



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens  
offentliga  
utredningar

**1968:17**

Kommunikations-  
departementet

# Allmänna vägar

Ref  
504  
1968.H

SOU

Betänkande och förslag av  
1960 års Vägsakkunniga  
Stockholm 1968

# Statens offentliga utredningar 1968

## Kronologisk förteckning

---

1. Ekonomisystem för försvaret. Esselte. Fö.
2. Ekonomisystem för försvaret. Bihang. Esselte. Fö.
3. Kreditmarknadens struktur och funktionssätt. Esselte. Fi.
4. Handläggningen av säkerhetsfrågor. Isaac Markus. Ju.
5. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. Esselte. Fi.
6. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. Esselte. Fi.
7. Ägande och inflytande inom det privata näringslivet. Esselte. Fi.
8. Skogsbrukets planläggningsfrågor. Svenska Reproduktions AB. Jo.
9. Virkesbalanser 1967. Esselte. Jo.
10. Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Esselte. Fö.
11. 1958 års utredning kyrka-stat. XI. Svenska kyrkan och staten. Esselte. U.
12. Förvaltningen av kyrklig jord m. m. Berlingska Boktryckeriet. Lund.
13. Fritidsfisket. Esselte. Jo.
14. Skolboksleveranser. Svenska Reproduktions AB. U.
15. Musikutbildning i Sverige. Esselte. U.
16. Rennärigen i Sverige. Esselte. Jo.
17. Allmänna vägar. Svenska Reproduktions AB. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1968:17

*Kommunikationsdepartementet*



# ALLMÄNNA VÄGAR

BETÄNKANDE OCH FÖRSLAG AV

1960 ÅRS VÄGSAKKUNNIGA

SVENSKA REPRODUKTIONS AB  
STOCKHOLM 1968

68400



## Innehåll

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i> .....	7
Författningsförslag .....	9
Kap. 1 Utredningsuppdraget .....	41
Kap. 2 Författningar angående vägväsendet .....	44
Kap. 3 Anordningar att hänföra till väg .....	47
Gällande bestämmelser .....	47
Önskemål om ändringar .....	47
De sakkunniga .....	48
1. Allmänt .....	48
2. Vägbelysning .....	51
3. Hållplatser, parkerings- och rastplatser .....	51
4. Skogsnäringens last- och upplagsplatser .....	53
5. Allmän brygga m.m. ....	54
Kap. 4 Vägs omfattning i sidled .....	56
Gällande bestämmelser .....	56
Önskemål om ändringar .....	57
De sakkunniga .....	57
1. 2-metersremsan .....	57
2. Byggnadsfritt anstånd .....	60
3. 10-metersremsan .....	62
Kap. 5 Stationär vägbelysning .....	66
Nuvarande rättsläge m.m. ....	66
Önskemål om ändringar .....	67
Vägbelysningsfrågans läge utomlands .....	68
De sakkunniga .....	69
1. Behovet av stationär vägbelysning .....	69
2. Allmänt om utformningen av en ny ordning .....	71
3. Förslag till författningsändringar m.m. ....	75
4. Kostnadskonsekvenser för det allmänna .....	80
Kap. 6 Arbetsplan som led i allmän vägs tillkomst .....	82
Gällande ordning .....	82
Önskemål om ändringar .....	85
De sakkunniga .....	85
1. Allmänt .....	85
2. Fastställd arbetsplan .....	86
3. Icke fastställd arbetsplan .....	89
4. Plan i två led .....	91
5. Kraven vid frivillig upplåtelse av vägrätt och vid beslut om förändring av enskild väg till allmän .....	92
6. Rätt till mark under byggnadsarbetets bedrivande .....	93
7. Vägs tillkomst genom beslut av vattendomstol .....	94

Kap. 7	Vägrätt .....	95
	Gällande rätt .....	95
	Önskemål om ändringar .....	98
	De sakkunniga .....	98
	1. Allmänt .....	98
	2. Konstituerandet .....	99
	3. Befogenheternas omfattning .....	100
	4. Annans ledning .....	102
	5. Upphörande .....	103
	6. Rätt till mark under byggnadsarbetets bedrivande .....	103
Kap. 8	Vissa spörsmål i samband med ifrågasatt indragning av allmän väg	105
	Äldre vägdels utnyttjande för rast- och parkeringsändamål e.d. ..	105
	De sakkunniga .....	105
	Indragen allmän vägs utnyttjande som enskild väg .....	106
	Önskemål om ändringar .....	106
	De sakkunniga .....	106
	Hänsyn till försvarets behov .....	107
	Önskemål om ändringar .....	107
	De sakkunniga .....	108
Kap. 9	Enskilda utfartsvägar .....	110
	Gällande bestämmelser .....	110
	Önskemål om ändringar .....	111
	De sakkunniga .....	112
	1. Det nuvarande rättsläget .....	112
	2. Behovet av lagändring .....	117
Kap. 10	Serviceanordningar .....	128
	Gällande bestämmelser .....	128
	Önskemål om ändringar .....	129
	De sakkunniga .....	130
Kap. 11	Underhåll och renhållning .....	142
	Gällande bestämmelser .....	142
	Önskemål om författningsändringar .....	147
	De sakkunniga .....	149
	1. Allmänt .....	149
	2. Vidmakthållande .....	150
	3. Rörlig bro, färja, vägbelysning m.m. ....	153
	4. Halka, snö, is .....	156
	5. Renhållning .....	158
	6. Begränsning av underhållsåtgärderna .....	163
Kap. 12	Arbetslag för vinterväghållning på landet .....	164
	Gällande bestämmelser och kritik av dessa .....	164
	De sakkunniga .....	164
Kap. 13	Vägnämnder och länsvägnämnder .....	166
	Gällande bestämmelser m.m. ....	166
	De sakkunniga .....	166
Kap. 14	Rättegången i vägmål .....	168
	Överflyttande av vägrättsmålen från ägodelningsrätt till expropriationsdomstol .....	168
	Nuvarande regler och kritik av dessa .....	168
	De sakkunniga .....	169
	Fråga om rättegångskostnader i vägmål .....	171

	Nuvarande regler och kritik av dessa .....	171
	De sakkunniga .....	174
	Om förskottsbetalning m.m. i vägmål .....	175
	Vissa önskemål om reformer .....	175
	De sakkunniga .....	177
	Inlösenfrågor .....	179
	Nuvarande regler och kritik av dessa .....	179
	De sakkunniga .....	179
Kap. 15	Handläggningen av vägfrågor hos administrativ myndighet .....	182
	Ärendenas fördelning på olika myndigheter .....	182
	Gällande bestämmelser .....	182
	De sakkunniga .....	183
	Besvär m.m. ....	185
	Gällande bestämmelser .....	185
	De sakkunniga .....	186
Kap. 16	Förslagets ekonomiska konsekvenser .....	191
Kap. 17	Specialmotivering .....	194
	1. Förslaget till lag om allmänna vägar .....	194
	2. Förslaget till vägstadga .....	211
	3. Övriga författningsförslag .....	220
Kap. 18	Sammanfattning .....	223
Bilaga	Stationär vägbelysning .....	227
	1. Inledning .....	227
	2. Mörkertrafikens problem .....	228
	3. Behov av stationär vägbelysning .....	233
	4. Vägbelysningens förutsättningar .....	236
	5. Vägbelysningens utformning .....	243
	6. Administrativa frågor .....	244
	7. Kostnader för vägbelysning .....	245





*Till*

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet*

Den 15 september 1960 bemyndigade Kungl Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga med uppgift att inom departementet verkställa översyn av väglagstiftningen. Med stöd härav tillkallades den 30 september 1960 såsom sakkunniga generaldirektören G E Vahlberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare, lantbrukaren J M Antonsson och plåtslagaren H V Bengtsson, ledamoten av riksdagens första kammare, socialvårdsassistenten P Jacobsson, ledamoten av riksdagens andra kammare, ombudsmannen N R Johansson, dåvarande hovrättsrådet numera regeringsrådet, A H V Körlof samt dåvarande ledamoten av riksdagens andra kammare, andre vice talmannen greve T G A von Seth.

Därjämte uppdrogs åt Vahlberg att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Som sekreterare åt de sakkunniga förordnade departementschefen byrådirektören S-O J Runesten. Genom beslut den 3 oktober 1963 förordnades som biträdande sekreterare hovrättsassessorn J Å Bouvin. Sedan Runesten och Bouvin erhållit begärda entlediganden från respektive sekreteraruppdrag förordnades genom beslut den 23 augusti 1965 byrådirektören C Helander att vara sekreterare åt de sakkunniga. Genom beslut den 5 december 1966 förordnades hovrättsassessorn S S Almerud att vara biträdande sekreterare.

Att såsom experter biträda de sakkunniga i frågor rörande vägbelysning förordnades den 15 mars 1963 numera överingenjören hos statens vägverk C E Gustafson och numera avdelningsdirektören hos statens trafiksäkerhetsverk S O Nellborn samt gatubelysningsingenjören P Sandgren vid Malmö elverk och civilingenjören B Sundström vid Göteborgs elverk. Genom beslut den 31 januari 1964, den 23 september 1964 och den 23 augusti 1965 förordnades vidare numera avdelningsdirektören hos statens vägverk G-O Sven-gren, preceptorn vid Uppsala universitet S H Hillert och hovrättsassessorn J Å Bouvin att vara experter åt de sakkunniga.

Vi har antagit benämningen 1960 års vägsakkunniga.

Under arbetets gång har till vår utredning inkommit eller överlämnats ett stort antal skrivelser, framställningar och andra handlingar berörande utredningsuppdraget, bl. a. från generalpoststyrelsen, lantmäteristyrelsen, vissa länsstyrelser, justitieombudsmannen, Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Riksförbundet landsbygdens folk, Motorbranschens riksförbund, Svenska petroleuminstitutet och Skogsbrukets motortransportkommitté. Vidare har Kungl. Maj:t till oss överlämnat motioner i ämnet. Vi har härjämte berett väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samtliga vägförvaltningar tillfälle att framföra synpunkter rörande behovet av ändringar i väglagstiftningen. Dessutom har överläggningar ägt rum med representanter för bl. a. Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund, skogsbruket, enskilda väghållare och försvarsstaben samt samråd förevarit med expropriationsutredningen och fritidsutredningen.

Utredningsarbetet skulle enligt de direktiv som meddelades oss bedrivas skyndsamt. I den mån så befunnas erforderligt eller lämpligt borde resultatet av utredningen redovisas successivt i form av delbetänkanden.

I anledning härav har vi avgivit betänkanden den 7 december 1961 angående statsbidrag till enskild väghållning m. m. (SOU 1962: 6) och den 25 april 1962 angående avgiftsbelagda trafikanläggningar (SOU 1962: 26). Härav föranledda förslag har av Kungl. Maj:t framlagts i 1963 års statsverksproposition (VI ht) i vad avser statsbidragsgivningen till enskild väghållning och i propositionen nr 181 (angående den framtida trafikpolitiken) till 1963 års riksdag i vad avser avgiftsbelagda trafikanläggningar samt av riksdagen godkänts (SU 1963: 6 p. 11; SL <sup>3</sup>U). Detta har resulterat i vissa ändringar av reglerna rörande statsbidrag till enskilda vägar, m. m. (SFS 1963: 102 och 1963: 103).

Sedan vi numera slutfört vårt arbete även i vad avser allmänna väglagen samt vägstadgan ävensom föreslagit härav föranledda ändringar i andra författningar, får vi härigenom överlämna vårt betänkande i dessa delar varmed vi anser oss ha slutfört vårt uppdrag.

Stockholm den 25 april 1968.

*Gust Vahlberg*

*Johannes Antonsson*

*Hugo Bengtsson*

*Per Jacobsson*

*Rune Johansson*

*Voldmar Körlof*

*T G v Seth*

*/Curt Helander*

# FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

## 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 behöflig 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 behöflig 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 iakttagas följande:

1. Yppas behov av skyddsvärn, stängsel, vägmärke eller annan dylik anordning utöver vad som blivit inrättat vid vägens byggande, skall vägen förses med den behövlige 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 behövlige 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 skälige 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 behövlige 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 behövlige 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 behövlige 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 bemyndigande, 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 innefattar 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 inseende 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 prövas 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 prövas i annan ordning.

Ordnings- och säkerhetsfrågor samt andra här förut ej omnämnda vägfrågor prövas enligt vad nedan sägs av länsstyrelse, väghållare eller vägsynerämnd.

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 anges 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 åt-

gården ej medför behov av att taga mark i anspråk för vägen eller om samtliga markägare och andra rättssinnehavare 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 vägbana 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 vägbana 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 be-  
gagnande, är väghållaren berättigad att påkalla ägoutbyte enligt lagen om delning  
av jord å landet eller lagen om fastighetsbildning i stad och föra talan för fastig-  
heten 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 ersätt-  
ning 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 fastig-  
heten.

