Remissyttranden	91
10. Arbetslag för vinterväghållning på landet	95
10.1 Gällande bestämmelser	95
10.2 De sakkunniga	95
10.3 Remissyttranden	96
11. Vägnämnder och länsvägnämnder	96
11.1 Gällande bestämmelser, m. m.	96
11.2 De sakkunniga	97
11.3 Remissyttranden	98
11.4 Partiell länsförvaltningsreform	101
12. Domstol i vägmål	102
12.1 Gällande bestämmelser	102
12.2 De sakkunniga	103
12.3 Remissyttranden	104
12.4 Fastighetsdomstol	104
13. Vägsynenämnder	106
13.1 Gällande bestämmelser	106
13.2 De sakkunniga	107
13.3 Remissyttranden	108
14. Serviceanordningar	109
14.1 Gällande bestämmelser	109
14.2 De sakkunniga	109
14.3 Remissyttranden	109

15. Departementschefen	110
15.1 Allmänna synpunkter	110
15.1.1 Inledning	110
15.1.2 Anordningar att hänföra till väg	111
15.1.3 Vägs omfattning i sidled	114
15.1.4 Vägbelysning m. m.	118
15.1.5 Arbetsplan	122
15.1.6 Vägrätt m. m.	127
15.1.7 Enskilda utfartsvägar	131
15.1.8 Vagnämnder och länsvägnämnder	137
15.1.9 Domstol i vägmål	140
15.1.10 Vägsynenämnder	141
15.1.11 Andra frågor	142
Indragning av väg — arbetslag för vinterväghållning — serviceanordningar	
15.2 Närmare om förslaget till VägL	144
15.3 Övriga författningsförslag	216
15.3.1 Förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892) och förslag till kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)	216
15.3.2 Förslag till lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåtkdon på landet	217
16. Hemställan	217
<i>Bilaga 1</i> 1960 års vägsakkunnigas förslag	218
1) Förslag till lag om allmänna vägar	218
2) Förslag till vägstadga	234
<i>Bilaga 2</i> Departementsförslag	242
1) Förslag till väglag	242
2) Förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970: 892)	257
3) Förslag till lag om upphävande av lagen (1907: 43 s. 1) om bredden af hjulringar å arbetsåtkdon på landet	257
4) Förslag till kungörelse om ändring i allmänna ordningsstadgan (1956: 617)	258
Utdrag av lagrådsprotokollet den 21 juni 1971	259
Utdrag av statsrådsprotokollet den 13 augusti 1971	262
Förslaget till väglag	262
Fördelning av statliga vägmedel	263
Förslag till lag om upphävande av förordningen (1960: 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen och förslag till lag om upphävande av förordningen (1965: 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana	265
Övriga förslag	267
Ekonomiska konsekvenser	268
Hemställan	269