#### 26 §.

Uppstår till följd av att väg framdrages över fastighet synnerligt men vid nytt-  
jandet 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 kost-  
nad för åtgärd, som avses i 7 § andra stycket expropriationslagen, inräknas i ersätt-  
ningen 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 stakning 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 framställning av väghållaren föreskriva, att nyttjanderätt till mark för tillfällig väg skall upplåtas för den tid sådan väg till följd av hindret är behöfvig.

## 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 behöfliga 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 likställs brygga vare sig den är ägnad att befaras med fordon eller icke.

När anmälan inkommit, skall länsstyrelsen pröva, om den tilltänkta 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 framställning förlänga tiden. Länsstyrelsen äger också meddela trafikföreskrift, varigenom trafiken till och från den allmänna vägen begränsas att avse viss årstid, 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 länsstyrelsens 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 förd klagan.

*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 utomhus 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 trafik-säkerheten. 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 upptorkande 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 upptagas 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 tätbebyggt område

eller anordning, som uppsatts på annorstädes 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 vägfärande 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 tillsättande av vägsynenämnd iakttages, att kunskap och erfarenhet beträffande såväl väghållning som jordbruk och skogsskötsel skall, såvitt möjligt, finnas företrädta 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 prövas 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 behöfligt 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 verkställas 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 byggnads uppförande, 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 vägsyrenämnds 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 vägsyrenämnd 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 besvären icke föranleda uppehåll med beslutets eller föreläggandets verkställande eller hindra uttagande av kostnad därför, såvida ej den myndighet, som har att pröva besvären, 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 vägfrågor (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.

## Förslag till vägstadga

Häri genom 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 tagas 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 kom-

munernas 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 företaget, 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 upptagits 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 yttranden 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 densamma 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 fördelingsplan.

## 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 toges 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 ägo-utbyte 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 omfattningen 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 utarbetande 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, samfällid 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 behöfvig. 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 företaget 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 lagakraftägande 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 samfälld, 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 behöfligt, 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 företagens 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, länsvägnämnden, 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 lantmäteristyrelsen.

*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 omläggnings- eller förbättringsarbeten kan upplåtas för allmän trafik, skall fråga om utförandet av sådana arbeten behandlas i den för vägbyggnadsärenden angivna ordningen och spörsmålet 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, trafikanternas 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 samfärd, 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 .....

**Förslag till lag angående ändring i lagen den 14 december 1956 (nr 619)  
om skyldighet att renhålla gata m. m.**

Härigenom förordnas dels att 1 och 4 §§ lagen den 14 december 1956 om skyldighet att renhålla gata m m skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels att i lagen skall införas en ny paragraf, betecknad 5 §, av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Renhållning i stad inom område, för vilket stadsplan fastställts, av gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg åvilar staden. Samma lag vare beträffande snöröjning jämte undanskaffande av snö och is ävensom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka i den mån ej åtgärden ankommer på kronan såsom väghållare.

Renhållning i stad inom område, för vilket stadsplan fastställts, av gata, torg, park och annan sådan allmän plats samt allmän väg åvilar staden. Samma lag vare beträffande snöröjning jämte undanskaffande av snö och is, *rensning och upptining av rännstensbrunn*, sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka *samt bortförande av material som för sådant ändamål påförts*. *Vad nu sagts gäller dock icke om åtgärden ankommer på kronan som väghållare.*

I fråga — — — — — för densamma.

4 §.

Vad i denna lag är stadgat skall äga motsvarande tillämpning för köping ävensom annat samhälle, där bestämmelserna för stad i byggnadslagen den 30 juni 1947 skola tillämpas. I sådant samhälle äger den myndighet som eljest utövar samhällets beslutanderätt den befogenhet som i stad tillkommer stadsfullmäktige.

Vad i 1—3 §§ är stadgat skall äga motsvarande tillämpning för köping ävensom annat samhälle, där bestämmelserna för stad i byggnadslagen den 30 juni 1947 skola tillämpas. I sådant samhälle äger den myndighet som eljest utövar samhällets beslutanderätt den befogenhet som i stad tillkommer stadsfullmäktige.

5 §.

*Såvitt angår allmän väg, som enligt gällande trafikföreskrifter får användas för gångtrafik, skall vad här ovan är föreskrivet rörande skyldighet för stad, köping och annat samhälle att ombesörja renhållning äga tillämpning även inom område med byggnadsplan.*

*I fråga om sådan inom område med stadsplan eller byggnadsplan belägen väg, som avses i första stycket, svarar landskommun, inom vilken vägen är belägen, för renhållning i samma omfattning som stad.*

Denna lag träder i kraft den .....

**Förslag till förordning om ändring av 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen  
den 28 september 1951 (nr 648)**

Härigenom förordnas, att 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

61 §.

1 mom. Beträffande viss — — — av trafiken.

Föreskrifter, som avses under a), b) och g), meddelas av trafiknämnden. Övriga föreskrifter meddelas av länsstyrelsen.

Föreskrifter, som avses under a), b) och g), meddelas av trafiknämnden, såvida annat icke följer av 36 eller 37 § lagen om allmänna vägar. Övriga föreskrifter meddelas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen äger — — — lägre hastighet.

Väg må — — — — — statens vägverk.

\_\_\_\_\_

Denna förordning träder i kraft den .....

<sup>1</sup>Senaste lydelse av 61 § 1 mom., se SFS 1967:323

**Förslag till förordning angående ändring i förordningen den 27 maj 1960 (nr 374)  
om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer  
och stadsliknande samhällen**

Härigenom förordnas dels att förordningen den 27 maj 1960 om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen skall erhålla den ändrade benämningen »Förordning om statsbidrag för allmänna vägar och gator», dels att 1, 4 och 9 §§ nämnda förordning samt rubriken vid 9 § skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, betecknad 12 a §, jämte rubrik, allt på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Förelagten lydelse)*

1 §.

Städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, äga enligt vad nedan sägs erhålla statsbidrag till byggande och *underhåll* av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator.

Städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, äga enligt vad nedan sägs erhålla statsbidrag till byggande och *drift* av allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator. *Det samma gäller landskommuner, som äro väghållare inom sitt område eller del därav. Är landskommun väghållare, skall vad i denna förordning är föreskrivet rörande stad eller stadsliknande samhälle även i övrigt äga motsvarande tillämpning på kommunen.*

Vad som hör till väg och är att anse såsom väg samt vad som räknas till byggande och *underhåll* av väg är vid tillämpning av denna förordning att avgöra efter de i lagen om allmänna vägar stadgade grunderna; och skola dessa härvid äga motsvarande tillämpning beträffande gata.

På *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ankommer att efter länsstyrelsens hörande bestämma, vilka gator som skola anses nödiga för den allmänna samfärdseln.

Vad som hör till väg och är att anse såsom väg samt vad som räknas till byggande och *drift* av väg är vid tillämpning av denna förordning att avgöra efter de i lagen om allmänna vägar stadgade grunderna; och skola dessa härvid äga motsvarande tillämpning beträffande gata.

På *statens vägverk* ankommer att efter länsstyrelsens hörande bestämma, vilka gator som skola anses nödiga för den allmänna samfärdseln.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 4 §.

I kostnaden för byggnadsföretag må inräknas skälig ersättning för mark och för intrång, som föranledes av vägens eller gatans byggande eller begagnande, ävensom kostnader för ersättningens fastställande av domstol.

I kostnaden för byggnadsföretag må inräknas skälig ersättning för mark och för intrång, som föranledes av vägens eller gatans byggande eller begagnande, ävensom kostnader för ersättningens fastställande av domstol. *I kostnaden för byggande av väg må inräknas kostnad för inrättande av vägbelysning eller annan väganordning av sådant slag som angives i 2 § första stycket andra punkten lagen om allmänna vägar i den mån anordningen upptagits i den för vägen fastställda arbetsplanen. I kostnaden för byggande av gata må i särskilda fall, efter vägverkets prövning och i den mån tillgängliga medel förslå, inräknas kostnad för inrättande av gatubelysning.*

Bygges väg — — — föranledd merkostnad.

Förvaltningskostnad må icke inräknas i kostnaden för byggnadsföretag. Efter *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beprövande* må dock i kostnaden inräknas utgift för upprättande av arbetsplan, *renstakning*, av *styrelsen* föreskriven platskontroll och av *styrelsen* medgiven särskild kontroll eller arbetsledning.

Förvaltningskostnad må icke inräknas i kostnaden för byggnadsföretag. Efter *vägverkets prövning* må dock i kostnaden inräknas utgift för upprättande av arbetsplan, av *vägverket* föreskriven platskontroll och av *verket* medgiven särskild kontroll eller arbetsledning.



*(Nuvarande lydelse)***Bidrag till väg- och gatuunderhåll****9 §.**

Till stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, utgår årligen statsbidrag med 95 procent av det belopp, var till kostnaderna för *underhållet* av de allmänna vägarna och de för allmänna samfärdseln nödiga gatorna beräknas skäligen böra uppgå.

*(Föreslagen lydelse)***Bidrag till drift av väg och gata**

Till stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, utgår årligen statsbidrag med 95 procent av det belopp, var till kostnaderna för *driften* av de allmänna vägarna och de för allmänna samfärdseln nödiga gatorna beräknas skäligen böra uppgå. *I sådan bidragsberättigad kostnad må endast efter särskild prövning av statens vägverk inräknas kostnad för drift av belysningsanordning eller annan sådan väganordning som anges i 2 § första stycket andra punkten lagen om allmänna vägar.*

**Bidrag i särskilt fall****12 a §.**

*Uppkommer, på grund av framdragandet av större genomfartsled eller därmed jämförlig trafikled, för stad, stadsliknande samhälle eller annan kommun kostnad av annat slag än vad som enligt 4 § får ingå i underlaget för beräkningen av bidrag, äger Konungen i särskilt fall, om kostnaden skulle bli synnerligen betungande för kommunen, efter hörande av vägverket bevilja kommunen skäligt bidrag till kostnaden samt därvid föreskriva de villkor som skola gälla för åtnjutande av bidraget.*

---

Denna förordning träder i kraft den .....

## Förslag till förordning om statsbidrag till upprustning av belysning i särskilda fall

Härigenom förordnas som följer.

Har belysning på viss del av allmän väg inom samhälle anordnats av annan än väghållaren, får i fall där synnerliga skäl föreligger statens vägverk bevilja bidrag (*särskilt upprustningsbidrag*) med högst 85 procent av kostnaderna för sådan förbättring av belysningsanordningarna som erfordras för att de skall överensstämja med de föreskrifter vägverket utfärdat med stöd av 43 § lagen om allmänna vägar och 30 § vägstadgan. Om belysningsanordning som sålunda upprustats med statsbidrag icke därefter drives i tillfredsställande ordning, är den som erhållit bidrag pliktig att, om vägverket så föreskriver, återbetala bidragsbeloppet jämte fem procent ränta från den dag beloppet uppbars.

För bidrag av nu nämnt slag skall vad som sagts i 6—8 och 13—14 §§ förordningen om statsbidrag för allmänna vägar och gator äga motsvarande tillämpning.

---

Denna förordning träder i kraft den.....

**Förslag till kungörelse om ändring av 3 § kungörelsen den 19 december 1952  
(nr 793) angående statsbidrag till enskild väghållning**

Härigenom förordnas att 3 § kungörelsen den 19 december 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

Byggnadsbidrag må — — — — — i övrigt.

*Då särskilda skäl föreligga må, även om de nu angivna förutsättningarna icke äro uppfyllda, byggnadsbidrag utgå för väg, om denna är av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållaren.*

Byggnadsbidrag må — — — för företaget.

Byggnadsbidrag må — — — arbetsplan (planeringsbidrag).

Om bidrag — — — — — 26 §.

Beträffande statsbidrag — — — särskilt stadgat.

Denna kungörelse träder i kraft den .....

# MOTIV

## KAPITEL 1

### Utredningsuppdraget

I anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 september 1960 meddelade chefen för kommunikationsdepartementet direktiv för de sakkunnigas arbete. Departementschefen anförde därvid till en början följande.

Gällande lagstiftning om allmänna vägar härrör i huvudsak från år 1943. De i lagstiftningskomplexet ingående statsbidragsreglerna har dock i år ersatts av nya bestämmelser, vilka träder i kraft den 1 januari 1961. — Det enskilda vägväsendet regleras av 1939 års lag om enskilda vägar jämte vissa statsbidragsförfattningar, av vilka den viktigaste är 1952 års kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning.

Under de senaste åren har vägtrafiken och vägbyggandet undergått en utveckling, som medfört att gällande bestämmelser icke längre kan sägas på alla punkter motsvara tidens krav. I skrivelse den 25 maj 1960, nr 308, har riksdagen, i anledning av väckta motioner och under hänvisning till ett av tredje lagutskottet avgivet utlåtande nr 28, anhållit om utredning i syfte att erhålla en lagstiftning som möjliggör avgiftsbelagda trafikaneläggningar, särskilt broar och tunnlar. Vidare har riksdagen, sedan statsutskottet i utlåtande nr 6 uttalat önskemål om utredning rörande frågan om statsbidragsgivning till enskilda vägar, i skrivelse den 1 april 1960, nr 6, anmält, att riksdagen fattat beslut i överensstämmelse med vad utskottet föreslagit. Slutligen har riksdagen i skrivelse den 25 maj 1960, nr 309, under hänvisning till ett av sammansatt stats- och tredje lagutskottet avgivet utlåtande nr 1, hemställt att vid den av statsutskottet föreslagna, nyss avsedda utredningen jämväl måtte tagas under övervägande vissa spörsmål om bidrag till vägar, som anläggas och underhålls av vägföreningar. Nämnas bör vidare att länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län i skrivelse den 13 oktober 1958,

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 5 mars 1959 samt länsstyrelsen i Västerbottens län i skrivelse den 12 mars 1960 framhållit, att behov föreligger av utredning rörande ett flertal vägfrågor. I skrivelse den 8 juli 1960 har riksdagens justitieombudsman hemställt om översyn av förfarandet vid meddelande av förbud mot anslutande av enskild väg till allmän sådan.

Departementschefen framhöll vidare, att det visserligen knappast kunde sägas att de allmänna principer, på vilka väglagstiftningen vilar, skulle vara föråldrade. Det behov av ändringar på särskilda punkter av väglagstiftningen, som efter hand yppat sig och som aktualiserades bl. a. genom nyssnämnda framställningar, vore emellertid så omfattande, att det syntes motiverat att en översyn av lagstiftningen i dess helhet nu komme till stånd genom särskilda för ändamålet tillkallade sakkunniga.

I anslutning härtill anförde departementschefen bl. a. följande.

Vid en översyn av lagstiftningen bör bl. a. undersökas om icke själva begreppet väg kan preciseras närmare än som skett i gällande lagstiftning och därvid bättre lämpas efter de anspråk, som den nutida trafiken ställer på vägväsendet. Det har bl. a. anmärkts, att gällande lagar ibland icke ger tillräcklig ledning för avgörande, vilket område som skall anses ingå i en väg och omfattas av väghållarens rätt till vägmärken. Tvekan har sålunda yppats, huruvida särskilda anordningar som väghållare utfört i anslutning till väg, exempelvis rast- eller upplagsplatser, skall anses ingå i vägen. Av företrädare för skogsnäringsringar har uttalats önskemål, att åtminstone beträffande enskilda vägar möjlighet måtte öppnas att till väg räkna lastplatser för ved och virke.

En annan fråga gäller skyldighet för väghållare att ordna vägbelysning. Den växande trafiken har på senare tid framvingat anordnande av belysning icke blott inom tätorterna — varest utebelysning av ålder ansetts motiverad bl. a. från trevnadssynpunkt och av ordningshållningsskäl — utan i viss omfattning även annorstädes. Till undvikande av tvistigheter torde i väglagstiftningen böra angivas, i vilken omfattning väghållningsskyldigheten skall inbegripa skyldighet att anordna och vidmakthålla vägbelysning. Härvid synes det dock icke böra komma i fråga att i större omfattning på det allmänna vägväsendet överföra sådana kostnader som hittills brukat bestridas på annat sätt. Reglerna i ämnet torde så långt möjligt böra anknyta till vad som faktiskt tillämpas, såvida annat icke föranledes av hänsyn till trafiksäkerheten eller annat välgående skäl.

Reglerna om vägrätt synes behöva förtydligas på några punkter, bl. a. vad angår den omfattning, vari mark får tagas i anspråk med sådan rätt. I detta hänseende torde åtskilligt stå att vinna genom att själva begreppet väg, såsom jag nyss förordat, får en mera exakt bestämning. Framhållas bör vidare, att behov i vissa fall yppats att utsträcka vägrättsupplåtelse att avse icke blott själva vägmarken utan även ett område därintill, vilket förutses behöva framdeles tagas i anspråk för breddning eller omläggning av vägen.

På grund av vägtrafikens utveckling har det under de senaste åren blivit nödvändigt att införa förbud mot anslutning av enskilda vägar till det allmänna vägnätet i betydligt större omfattning än tidigare. Härvid har det visat sig, att reglerna i väglagstiftningen om dylika förbud och om förfarandet vid deras tillkomst på flera punkter behöva moderniseras.

Bestämmelserna i lagen om allmänna vägar rörande storleken av det område vid allmän väg, vilket skall hållas fritt från bebyggelse, har i åtskilliga fall — t. ex. vid motorvägar och vissa andra större förbindelseleder — visat sig icke vara så utformade, att de helt täcker nutida behov. De bör därför överses och moderniseras. Därvid måste emellertid också beaktas, att en ökning av det byggnadsfria området ofta innebär högst väsentligt intrång för markägarna och att ingreppen i enskild rätt icke bör gå längre än som oundgängligen erfordras.

Jämväl övriga i väglagstiftningen givna ordnings- och säkerhetsföreskrifter synes tarva en del jämkningar och kompletteringar.

Vad beträffar väglagens regler om ersättning för vägrättsupplåtelse och för intrång av olika slag har det på sistone visat sig, att större vägföretag ibland kan orsaka intrång av en art, som icke synes ha förutsetts vid lagens tillkomst. Som exempel må nämnas, att framdragandet av motorväg kan omöjliggöra eller försvåra genomförandet av tidigare verkställd planläggning enligt byggnadslagen samt därigenom orsaka vederbörande kommuner och markägare kostnader för återplanläggning m. m. Visserligen lär dessa kostnader ofta uppvägas av den nytta, som vägen medför, men fall kan dock tänkas, då det framstår som skäligt, att viss ersättning utgår även för intrång av förevarande art. Även denna fråga bör närmare undersökas och klarläggas. Samråd bör i erforderlig omfattning äga rum med vägmarsersättningskommittén.

Departementschefen erinrade härefter om att reglerna om statsbidrag till städer och samhällen, som är väghållare beträffande allmänna vägar, helt nyligen reformerats. Anledning syntes därför icke föreligga att vid utredningsarbetet ägna uppmärksamhet åt detta regelkomplex i vidare mån än som möjligen kunde föranledas av utredningens ståndpunktstagande på andra områden.

Slutligen underströk departementschefen att av det anförda framginge att behovet av reformer på väglagstiftningens område främst avsåge lagen om allmänna vägar, lagen om enskilda vägar och författningar i anslutning till dessa lagar ävensom reglerna om statsbidrag till enskild väghållning. Härutöver torde det emellertid visa sig erforderligt att undersöka, om vissa andra författningar, speciellt sådana som rörde expropriations- och vattenrättsliga spörsmål, i allo svarade mot vägväsendets behov. Överhuvud borde utredningen icke vara bunden inom någon snäv ram utan ha till syfte att klarlägga, huruvida den gällande lagstiftningen vore ägnad att

tillgodose behovet av ett rationellt vägväsen, och att föreslå de författningsändringar, som funnes påkallade.

Utredningen borde närmare ange de ekonomiska konsekvenser, som dess

förslag förde med sig, Utredningsarbetet borde bedrivas skyndsamt. I den mån så befanns erforderligt eller lämpligt borde resultatet av utredningsarbetet redovisas successivt i form av delbetänkanden.

## KAPITEL 2

### Författningar angående vägväsendet

De väsentligaste av de bestämmelser, som reglerar väghållningen på det allmänna vägnätet, är meddelade i *lagen den 30 juni 1943 (nr 431) om allmänna vägar*. (Denna lag kallas i det följande *AVL*. Ang. ändringar i *AVL*, se *SFS* 1947: 386, 1952: 236, 1960: 375 och 1961: 113.)

*AVL* avser sådan för den allmänna samfärdseln upplåten väg, som enligt de närmare bestämmelserna i *lagen* hålles genom det allmännas försorg. Den gäller således inte bara de vägar, som hålles av kronan, utan även allmänna vägar, som hålles av städer och stadsliknande samhällen. Någon egentlig definition av begreppet allmän väg har emellertid inte givits i själva *lagen*.

Väghållning omfattar byggande och underhåll av väg. Väghållare på landet är kronan och inom stads område staden. Emellertid kan Kungl. Maj:t — och i någon utsträckning även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — förordna om avvikelser från den här nämnda allmänna regeln 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 viss del därav.

Väghållningen för kronans räkning skall handhas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningarna i länen (numera statens vägverk). Där stad eller stadsliknande samhälle är väghållare, handhas väghållningen av den kommunala nämnd eller styrelse, som utsetts därtill, under överinseende av vägverket.

Enligt de bestämmelser, som gällde före tillkomsten av *AVL*, var väghållare i princip skyldig att genast bygga väg, som prövades erforderlig för den allmänna samfärdseln, resp. att under samma förutsättning intaga enskild väg till allmänt underhåll. Vidare gällde, att varje väg, som inte längre var behövlig för den allmänna samfärdseln, genast skulle indragas. Med hänsyn till den omfattning, som vägtrafiken numera fått, har det emellertid ansetts uteslutet att under nutida förhållanden ha en lagregel, varigenom det allmänna uttryckligen åtager sig en så omfattande skyldighet. Gällande lagregler om skyldighet att bygga allmän väg har därför i princip fått ett sådant innehåll, att omfattningen av vägbyggandet bestämmes genom storleken av de anslag, som riksdagen ställer till förfogande för ändamålet. Omvänt är det inte alldeles nödvändigt, att en väg, för att kunna byggas såsom allmän, skall vara erforderlig för den allmänna samfärdseln. — Indragning av väg får ske om vägen efter tillkomsten av ny väg eller eljest inte längre är behövlig från allmän synpunkt och olägenheten för bygden av att vägen indrages är ringa.

Beträffande behandlingen av vägfrågor innehåller *AVL* endast några få, grundläggande bestämmelser. Det är bl. a. föreskrivet, 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 ej Kungl. Maj:t förordnat annorlunda, handhas av väg- och vattenbygg-

nadsstyrelsen (d. v. s. statens vägverk) efter samråd med länsstyrelsen. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall saken hänskjutas till Kungl Maj:ts prövning. Det är vidare föreskrivet, att åtgärd för byggande av väg i allmänhet skall föregås av att man upprättar arbetsplan och att denna utställs för granskning av sakägare och andra samt att planen därefter skall fastställas av nyss berörd myndighet.

Förvärv av mark till väg sker i allmänhet genom upplåtelse av s. k. vägrätt enligt de närmare bestämmelser därom, som finns meddelade i AVL. Vägrätt innebär rätt för väghållaren att ta marken i besittning och därefter nyttja den för vägändamål utan hinder av den rätt annan kan äga med avseende å den fastighet, vartill marken hör. För vissa särskilda i AVL angivna ändamål kan mark också tagas i anspråk med mera tillfällig rätt. För här angivna fall innehåller AVL utförliga ersättningsregler.

AVL upptager också bestämmelser, som reglerar rätten att ansluta enskild utfartsväg till allmän väg. Den innehåller vidare ett flertal s. k. ordnings- och säkerhetsföreskrifter, genom vilka regleras bl. a. rätten för enskilda att ha grind eller andra anordningar på väg, att uppföra byggnader, inrätta upplag, uppsätta stängsel, skyltar m. m. i närheten av allmän väg samt för väghållaren att hugga bort eller kvista träd eller buskar i närheten av vägen. Även i dessa fall kan ersättning utgå under vissa i lagen angivna förutsättningar.

För att trygga behovet av tillräcklig personal för snöröjning vid särskilt svåra väderleksförhållanden finns i AVL bestämmelser, som möjliggör uppsättande tvångsvis av arbetslag för vinterväghållning.

Enligt AVL skall för slitande av mindre tvister mellan väghållare och mark-

ägare finnas särskilda organ, kallade vägsynenämnder.

Lagen innehåller slutligen vissa straffbestämmelser samt bestämmelser om handräckning och om fullföljd av talan.

Föreskrifterna i AVL kompletteras genom detaljbestämmelser i *vägstadgan den 30 juni 1943* (nr 437. Ang. ändringar i denna stadga — som i det följande betecknas *VSt*, se SFS 1947: 392, 1952: 238, 1954: 530, 1957: 91, 1960: 376 och 1961: 114). *VSt* innefattar en uppdelning av det allmänna vägnätet i riksvägar, länsvägar och ödebygdsvägar. Uppdelningen är främst av betydelse för att möjliggöra en uppdelning i anslagshänseende mellan olika slag av vägar. *VSt* innehåller också detaljbestämmelser om förfarandet i viktigare vägfrågor. Sålunda innefattar, enligt den där föreskrivna ordningen, behandlingen av fråga om byggande av väg regelmässigt tre moment, nämligen *dels* förberedande utredning om behovet av föreslagen allmän väg, *dels* arbetets upptagande i flerårsplan i den ordning som betingas av dess angelägenhetsgrad, *dels* ock upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget.

Enligt föreskrift i AVL skall för vissa uppgifter av huvudsakligen rådgivande art finnas vägnämnder och länsvägnämnder. Närmare bestämmelser om dessa organ är meddelade i *lagen den 30 juni 1943 (nr 436) om vägnämnder och länsvägnämnder* (ang. ändringar se SFS 1952: 237, 1953: 111 och 1962: 159). Nämnas bör också *kungörelsen den 30 september 1966 (nr 530) om rikets indelning i vägnämndsområden*.

Föreskrifterna i AVL om vägsynenämnd kompletteras genom detaljbestämmelser i *kungörelsen den 30 augusti 1943 (nr 684) med närmare bestämmelser angående vägsynenämnder*.

Till stad och stadlikt samhälle, som är väghållare, utgår bidrag av statsmedel till byggande och underhåll av



allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator. En grundläggande bestämmelse härom finns meddelad i AVL. De närmare föreskrifterna i ämnet innehålls emellertid i *förordningen den 27 maj 1960 (nr 374) om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadstliknande samhällen*.

I det följande kommer också att i större eller mindre omfattning beröras innehållet i vissa andra närstående författningar, bland vilka särskilt förtjänar omnämnas *lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar*. (Ang. ändringar i denna lag — som i det följande betecknas *EVL* — se SFS 1947: 183 och 387, 1952: 234 och 1954: 197.)

## Anordningar att hänföra till väg

**Gällande bestämmelser**

De inledande bestämmelserna i AVL är uppbyggda så, att i 1 § anges vad som menas med *allmän väg*, under det att 2 § skall ge svar på frågan vad som räknas till *väg*. I detta senare syfte uttalas i 2 § till en början att till väg hör »vägbana». Därefter anges att till väg också hör de »områden» därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll. Som exempel på sådana »områden» nämns i lagtexten slänt, bankett, dike och upplagsplats. Slutligen anges att till väg även hör trumma, skyddsvärn, vägmärke och annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning. Bestämmelsen kompletteras med ett uttalande i andra stycket, att lika med väg skall anses till väg ansluten brygga, bro eller färja med färjläge, så ock för den allmänna samfärdseln allenast vintertiden avsedd körled, i lagen benämnd »särskild vinterväg».

**Önskemål om ändringar**

Enligt *direktiven* bör bl. a. undersökas, om inte själva begreppet väg kan preciseras närmare än som skett i gällande lagstiftning och därvid bättre lämpas efter de anspråk, som den nutida trafiken ställer på vägväsendet. Det har bl. a. anmärkts, att gällande bestämmelser ibland inte ger tillräcklig ledning för avgörande, vilket område som skall anses ingå i en väg och omfattas av väghållarens rätt till vägmarken. Tvekan har sålunda enligt direktiven yppats, huruvida särskilda anordningar, som väghållare utfört i anslutning till väg, exem-

pelvis rast- eller upplagsplatser, skall anses ingå i vägen. Av företrädare för skogsnäringen har uttalats önskemål, att åtminstone beträffande enskilda vägar möjlighet måtte öppnas att till väg räkna lastplatser för ved och virke.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* påpekar, att exemplifieringen i paragrafens första stycke innefattar varken parkeringsplatser eller rastplatser, varför tveksamhet i vissa fall menas råda, huruvida dylika platser bör räknas till vägen. Även vid utförande av trafikplatser, som tar stor markareal i anspråk, kan uppstå svårigheter att avgöra vad som hör till allmän väg. Förutsättningarna för att brygga skall vara allmän bör vidare enligt styrelsen anges närmare i lagen. I samband därmed bör även intagas bestämmelser om vilka anordningar väghållaren är skyldig utföra i anslutning till allmän brygga, exempelvis parkeringsplatser och upplagsplatser. Terrängförhållandena kan ofta vara sådana, att en parkeringsplats icke lämpligen kan utföras i omedelbar anslutning till bryggan.

*Svenska stadsförbundet* och *Svenska landskommunernas förbund* har framhållit, att frågorna om tolkningen av vägbegreppet har sin betydelse från statsbidragssynpunkt inte bara för städer och samhällen, som är egna väghållare, utan även för de kommuner som enligt 50 § AVL skall tillhandahålla för väg erforderlig mark inom stadsplanen. Man har därvid bl. a. gjort gällande, att hittillsvarande tolkning av vägbegreppet blivit alltför restriktiv och

varit ägnad att på ett olyckligt sätt snedvrida utvecklingen beträffande tätorternas genomfartsleder.

Från olika vägförvaltningar har också framkommit önskemål om vissa förtydliganden av paragrafen.

### De sakkunniga

#### 1. Allmänt

Såsom redan i flera sammanhang framhållits är det en avsevärd utveckling som ägt rum sedan tillkomsten av AVL. Trafikens omfattning och art har medfört krav, som endast i ringa grad var aktuella år 1943 men som man under senare år i icke ringa utsträckning börjat tillgodose vid förbättring av befintliga vägar eller vid byggandet av nya vägar. I särskild grad har så skett vid anordnandet av motorvägar eller andra för hög trafikkapacitet inrättade vägar. Enligt vår bedömning är det starkt motiverat, att samhället nu på detta sätt avsätter större allmänna resurser för en höjning av vägarnas kvalitet. Det ter sig angeläget, att resurserna på detta område ytterligare ökas under den närmaste framtiden.

Det är under sådana omständigheter icke tillfredsställande att bibehålla nuvarande utformning av 2 §. Det må vara att uppräknningen i första stycket av olika anordningar icke är slutet utan endast framstår som ett angivande av exempel på anordningar som — enligt de i lagtexten intagna rekvisiten — kan utgöra anordningar som hör till väg. Bl. a. den omständigheten att lagtexten utformats under helt andra förhållanden än de nuvarande — utformningen här rör strängt taget redan från tiden för utarbetandet av 1934 års AVL — gör dock att den, såsom flerstädes påtalats, lätt kan bli ett instrument för en i dagens läge mindre lycklig restriktiv tolkning av begreppet väg. Behovet av en

ny formulering blir än tydligare, om man i fortsättningen skall räkna med att i icke ringa utsträckning förse vägarna med anordningar, vilka såväl till art som omfattning alls icke varit aktuella år 1943 — och än mindre år 1934. På sätt som i det följande närmare redovisas anser vi det motiverat, att vägarna i fortsättningen förses med åtskilliga sådana anordningar. Vi har därför funnit anledning föreslå, att åt 2 § ges en utformning som uttryckligen möjliggör att vägar förses även med nya arter av anordningar. Hittillsvarande oklarhet eller tvekan kan lämpligen undanröjas genom att man till paragrafens nuvarande exempel på väganordningar fogar några, som representerar den nya typen av mera speciella anordningar, dvs. anordningar som måhända icke är helt nödvändiga för vägen men som erfordras för att höja dess kvalitet till önskvärd nivå. Anordningar av detta senare slag kan vara relativt kostsamma, och de kan vidare kräva ianspråktagande av mark, som icke eljest skulle bli erforderlig för väganordning. Det synes därför lämpligt att i lagtexten uttala det villkoret, att beslut om sådan anordning uttryckligen skall ingå i beslutet om arbetsplan för vägen. Genom en sådan metod, som överensstämmer med vad vi samtidigt föreslår beträffande de extra områden utanför själva väganordningarna som skall kunna ingå i vägområde, uppnås flera fördelar. Dels blir det klart deklarerat, att väghållaren icke har generell skyldighet att förse vägen med dylika anordningar men väl har rätt att så göra. Dels markeras vikten av att i det konkreta fallet verkligen blir individuellt prövat, huruvida vägen skall förses med viss anordning — en prövning som ju inte minst är väsentlig ur kostnadssynpunkt. Dels kan slutligen på så sätt tryggas att det blir klart redovisat vad vägen omfattar. Motsvarande

villkor är möjliga att uppställa även för den situationen, att enskild väg förändras till allmän. Även för sådant fall kan man därigenom trygga både en konkret angelägenhetsprövning och en klar redovisning av vilka anordningar som hör till den allmänna vägen. De anordningar, som enligt reglerna i EVL hört till den enskilda vägen, kommer då att bli anordningar som ingår i den allmänna vägen i den mån de ej uttryckligen undantagits i beslutet om förändring av den enskilda vägen till allmän. Därest den enskilda vägen varit utrustad med anordningar av mera speciellt slag än vad som enligt EVL kan ingå i enskild väg, kommer däremot dessa att ingå i den allmänna vägen endast därest beslut därom fattas i särskild arbetsplan för den nyblivna allmänna vägen.

För vissa mera speciella anordningar kommer i det närmast följande att i särskilda avsnitt behandlas i vad mån de bör räknas bland väganordningarna. Först skall dock i ett sammanhang beröras motsvarande spörsmål beträffande några mera allmänt förekommande anordningar.

Utöver vad i 2 § angivits har man givetvis att räkna med åtskilliga andra arter av anordningar, som också är till för vägens bestånd, underhåll eller brukande och som även med nuvarande utformning av lagtexten anses kunna höra till vägen, därest de är inrättade av väghållaren. Dit hör exempelvis sådant som *tryckbankar* och *avschaktningar* (skärningar) samt *täckta in- och utlopp för trummor*. Att dylika anordningar skall kunna hänföras till vägen ligger så i sakens natur, att det ej finns något behov att nämna dem i lagtexten. Detsamma kan sägas om *vändplatser*, *trafikplatser* och liknande anordningar, vilka ju framstår som centrala element i själva vägbyggnaden och direkt är till för trafikens framförande. Trots att det här

stundom — särskilt i anslutning till motorvägar — kan bli fråga om trafikapparater av relativt dyrbart och omfattande slag, torde det därför ej heller vara erforderligt att särskilt nämna dessa anordningar i den nya lagtexten. Stundom har däremot diskuterats, huruvida *cykelstigar* och *gångbanor* hör till »väg» enligt 2 § AVL. När de ligger i omedelbar anslutning till den övriga vägbanan, är det självklart att de skall räknas dit. Mera tveksamt kan det menas vara i den situationen att sådan vägbanan för speciell trafik till kortare eller längre sträcka är lagd på visst avstånd från »själva vägen»; den kanske rentav har fått annan sträckning. Även en separat sådan särskild vägbanan (cykelstig, gångbana osv.) kan emellertid ha ett påtagligt funktionellt samband med den övriga vägen. Den kan nämligen på ett bl. a. ur säkerhetssynpunkt lämpligt sätt avlasta vägen från visst slag av trafik. Det måste därför vara tillåtet för väghållare att, när så finnes lämpligt, utrusta väg med dylik anordning. Den särskilda cykelstigen (gångbanan osv.) skall då redovisas i den för vägen upprättade arbetsplanen. Något särskilt förtydligande av lagtexten i 2 § är enligt vår mening icke erforderligt beträffande nu diskuterade cykelstigar och liknande anordningar. Ett problem av annan art uppstår däremot, om väghållare skulle vilja anlägga eller överta cykelstig eller liknande anordning av helt fristående art, dvs. sådan som ej har funktionellt samband med viss väg. För en sådan åtgärd skulle tydligen krävas, att cykelstigen (osv.) i sig själv kunde menas vara »väg». Till det problemet återkommer vi vid behandlingen av 1 § AVL.

I detta sammanhang bör beröras ytterligare några arter av anordningar, nämligen vägmärke, snöskärm och stängsel, av vilka hittills endast den första är omnämnd i 2 §. Beträffande

*vägmärke* föreligger rentav skyldighet för väghållaren (nuvarande 5 och 37 §§ AVL) att i viss utsträckning förse vägen med sådana anordningar. Till vägmärken har man numera även att räkna lokaliseringmärken (orienteringstavlor), låt vara att skyldighet för väghållare att anordna dylika vägmärken på sin höjd torde kunna ifrågakomma i begränsad utsträckning. Stundom kan det vara lämpligt att vägmärke placeras på mark, som icke tas i anspråk av annan väganordning. Genom att låta arbetsplanen för vägen redovisa denna placering åstadkommer man, att väghållaren kan förvärva vägrätt till marken ifråga. *Snöskärm* är vanligen utplacerad invid väg endast under vintersäsongen och då efter överenskommelse med markägaren eller enligt reglerna i nuvarande 29 § AVL. Sådan anordning är då ej väganordning enligt reglerna i 2 §. Stundom kan det emellertid vara lämpligt att låta snöskärm bli mera permanent. Den bör då kunna inrättas såsom väganordning enligt reglerna i 2 §, med påföljd bl. a. att område för skärmen kan förvärvas med vägrätt. Denna möjlighet torde ej behöva särskilt redovisas bland de i lagen givna exemplen. Såsom närmare beröres i det särskilda avsnittet angående enskilda utfartsvägar, finns det behov att kombinera anslutningsförbud med sådana tekniska anordningar som försvårar eller omöjliggör färd med fordon mellan allmän väg och den omgivande terrängen. En sådan möjlighet är att väghållaren i lämplig utsträckning anordnar ett *stängsel*. Även i andra situationer kan det av trafiksäkerhetsskäl vara motiverat att förse väg med stängsel. Man kanske vill hindra gångtrafikanter att vid en trafikplats komma ut på körbanan. Eller man vill, där allmän väg går längs en strand, hindra att båtägare förtöjer på ett stort antal punkter längs vägen och därmed sänker

vägens framkomlighet genom att i stor utsträckning till fots färdas på körbanan mellan biluppställningsplatser och förtöjningsplatser. Stängsel, som uppföres i dylikt 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 eventuell tvekan på denna punkt har vi dock funnit det lämpligt att bland de i väglagen givna exemplen på väganordningar införa även stängsel. I enlighet med den allmänna metoden i paragrafen införes icke därmed någon skyldighet för väghållaren att hålla stängsel.

Vad här sagts om avgränsandet av väganordningarna får konsekvenser för markägarna invid vägen, inte bara på det sättet att väghållaren, där arbetsplanen redovisar att viss mark skall tas i anspråk för väganordning, kan förvärva vägrätt till marken ifråga. Genom att nya områden på så sätt kan komma att ingå i vägområdet, utsträcker också det område, som enligt de nuvarande reglerna i 33 § AVL kan drabbas av förbud mot byggnad m. m. Såsom i annat sammanhang redovisas har vi funnit oss böra föreslå, att det avstånd, inom vilket sådant förbud skall gälla, i fortsättningen räknas icke från »vägbansans mitt» utan i stället från »vägområde» dvs. från ytterkant av de områden, som tas i anspråk för väganordningar eller som eljest ingår i vägen. Särskilt där olika vägbanor läggs med visst avstånd emellan eller där man anordnar stora trafikapparater, såsom vid anslutning mellan motorvägar, visar det sig vidare stundom att vissa markområden, som ej ingår i vägområdet, blir inneslutna mellan olika delar av vägområdet på sådant sätt, att de blir föga användbara för sina ägare. Den konflikt, som i dylikt fall uppstår mellan olika

intressen, skulle i och för sig kunna lösas genom att man i 2 § införde en möjlighet att inräkna även dylika områden i vägen. Det ter sig dock mindre lämpligt att väghållaren förvärvar vägrätt till — måhända relativt stora — områden, som icke på något sätt skall begagnas för vägen. Vi har därför funnit det vara tillräckligt att för denna situation lita till de regler som redan finns. Markägaren kan ju i sådant fall få ersättning enligt reglerna i nuvarande 19 § och 33 a § AVL, eller också övertar väghållaren äganderätten till marken enligt reglerna i nuvarande 24 § AVL. Därtill kommer möjligheten för väghållaren att överta marken genom expropriation.

## 2. Vägbelysning

Frågan om vägbelysning har bedömts vara av sådan vikt, att den i detta betänkande behandlats under särskilt kapitel. Såsom där redovisas har vi kommit fram till ståndpunkten, att anordningar av dylikt slag bör kunna ingå i allmän väg. De stora kostnader det kan bli fråga om framtvingar i särskild grad en avvägning mellan behov och tillgängliga resurser. Då vi funnit oss böra förordna, att man i viss omfattning börjar genom väghållarens försorg utrusta allmänna vägar med belysning, har det därför varit angeläget att åstadkomma lagregler, som tryggar att man kan avpassa det mått av allmänna medel som ägnas åt sådana ändamål efter de resurser som vid varje tillfälle ställes till förfogande av statsmakterna. Ett viktigt instrument har därvid befunnits vara den metod för konstruktionen av 2 § AVL som närmare redovisats här ovan. Samtidigt som den ger väghållaren klar möjlighet, men ej skyldighet, att utrusta allmän väg med olika anordningar föreskriver den uttryckligen, att vissa — mera speciella — anordningar blir väganordningar endast därest beslut om

deras utförande meddelas i beslut om arbetsplan för vägen. På så sätt tryggas att avgörandet om tillkomsten av mera dyrbara dylika anläggningar kan koncentreras till en central instans inom vägväsendet.

## 3. Hållplatser, parkerings- och rastplatser

Enligt hittillsvarande ordning har det i viss utsträckning förekommit, att väghållaren vid vägbanan anordnat hållplatser för bussar och lastbilar för av- och påstigning av passagerare samt för lastning och lossning av gods. Det har också förekommit, att man anordnat parkeringsplatser och i någon mån även rastplatser för att möjliggöra tillfälliga uppehåll med de fordon som framföres på vägen. Den ständigt ökande trafikvolymen har medfört, att behovet av dessa särskilda utrymmen alltmer ökat under senare år. Samtidigt som därför från olika håll framförts anspråk på att väghållaren i större utsträckning tar på sig ansvaret för sådana anordningar — främst har det då gällt parkeringsplatser — har stundom yppats tvekan, huruvida väghållaren verkligen skall vara skyldig att ta på sig dylika kostnader.

I fråga om mera *enkla hållplatser* för bussar och lastbilar synes det vara tillräckligt att — på sätt som redan uttalats under förarbetena till 1943 års AVL — konstatera att sådana anordningar, som ju normalt får formen av mindre utvidgningar av själva vägbanan och uppenbart är inrättade för att tjäna trafiksäkerheten, självklart måste kunna ingå i den av väghållaren hållna vägen. Inte minst de ökade säkerhetskrav, som nu måste ställas, gör att det är angeläget att väghållaren i icke ringa utsträckning anordnar dylika hållplatser. På samma sätt som ifråga om flertalet övriga under detta avsnitt behandlade väganordningar bör dock icke i lagen

fastslås någon skyldighet för väghållaren att förse vägen med dylika anordningar. Det bör i stället ingå som ett led i utarbetandet av arbetsplanen för en allmän väg att fastställa, i vad mån vägen skall vara utrustad med denna art av anordningar. Ett direkt omnämnande av hållplats bland exemplen i 2 § framstår visserligen icke som nödvändigt. Den omständigheten, att det numera är aktuellt med anordningar av denna art i betydligt större utsträckning och stundom kanske också i något mera påkostat utförande än förr — i förening med det förhållandet att, såsom vi i det följande föreslår, parkeringsplatser bör omnämnas bland exemplen — gör dock att vi funnit det lämpligt att föreslå att även hållplatser upptages bland paragrafens exempel.

I fråga om *parkeringsplatser* har länsstyrelsen i Stockholms län redovisat särskilda problem i en till oss för kännedom överlämnad framställning angående parkeringsanordningar i länets kust- och skärgårdsområden. *Länsstyrelsen* erinrar bl. a. att, enligt den praxis som utbildad sig, det i princip är så att vägmyndigheterna iordningställer vissa parkeringsplatser för vad som brukar betecknas såsom korttidsparkering invid allmänna vägar och bryggor, men inte åtar sig ansvaret för parkeringsplatser (uppställningsplatser) för uppställning av fordon under längre tid. I praktiken har det emellertid visat sig svårt dels att närmare definiera vad som härvidlag kan innefattas i begreppet korttidsparkering dels att övervaka, att parkeringsplatserna utnyttjas endast på det sätt som åsyftas. Följden har blivit, att man under den intensivaste sommartrafiktiden nästan ständigt har stora parkeringsproblem på de platser, där allmänna parkeringsplatser ordnats. Endast i relativt ringa utsträckning torde parkeringsplatser vid bryggorna ha anordnats genom kom-

munal försorg. Däremot har enskilda personer var för sig eller kollektivt tagit initiativ till att ordna sina parkeringsfrågor, och i några fall har kustbor i förvärvssyfte anordnat avgiftsbelagda parkeringsplatser. Det är givetvis, framhåller länsstyrelsen, den i kust- och skärgårdsområdena ständigt växande fritidsbefolkningens fordon som orsakar parkeringsproblemen. De i allmänhet befolknings- och skattemässigt svaga kust- och skärgårdskommunerna har knappast intresse eller förmåga att svara för någon väsentlig del av de åtgärder som erfordras för tillkomsten av tillräckliga parkeringsutrymmen.

*Naturvårdsutredningen* har för sin del framhållit, att bristen på uppställningsplatser utmed vägarna på många håll är kännbar (SOU 1962: 36 s. 358).

Trafikförhållandena har ju numera blivit sådana, att man på åtskilliga av de stora lederna måst införa parkeringsförbud. En förutsättning för sådant förbud har regelmässigt ansetts vara, att särskilda uppställningsplatser för fordonen anordnats utmed vägarna. Dessa av väghållaren anordnade platser är till för att bereda bilisterna tillfälle till uppehåll för vila, matrast o. dyl. Det har inte minst av denna anledning kommit att te sig naturligt att i trafikledens funktion inräkna icke blott att bära fram trafiken utan även att möjliggöra de vägfärandes uppehåll under färden.

Enligt vår mening står det klart, att det allmänna vägväsendet i viss utsträckning bör tillgodose den allmänna samfärdselns behov i detta avseende genom att utrusta vägarna med parkeringsplatser och uppställningsplatser av något mera avancerat slag, *rastplatser*. Sådan anordning, som av väghållaren inrättats i anslutning till eller i närheten av vägbanan, måste ingå i vägen. Samtidigt som det finns anledning att förorda en fortsättning på den under

senare år rådande utvecklingen att i ökad utsträckning höja vägnas kvaliteten genom att förse dem med anordningar av detta slag, ter det sig emellertid bl. a. ur kostnadssynpunkt angeläget, att vägväsendets insats beträffande dylika anordningar begränsas till anordningar som mera påtagligt hör samman med färden på trafikleden. Uppställningsplatser exempelvis för besök i affärer, restauranger och hotell samt i kyrkor och samlingslokaler av skilda slag eller för att bereda tillfälle till utflykter i omgivningarna är icke på samma sätt till för själva färden på vägen. Samma invändning kan anföras exempelvis mot biluppställningsplatser vid idrottsanläggningar, friluftsbad o. d. Det ter sig därför mindre angeläget att vägväsendets resurser ägnas sådana anordningar. Mera motiverat kan det däremot vara, att man i någon mån tillgodoser det av länsstyrelsen i Stockholms län redovisade särskilda behovet i kust- och skärgårdsområdena av parkeringsplatser invid allmänna vägar och bryggor.

Det bl. a. av länsstyrelsen i Stockholms län påtalade behovet att få en precisering av vägväsendets möjligheter att anordna uppställningsplatser för fordon bör enligt vår mening tillgodoses på det sättet, att »parkeringsplats» och »rastplats» uttryckligen omnämnas i det stadgande (motsvarande nuvarande 2 § AVL), som anger exempel på väganordningar. På motsvarande sätt som tidigare uttalats bl. a. beträffande anordning för vägbelysning bör enligt vår mening i lagen icke föreskrivas någon skyldighet för väghållaren att utrusta väg med dessa anordningar. Ej heller bör i lagtexten göras någon närmare precisering av under vilka förhållanden dessa speciella väganordningar må inrättas. De skiftande faktiska förhållandena och — inte minst — det ange-

lägna i att vid varje tidpunkt kunna anpassa insatserna i nya vägbyggnader efter storleken av de resurser statsmakterna ställer till förfogande talar här för den i inledningen till detta avsnitt redovisade metoden, nämligen att man i lagtexten nöjer sig med att klart möjliggöra att väg utrustas med anordning av detta slag men samtidigt kräver att beslut om sådan anordnings utförande skall fattas i den ordning som gäller för beslut om byggande av väg, dvs. normalt att anordningen ifråga redovisas i arbetsplanen för vägen.

Förslaget från länsstyrelsen i Stockholms län, att kommunerna i kust- och skärgårdsområdena genom särskilda bidragsmöjligheter skulle stimuleras att medverka till parkeringsanordningar, har vi av kostnadsskäl funnit oss icke kunna biträda.

#### 4. Skogsnäringsens last- och upplagsplatser

I anledning av de av skogsbrukets motortransportkommitté framförda önskemålen rörande last- och upplagsplatser m. m. vill vi erinra om att skogsstyrelsen redan i sitt yttrande över 1942 års vägsakkunnigas betänkande hemställde, att stadgandet måtte utformas så, att last- och upplagsplatser för virke, vilka anordnades utmed väg, skulle anses höra till vägen. Departementschefen förklarade sig i den sedermera framlagda propositionen i ämnet icke kunna biträda detta förslag. Han uttalade att, även om av praktiska skäl hinder icke borde möta mot att vägväsendet medverkade vid anordnandet av sådana platser, därav dock icke följde att de borde anses höra till allmän väg och bekostas såsom sådan. Att fastställa att en vid sidan av väg och ofta ett stycke ifrån denna anordnad plats, som icke erfordrades för vägens bestånd eller underhåll eller för samfärdseln på den-



na, skulle anses höra till vägen, måste i och för sig vara ägnat att inge betänkligheter. Vad som emellertid framför allt kunde invändas mot förslaget var, att dessa platser icke vore avsedda för den allmänna samfärdseln utan för ett visst speciellt behov. Ett avsteg på denna punkt skulle kunna medföra ekonomiska konsekvenser, som icke kunde överblickas. Fick upplags- och lastplatser för virke anordnas på vägväsendets bekostnad, kunde andra näringar med fog göra anspråk på samma förmån.

Departementschefens invändningar har i dagens läge snarast tilltagit i styrka. Vi finner det uppenbart, att skogsbruket, såsom en näringsgren bland andra sådana, självt bör svara för sina erforderliga last- och upplagsplatser. Representanter för andra näringar, såsom för industrier, affärer, motell, bensinstationer, kiosker, skulle eljest kunna göra gällande liknande anspråk på att utan kostnad få sina behov av uppställnings-, upplags- och lastningsplatser tillgodosedda genom det allmännas försorg.

I förevarande sammanhang vill vi erinra om att det enligt 49 § vägtrafikförordningen är förbjudet att stanna fordon på väg bl. a. i eller nära skarp kurva, backkrön eller annan plats, där sikten är skymd. Fordon som lastar virke, upplagt utmed allmän väg, synes ofta fela mot denna bestämmelse, vilket från trafiksäkerhetssynpunkt är ytterst otillfredsställande. Vidare gäller enligt 33 § AVL att inom för vägen gällande byggnadsfritt avstånd icke får förekomma upplag, som hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. Detta torde innebära, att bl. a. virkesupplag icke utan dispens får anordnas på åtskilliga platser, där det kanske i och för sig vore önskvärt från skogsbrukets synpunkt. Samtidigt är det emellertid å andra sidan angeläget, att

upplags- och lastningsplatser kan anordnas för skogsbrukets behov i anslutning till allmän bilväg. Dessa bör dock icke utföras som uppställningsplatser i direkt anslutning till allmän väg, eftersom de kan verka störande för vägtrafiken. Inom vägområdet bör vidare inget annat arbete än sådant som rör väghållning och trafikreglering utföras. Upplags- och lastningsplatser för virke bör i stället anordnas helt skilda från vägområdet och på sådant sätt, att lastande fordon måste köra av vägen. Lämpligen bör de förläggas till sidovägar med trafiksäker anslutning till allmän väg.

Även om vi funnit oss icke kunna förorda, att skogsbrukets behov av last- och upplagsplatser tillgodoses genom en ändring av reglerna för hållande av allmän väg, har vi å andra sidan funnit det vara angeläget, att skogsbrukets möjligheter att i erforderlig omfattning anordna sådana platser på annat sätt underlättas. Så synes bäst kunna ske om man genom lämpliga ändringar i EVL åstadkommer, att dylika platser med till- och avfarter kan åstadkommas åt skogsbruket under form av *enskild* väg. Vi anser oss dock icke i detta sammanhang böra gå närmare in på frågan vilka ändringar i EVL som i sådant syfte kan böra genomföras.

##### 5. Allmän brygga m. m.

Beträffande den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen aktualiserade frågan om förutsättningarna för att brygga skall vara allmän vill vi erinra om andra särskilda utskottets uttalanden härom vid 1943 års riksdag. Utskottet anförde bl. a. följande (ASU 2/1943):

2 § i förslaget till lag om allmänna vägar — som bortsett från viss redaktionell jämkning överensstämmer med 2 § gällande väglag — har givits en sådan avfattning, att det är tveksamt, om brygga kan anses såsom väg i lagens mening. Med stöd av sista nämnda lagrum ha dock bryggor i viss utsträck-

ning intagits till allmänt underhåll. Till stöd för en sådan lagtillämpning ha åberopats vissa uttalanden av olika sakkunniga. Sålunda anförde 1929 års vägsakkunniga, att brygga, som utgjorde slutpunkt för allmän väg, givetvis borde räknas som allmän väg. De sakkunniga ansågo sig dock icke kunna föreslå en generell bestämmelse om att dylik brygga vore att anse såsom sådan väg. Även 1935 års vägsakkunniga ansågo att, om väg till båtbygga förändrades till allmän, hinder icke borde möta att intaga även själva bryggan. Vidare må erinras, att 1938 års skärgårdsutredning förklarade, att de vid avgivande av sina förslag till kommunikationsförbättringar av olika slag förutskickade att båtbygga, som bildade slutpunkt för allmän väg, skulle betraktas som en integrerande del av vägen, i följd varav underhållet skulle tillhöra den allmänna väghållningen.

En snävare uppfattning har kommit till uttryck i motiven till förevarande lagrum. Departementchefen uttalar sålunda, att det icke syntes honom tillrädligt att utvidga begreppet allmän väg att omfatta även brygga, som stode i direkt förbindelse med allmän väg. Där brygga utgjorde färjläge, komme den emellertid på grund av stadgandet i andra stycket att hänföras till väg. Vidare torde en brygga, som vore utgångspunkt för båttrafik av samma karaktär som färjtrafik, kunna betraktas såsom färjläge och följaktligen hänföras till väg.

Då riktigheten av denna tolkning av stadgandet icke lär kunna ifrågasättas, måste detsamma följaktligen ändras, om bryggor i större utsträckning skola kunna intagas till allmänt underhåll.

Enligt utskottets mening böra åtgärder genom det allmännas försorg vidtagas för tryggande av skärgårds- och kustområdenas vitala kommunikationsbehov. Det må tillika framhållas att då befolkningen i nu ifrågakomma områden bidrager till väghållningen i samma utsträckning som befolkningen i övriga delar av landet, det synes ur rättvisesynpunkt påkallat, att kommunikationsbehoven i nämnda områden tillgodoses i erfordrig utsträckning. Med hänsyn härtill finnes fog för att bryggor som äro nödvändiga för den allmänna samfärdseln, hållas genom det allmännas försorg.

På grund av det anförda ansåg utskottet, att tidigare gällande bestämmelser borde jämkas så, att brygga, som pröva-

des nödig för den allmänna samfärdseln eller som eljest funnes vara till synnerligt gagn för det allmänna, kunde byggas såsom allmän väg respektive intagas till allmänt underhåll. Förutsättning härför borde dock vara, att bryggan vore belägen i anslutning till allmän väg. Att till allmänt underhåll övertaga även andra bryggor syntes med hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna icke tillrädligt. Den aktuella lagändringen ansågs lämpligen böra ske på det sättet, att det i propositionen föreslagna andra stycket ändrades så, 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 vore nödig för den allmänna samfärdseln eller som eljest funnes vara till »synnerligt gagn» för det allmänna, kunde byggas såsom allmän väg respektive intagas till allmänt underhåll. Vid bedömandet av frågan huruvida viss brygga kunde anses nödig för den allmänna samfärdseln finge självfallet kravet på bryggans behövlighet för en allmänhet icke eftergivas.

Vad utskottet sålunda anförde — vilket sedermera godkändes av riksdagen — finner vi alltjämt kunna läggas till grund för bedömningen av dessa frågor. Oaktat motivuttalandena synes dock viss oklarhet råda om innebörden av lagtexten. För att såvitt möjligt undvika missförstånd bör lagtexten 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.

Såsom allmän förutsättning gäller givetvis även här att dessa anordningar för att bli väganordningar måste ha beslutats i arbetsplan för allmän väg eller framgå av beslut om förändring av enskild väg till allmän.

## KAPITEL 4

### Vägs omfattning i sidled

#### Gällande bestämmelser

Allmän väg kan beröra mark främst på två olika sätt, nämligen dels i egentlig mening genom att marken ingår i själva området för vägen och dels i mera oegentlig mening genom att mark närmast utanför vägområdet belägges med förbud mot byggnader och andra för trafiksäkerheten störande anordningar. Genom förbud av detta senare slag kan de ekonomiska möjligheterna att utnyttja marken bli i hög grad begränsade. Vid diskussion av reglerna angående vägs omfattning i sidled finns det därför anledning att uppmärksamma även det partiella ianspråktagandet genom sådant förbud.

Bredden av det område, som i egentlig mening tas i anspråk för vägen, är direkt avhängig den utformning man i det konkreta fallet ger vägbanan jämte i 2 § AVL angivna väganordningar. Något i siffror uttryckt mått finns ej redovisat i lagtexten. För bredden på det förbudslagda området finns däremot vissa i AVL utsatta maximala. Sålunda föreskrives i 33 § att det ej är tillåtet att utmed väg utan länsstyrelsens tillstånd uppföra byggnad på mindre avstånd än tolv meter från vägbanans mitt. Ej heller må 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, äger länsstyrelsen föreskriva sådan ökning, dock högst till trettio meter. Vid uppförande av byggnad å mark i annat höjdläge än vägbanans skall därutöver för närvarande iakttagas, att till det eljest tillåtna minsta avståndet lägges så mycket, som motsvarar höjdskillnaden en och en halv gång räknad. Vid korsning i samma plan mellan allmänna vägar, mellan allmän väg och enskild, allmänligen befaren väg eller mellan allmän väg och järnväg eller spårväg må icke utan länsstyrelsens tillstånd byggnad uppföras eller i 33 § avsedd, för trafiksäkerheten vådlig anordning förekomma inom ett område, som begränsas av räta linjer mellan punkter, belägna i vägarnas mittlinjer femtio meter från korsningen. I närheten av väg må vidare ej utan länsstyrelsens tillstånd förekomma stängsel, som förorsakar snösamling på vägen. Slutligen stadgas att upplag eller annan anordning, som endast på grund av vägs omläggning eller annan därmed jämförlig omständighet skulle komma att falla under förbud enligt 33 §, må förbli orubbad, där ej vägsynenämnden föreskriver skyldighet för fastighetens ägare att borttaga eller ändra anordningen eller utbyta den mot anordning, vilken icke medför fara eller olägenhet, som ovan sägs. För skada, som uppkommer i anledning av sådant föreläggande, skall väghållaren gälda ersättning med be-

lopp, som bestämmes av vägsynenämnden. — Nu redovisade förbudsregler äger ej tillämpning i fråga om bebyggande av område, som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. Respektive plan reglerar där tillåten bebyggelse.

### Önskemål om ändringar

I direktiven framhålls som tidigare nämnts att reglerna om vägrätt behöver förtydligas på några punkter, bl. a. vad angår den omfattning vari mark får tagas i anspråk med sådan rätt. I detta hänseende säges åtskilligt stå att vinna genom att själva begreppet väg får en mera exakt bestämning (se ovan). Behov säges vidare i vissa fall ha yppats att utsträcka vägrättsupplåtelse att avse icke blott själva vägmarken utan även ett område därintill, vilket förutses behöva framdeles tagas i anspråk för breddning eller omläggning av vägen. — Bestämmelserna i lagen om allmänna vägar rörande storleken av det område vid allmän väg, vilket skall hållas fritt från bebyggelse, har enligt direktiven i åtskilliga fall — t. ex. vid motorvägar och vissa andra större leder — visat sig icke vara så utformade, att de helt täcker nutida behov. De bör därför överses och moderniseras. Därvid måste emellertid enligt direktiven också beaktas, att en ökning av det byggnadsfria området ofta innebär högst väsentligt intrång för markägarna och att ingreppen i enskild rätt icke bör gå längre än som oundgängligen erfordras.

Från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* sida har framhållits att erfarenheten utvisat, att det område som hör till allmän väg är för snävt tilltaget i sidled. Sålunda uppstår i fråga om åker och ängsmark olägenheter för väghållaren, därest den intill vägen liggande marken brukas alltför nära vägen. Ett

praktiskt exempel härå utgör den ofta förekommande successiva igenplöjningen av flacka vägdiken, belägna intill åkerskiften. Även beträffande skogsmark framstår klart önskemålet, att skogen med sitt rotsystem icke bör stå ända intill det i 2 § AVL angivna vägområdet. I båda fallen erfordras därför enligt styrelsen en skyddsremsa, vars lämpliga bredd enligt rekommendationer av 1948 års vägmarsersättningssakkunniga angivits för åker och ängsmark till 0,5 m samt för skogsmark till 2 m. I praktiken har — uppger styrelsen — angivna skyddsremсор redan nu ersatts till sitt fulla värde, ehuru de rätteligen icke ingår i det »legala» vägområdet.

Styrelsen har vidare utvecklat huru som man ofta påfordrar, att det utmed motorvägar och andra större vägar avsättes breda bälten som icke får bebyggas. Bältena önskas ibland intill en bredd, som överstiger 30 m från vägmitt. Detta leder ofta till konflikt med de kommunala intressena, som i blivande planer icke önskar så breda grönområden. Fråga uppkommer här om och i så fall av vem ersättning skall utges till markägarna för den uteblivna byggnadsrätten. Utvidgningen har visserligen påkallats av ett vägingresse, men marken är å andra sidan icke vägmars i lagens mening och icke heller — menar man — uppkommer ett intrång jämförbart med sådant som avses i 19 § AVL.

### De sakkunniga

#### 1. 2-metersremsan

På denna punkt må till en början ur vägmarsersättningssakkunnigas betänkande redovisas följande: Efter att ha Erinrat om innebörden av 2 och 18 §§ AVL framhåller man, att svårigheter möter att uppställa regler om vilka områden som stadigvarande tarvas för vägbansans bestånd och underhåll, eftersom

behovet av att disponera områden invid vägbanan varierar. Det skulle emellertid vara av stort värde om enhetliga principer för bestämmande av vägområdets omfattning kunde tillämpas. Den tveksamhet som visat sig hos såväl väghållare som markägare i frågan om rätten att disponera intill vägen liggande mark skulle därigenom bortfalla. Även från rättssäkerhetssynpunkt — särskilt i förhållandet mellan väghållare och ny markägare — skulle sådana principer vara till fördel. Om skapandet av dylika regler i något fall skulle åstadkomma att mark, som måhända icke var oundgängligen nödvändig för vägbanans bestånd och underhåll, kom att hänföras till vägområdet, vore knappast någon olycka skedd. I tveksamma fall måste det ytterst bli en omdömessak, om ett markområde skall anses erforderligt för väg eller icke. Man borde därför söka utfinna ensartade principer för bestämmande av vägområdets omfattning, och avgörande hänsyn borde därvid tagas till vad som normalt sett är erforderligt för vägbanans bestånd och underhåll.

De vägmarksansättningsakkunniga anför i fortsättningen följande.

Vad till en början angår för vägens brukande och bestånd direkt utförda anordningar begränsas dessa enligt numera tillämpade principer vid vägbyggnad som regel av diken å ömse sidor av vägen. Där dike icke förekommer — såsom i vissa fall då väg bygges på bank — kan den yttersta anordningen utgöras av vägslänt och gränslinjen mot intilliggande områden sålunda vara belägen vid vägsläntens fot. Om dikes- och släntkanter avrundas, får gränslinjen anses följa den linje, där den intilliggande markens nivå uppnås med det utförande diken och slänter erhållit.

Gränslinjer mellan för vägen särskilt utförda anordningar och intilliggande mark kunna således i varje särskilt fall utan svårighet bestämmas. Med hänsyn till vägbanans underhåll och bestånd är det emellertid som regel erforderligt för väghållaren att kunna disponera även visst område utanför dessa gränslinjer. Det står sålunda klart

att inom skogsområden och därmed jämförlig mark ett effektivt underhåll av vägdiken liksom tryggandet av vägens framtida bestånd förutsätter att skogen icke tillåtes att växa ända fram till dikeskant eller släntfot. Enligt gällande normalbestämmelser för vägbyggnad skall vid vägs framdragande genom skogsmark träd och buskar avröjas på ett område av i regel minst 2 m utanför ytterkant av blivande vägdike eller jordslänt. Detta område måste allt framgent hållas avröjt för vinnande av erforderlig fri sikt samt för underlättande av vägbanans och slänternas upptorkning. Även om träd tillåtes växa på detta område skulle detta knappast innebära någon fördel för markägaren, enär träden vid underhåll och rensning av diken skulle komma att skadas genom rothuggning och på annat sätt. Då marken sålunda blir onyttig för ägaren men är nödvändig för vägens underhåll och bestånd, bör den hänföras till vägområdet och disponeras av väghållaren med vägrätt.

Om det för vinnande av fri sikt i vissa fall är erforderligt att verkställa röjningar även utanför nyssnämnda områden kan det synas som om vägrätten borde utökas till att avse även sådan avröjd mark och att marken därför borde lösas av väghållaren. I innersidan av kurvor kan det under vissa förhållanden vara nödvändigt att nedhugga skymmande träd och buskar samt att förhindra återväxten på förhållandevis stora ytor. Den på sådant sätt avröjda marken blir ävenledes onyttig för ägaren åtminstone till skogsbruk. En utökning av vägrättsbegreppet på detta sätt är emellertid icke möjlig. Det intrång som markägaren i sådana fall lider bör därför ersättas i särskild ordning. Om det redan vid vägs anläggande är uppenbart, att röjning av sådana områden utanför vägen måste ske bör ersättning för intrånget utgå i samband med lösen av vägmarken. I fall då sådant intrång medför synnerligt men för fastighet eller del därav kan ägaren med stöd av 24 § väglagen påfordra, att fastigheten eller delen löses varvid bestämmelserna i expropriationslagen skola äga tillämpning.

Även i fråga om åker och ängsmark uppstå för väghållaren olägenheter, därest den intill vägen liggande marken brukas alltför nära vägen. Av praktiska skäl synes det lämpligt att väghållaren som regel får disponera marken intill minst 0,5 m bredd från den yttre kanten av för vägen särskilt utförda anordningar.

En på ovan angivet sätt bestämd avgränsning mellan väg och intilliggande områden synes vara till fördel för markägaren bl. a. därför att inkräkting från väghållaren på markägarens områden i samband med dikesrensningar och liknande arbeten i stort sett skulle undvikas. En ytterligare fördel vore att stolpar för telegraf-, telefon- och andra svagströmsledningar skulle kunna placeras på vägmark. Enligt ett mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och telestyrelsen träffat avtal skola nämligen stolpar, stag och strävor för sådana ledningar placeras på ett avstånd från vägbanans yttersta kant av minst 2 m (till vägbanan räknas därvid förutom körbanan även gång- och cykelbanor, skydds- och skiljeremisor samt skyddsbanketter och vägrenar). Under nu rådande förhållanden måste stolparna placeras antingen i dikes- eller släntkant, vilket medför svårigheter för vägunderhållsarbetet, eller ock å områden utanför yttersta dikeskanten med därav förorsakat intrång för ägaren av intilliggande mark. Slutligen må framhållas att det ur flera synpunkter synes önskvärt att genom snöröjning av vägbanan uppkommande snövallar begränsas till vägområdet. Snövallarna sträcka sig som regel minst 2 ofta upp till 3 m från vägbanans kant.

Vi finner det uppenbart, att gällande regler för bestämmande av vägs omfattning i sidled till följd av utvecklingen icke motsvarar de aktuella kraven. Detta är en följd ej bara av de nya kraven på vägs tekniska utformning utan även exempelvis av en sådan omständighet som det genom trafikens utveckling ökade behovet att hålla vägarna fria från snö och is. I detta senare avseende får man nu räkna med ökade skadeverkningar och andra olägenheter på marken intill vägbanan både genom sådan åtgärd som utplogning av snövall och genom den alltmer begagnade metoden att motverka halka genom att sprida sand, inblandad med salt. En utvidgning av möjligheterna att inräkna mark i vägområdet och ett klarare fastställande därav i författningstexten bör därför komma till stånd. I detta sammanhang må för övrigt erinras om att i

praktiken redan nu ersättning utbetalas för vissa markområden utanför det egentliga vägområdet.

Vad i vägmarksersättningsakkunnigas ovan berörda uttalanden anförts kan tjäna som en utgångspunkt för de nya reglerna. Det förefaller dock vara mindre lämpligt att i lagtext generellt ange bestämda, efter markens beskaffenhet differentierade mått för bredden av dessa särskilda områden. Ej heller synes man böra generellt fastslå, att sådana markremsor skall ingå i väg. Lämpligare torde i stället vara att välja en lagregel som ger möjlighet att till vägområde räkna in ett högst till viss bredd uppgående område närmast utanför ytterkanten av vägdikey, vägslänt eller annan väganordning. Som sådan maximibredd synes kunna väljas det av vägmarksersättningsakkunniga angivna större måttet, två meter. Frågan i vad mån väg skall utrustas med sådana områden får sedan avgöras genom konkreta beslut vid upprättandet av arbetsplan för respektive väg. Det blir på så sätt möjligt att inom den av lagen angivna maximiramen avpassa dylika områden längs vägen efter vad som på varje vägsträcka framstår som lämpligast vid en bedömning av vägens konstruktion, omgivande marks användning samt väghållarens och markägarens intressen. I många fall lärer därvid maximibredden visa sig lämplig. I andra fall kan det räcka med mindre bredd än två meter, och stundom kan det visa sig alls ej erforderligt med dylikt område.

Vid tillämpningen av en regel, sådan som den nu angivna, kan stundom tänkas uppstå tvekan i frågan från vilken punkt man skall räkna ytterkanten av väganordningen. Så kan exempelvis bli fallet, när man — såsom numera blivit vanligt särskilt vid djupa jordskärningar — vid avslutningen av vägslänt utför en större avrundning i skärningen mel-

lan slänt och naturlig marklinje. Väg-anordningens ytterkant och därmed den punkt, från vilken den tillåtna två-metersremsan tar sin början, bör i sådant fall kunna anses belägen i själva avrundningens ytterkant. Med en dylik lagregel uppnås den fördelen att tvekan ej föreligger efter fastställandet av arbetsplanen. Från den tidpunkten ger nämligen arbetsplanen besked om vilka områden som ingår i vägen.

Även i andra avseenden uppnår man fördelar genom att anknyta tillkomsten av de extra markremsorna till fastställandet av arbetsplan. Man undgår här vissa komplikationer som skulle följa med en lagregel, som automatiskt förser alla vägsträckor med två-metersremsor. Det blir sålunda ej erforderligt att i lagen stadga undantag för de vägsträckor som går genom tätbebyggda samhällen och beträffande vilka de extra markremsorna ju i stor utsträckning är mindre lämpliga. Vidare blir det ej nödvändigt att förse lagregeln med särskilda övergångsbestämmelser beträffande äldre vägar. Regeln om två-metersremsorna kommer ju nämligen på så sätt att inverka på förhållandena längs en vid lagens ikraftträdande befintlig allmän väg först genom att ny arbetsplan fastställs beträffande vägen ifråga.

Det område utanför själva väganordningarna, som enligt nu angivna regel kommer att ingå i vägområdet, skall av vägväsendet förvärfvas med vägrätt och givetvis helt stå till väghållarens disposition. Detta synes dock icke behöva utsluta, att sådan markremsa efter överenskommelse skötes och kanske t. o. m. i viss utsträckning brukas av ägare eller brukare av intilliggande mark. Ett sådant arrangemang kan vara till fördel även för vägväsendet med hänsyn främst till den ovillkorliga skyldighet, som måste anses föreligga för detta att förhindra uppkomsten av mer

eller mindre vanskötta kantremsor utefter vägarna.

Den nu redovisade regeln om två-metersremsor förutsätter införandet av en bestämmelse av den innebörden, att i arbetsplanen för väg skall anges de områden som erfordras för vägen och att i planen må föreskrivas att närmast intill vägbanan eller annan väganordning belägen mark till en bredd av högst två meter skall ingå i vägområdet.

## 2. Byggnadsfritt avstånd

Möjligheten att enligt de sålunda angivna reglerna förse vägarna med extra remsor av två meters bredd är emellertid icke tillräcklig ur trafiksäkerhets-synpunkt. Behov föreligger i icke ringa utsträckning att därutöver ta ytterligare mark i anspråk för vägen, nämligen genom att belägga kantbälten av erforderlig bredd med förbud mot byggnader och andra för trafiksäkerheten störande anordningar. Ett sådant ianspråktagande i mera oegentlig mening kan för närvarande — såvitt gäller områden som ej ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan — genomföras enligt de tidigare redovisade reglerna i 33 § AVL intill en bredd av högst 30 m från vägbanans mitt.

Den utveckling av motorfordonstrafiken och därmed av anspråken på vägarna som ägt rum sedan AVL:s tillkomst år 1943 och lagändringen år 1947, då maximibredden ökades från 20 m till 30 m, gör att gällande regler på denna punkt numera framstår som klart otillräckliga. Särskilt i fråga om motorvägarna men även i fråga om andra slag av vägar lägger man nu ned avsevärda kostnader för att åstadkomma hög trafikkapacitet och låg olycksfallsfrekvens. Väsentliga för dessa strävanden är bl. a. möjligheterna att längs vägarna åstadkomma tillräckligt breda skyddszoner,

som kan hållas fria från byggnader och andra sikthindrande eller eljest för trafiksäkerheten störande anordningar.

Till stöd för 1947 års beslut att öka maximibredden för förbudsområdena anfördes bl. a. att det förut gällande avståndet, 20 m, icke var tillfyllest för att hindra en olämplig bebyggelse och icke möjliggjorde tillräckligt skydd från trafiksäkerhetssynpunkt vid en vägbanas av den bredd som erfordrades 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 visst större avstånd från vägen.

Den utveckling som ägt rum under de senaste två decennierna gör det nu klart motiverat med ytterligare utvidgning av maximibredden för förbudsområdena enligt 33 § AVL. Som jämförelse kan noteras, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till ledning för planläggningen av nya bebyggelseområden utefter motorvägar och andra högklassiga vägar f. n. brukar rekommendera byggnadsfria avstånd, varierande mellan 50 och 100 m från vägmitt. Vid ett införande av ökad möjlighet att förbudslägga områden måste emellertid, såsom i direktiven berörts, beaktas, att det här kan bli fråga om högst väsentliga intrång för markägarna och att ingreppen i enskild rätt icke bör gå längre än som oundgängligen erfordras. Den utsträckta förbudsmöjligheten måste därför handhas med varsamhet.

Efter en avvägning mellan olika synpunkter har vi stannat för att föreslå en ändring av den innebörden att länsstyrelse ges möjlighet att föreskriva ökning av det byggnadsfria området till en bredd av högst 50 m, räknat från vägområdets ytterkant. Effekten av den sålunda föreslagna regeln blir större än själva ök-

ningen från 30 till 50 m. Eftersom man enligt hittills gällande lagregel räknat avståndet från vägbanans mitt, har tydligen en väsentlig del av det byggnadsfria avståndet kunnat »konsumeras» av själva vägen, en situation som blir särskilt påtaglig ifråga om de moderna, breda väganläggningarna. Med den föreslagna metoden att räkna det byggnadsfria avståndet från vägens ytterkant undgås sådan »konsumering». Därtill kommer att man med denna beräkningsmetod undanröjer det med nuvarande regel stundom aktualiserade spörsmålet, huruvida man vid flerfiliga vägar med skiljeremсор mellan körbanorna skall som utgångspunkt för avståndsberäkningen ha vardera körbanans mitt eller hela väganläggningens mitt.

Inte minst då den möjliga maximibredden föreslås avsevärt utökad, kan det finnas anledning att även ta ställning till innebörden och lämpligheten av lagregelns hittillsvarande rekvisit. F. n. stadgas ju, att länsstyrelsen äger föreskriva ökning av byggnadsfria avståndet till 30 m, om det föreligger *särskilda skäl* därtill. Uttrycket »särskilda skäl» utmärker sig ej för mera påtaglig precisering, vare sig beträffande styrkan eller arten av de skäl som skall föreligga.

Ifråga om *styrkan* av skälen kan observeras, att man i rättspraxis synes ha intagit en relativt restriktiv hållning. Kravet har icke ansetts uppfyllt, där allenast sådana skäl förelegat som med fog kunnat åberopas beträffande flertallet vägar (RÅ 1962 s 37). I detta avseende synes någon precisering av lagtexten icke erforderlig. Det torde vara tillräckligt att, på sätt som ovan skett, konstatera, att hänsynen till enskild rätt gör att den utsträckta förbudsmöjligheten måste handhas med varsamhet.

Ifråga om *arten* av de särskilda skälen är emellertid situationen en annan. Påtagligt är att man bör godtaga trafik-



säkerhetsskäl, en art av skäl som ju uttryckligen markerats både i andra och femte satsen av nuvarande 33 § första stycket. Viss tvekan kan däremot råda i frågan, vilka övriga arter av skäl som kan få utgöra underlag för länsstyrelsens beslut om utökning av förbudsområde. Ovan har ju från förarbetena till 1947 års lagändring återgivits ett uttalande, enligt vilket man genom förbud enligt 33 § kunde tänkas säkerställa en framtida breddning av väg. Ett likartat syfte kunde vara att man önskade underlätta en framtida omläggning av väg, en omläggning, som innebär att kurvor rätas ut, eller kanske t. o. m. en omläggning, som innebär att äldre väg av låg klass ersätts av modern högklassig väg strax intill. Frågan, vilka arter av skäl som är godtagbara, växer påtagligt i vikt om bredden på det område som kan förbudsbeläggas blir avsevärt utökad i enlighet med vad vi ansett oss böra föreslå. Behovet att på denna punkt få en precisering av lagtexten kommer därmed också att framträda med påtaglig styrka. Därest hänsyn till breddning och omläggning skall få godtagas, bör detta därför nu uttryckligen nämnas i lagtexten. Man kunde t. ex. ange, att länsstyrelsen äger föreskriva ökning av det förbudslagda avståndet — dock högst till 50 m — där det erfordras av trafiksäkerhetsskäl eller för att underlätta framtida breddning eller ombyggnad av väg. Där est endast trafiksäkerhetsskäl skall få godtagas, bör, å andra sidan, den ståndpunkten uttryckligen anges i lagtexten. Efter närmare överväganden har vi kommit fram till att föreslå, att utökning av förbudsområdet endast får ske där så är motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Endast där sådana skäl av tillräcklig styrka kan åberopas, menar vi det vara motiverat att i detta sammanhang låta hänsynen till enskild rätt träda tillbaka. Vi menar det dock vara naturligt och strängt taget

även oundvikligt att man vid bedömningen av vad trafiksäkerheten kräver tar med i bilden den utveckling som ligger ett eller annat år fram i tiden och som med bestämdhet kan förutses. Hänsyn till höjd trafikstandard på grund av breddning eller andra ändringar inom några få år bör därvid kunna anses ingå i vad som vid viss tidpunkt utgör underlaget för bedömningen av vad trafiksäkerheten kräver. Det eventuella, mera renodlade behovet att kunna hindra bebyggelse på områden, som längre fram i tiden kan erfordras för trafikändamål, torde bättre lösas genom andra lagmedel, främst sådana som erbjudes genom byggnadslagstiftningen.

### 3. 10-metersremsan

Undantagsbestämmelsen i 35 § AVL gör, att reglerna om byggnadsfria avstånd ej gäller beträffande områden, som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. De restriktioner, som från trafiksäkerhetssynpunkt kan vara erforderliga beträffande sådant områdes användning, åstadkommes i stället för närvarande — i den mån ej reglerna i 36—39 §§ AVL är tillämpliga — genom tillämpning av byggnadslagstiftningens regler. Trafikledsplaneringen utgör en integrerande del av samhällsplaneringen. När man i general-, stads- eller byggnadsplan skall ange användningsändamål för olika områden, skall man därför bl. a. vid sidan av områden för olika slag av bebyggelse redovisa områden för trafikleder o. dyl. Vid denna planering har man också att ta ställning till användningen av områdena närmast intill trafiklederna, d. v. s. till en del just sådana mark som, därest undantaget i 35 § ej funnits, skulle ha kommit ifråga för tillämpning av reglerna i 33 §.

Hänsynen till såväl bebyggelseintressen som trafikintressen talar därvid för vissa restriktioner beträffande använd-

ningen av de närmast trafiklederna lig-  
gande områdena. Denna dubbla hänsyn  
har exempelvis kommit till uttryck i 12 §  
BS, då där uttalas, att man vid upp-  
görandet av stadsplan skall tillse att sam-  
färdselns och trafiksäkerhetens krav till-  
börligen tillgodoses samt att hänsyn tas  
till de fordringar som bör uppställas ur  
sundhets-, skönhets- och trevnadssyn-  
punkt.

Från trafiksynpunkt kan man här —  
med väl så starka skäl som vid tillämp-  
ning av reglerna i 33 § AVL — konsta-  
tera, att det är angeläget att områdena  
invid trafikleden ej disponeras för an-  
läggningar som — i och för sig eller  
genom den verksamhet som där bedri-  
ves — verkar nedsättande på trafiksä-  
kerheten. Byggnader, upplag, stängsel,  
parkerade bilar etc kan skymma sikten  
i kurvor och vid anslutningar mellan  
olika leder. Även olämplig utomhus-  
belysning eller belysning inom byggnader  
kan minska säkerheten. Detsamma  
gäller andra anordningar invid trafik-  
leden av den art att de kan tänkas dra-  
ga till sig förarnas uppmärksamhet. Av  
trafiksäkerhetsskäl är det därför ange-  
läget att planera området närmast in-  
till trafikleden på sådant sätt, att olä-  
genheter av nu antytt slag nedbringas  
till sin omfattning eller helst helt un-  
danröjes. Detta gäller i all synnerhet vid  
planeringen utmed särskilt betydelseful-  
la trafikleder, dimensionerade för högre  
hastighet än den som normalt gäller in-  
om tätort.

Från bebyggelsesynpunkt är det emel-  
lertid uppenbart att en trafikled — sär-  
skilt om den är dimensionerad för högre  
kapacitet — kan i hög grad inverka  
störande på den närmaste omgivningen.  
Vid planeringen måste man med hänsyn  
till trevnad och sundhet uppmärksamma  
sådana störningar från trafikleden  
som buller, luftföroreningar, ljuskäglor

m. m. Därtill kommer att de större tra-  
fiklederna genom sina dimensioner ut-  
gör så ingripande element i samhälls-  
bildningen att det av hänsyn till såväl  
miljömässiga som estetiska aspekter  
måste anses vid samhällsplaneringen va-  
ra angeläget att friområden tillskapas  
på ömse sidor om dylika leder.

För arbetet med general-, stads- och  
byggnadsplaner är det icke möjligt att  
på liknande sätt som enligt reglerna i  
33 § AVL ange några mera generella  
mått för byggnadsfria avstånd. Man  
måste här vara hänvisad till en bedöm-  
ning av omständigheterna i det enskilda  
fallet. Natur- och nivåförhållanden, be-  
byggelsens art, trafikledens karaktär  
m. m. spelar in, och det gäller att kom-  
ma fram till en skäligen avvägning mellan  
olika intressen, en avvägning som kan  
te sig avsevärt olika vid planeringen av  
ett nytt område och vid trafikplanering  
genom ett område med befintlig tätbe-  
byggelse.

Såsom tidigare redovisats har väg-  
och vattenbyggnadsstyrelsen brukat re-  
kommendera, att man längs motorvägar  
och andra högtrafikerade leder avsätter  
byggnadsfria avstånd på mellan 50 och  
100 meter, dvs. frizoner om mellan 100  
och 200 meters bredd. Inom tätortsom-  
råden har det dock som regel icke visat  
sig möjligt att från trafiksynpunkt krä-  
va större byggnadsfritt avstånd än 50  
meter. Mindre avstånd, cirka 35 meter,  
har i undantagsfall godtagits för indu-  
stribesbyggelse och i övrigt i sådana fall,  
där nivåskillnaden mellan trafikled och  
bebyggelse varit tillräcklig för att ge  
erforderlig avskärmning. Vid framdra-  
gandet av motorväg genom befintlig be-  
byggelse har man givetvis haft att väga  
kraven på byggnadsfritt avstånd mot  
kostnaderna för erhållandet av sådant  
område, en avvägning som kunnat med-  
föra väsentliga avsteg från de angivna

riktlinjerna. Även behovet i och för sig att utnyttja marken för andra, från vissa synpunkter mera produktiva ändamål än som skyddszoner, torde stundom ha spelat in.

Med hittillsvarande regler har kommunerna i stort sett ensamma fått vidkännas de kostnader, som varit förknippade med besluten att i generalplan eller stadsplan lägga ut byggnadsfria zoner utmed trafiklederna. (Hit hör t. ex. kostnader för inlösen enligt 21 eller 48 §§ BL). Den utveckling trafiken och därmed anspråken på trafiklederna fått under senare år har gjort, att detta system synes kunna leda till motsättningar mellan å ena sidan trafikintresset, företrätt av vägmyndigheterna, och å andra sidan bebyggelseintresset, företrätt av kommunen. Att så är fallet framgår bl. a. av *Svenska stadsförbundets* och *Svenska landskommunernas förbunds* skrivelse till oss angående statsbidrag för de kostnader kommun åsamlas genom trafikledsbyggen, en skrivelse där man bl. a. framhållit, att de hittillsvarande restriktiva reglerna varit ägnade att snedvrída utvecklingen beträffande tätorternas genomfartsleder. Det synes oss därför klart, att det nuvarande systemet i fråga om de byggnadsfria zonerna icke skäligen kan bibehållas oförändrat. Man bör i stället söka åstadkomma ett fördelningssystem efter angelägenhetsgrad — trafikintresset contra bebyggelseintresset — som tillika är så utformat, att det genom en uppdelning av kostnaderna mellan stat och kommun verkar återhållande vid hävdandet av de skilda parternas särintressen.

En lämplig utväg att tillgodose såväl statens som kommunernas berättigade intressen vore att vidga själva vägbelegget och låta områden utanför väganläggningen till större bredd än enligt

den i det föregående föreslagna nya regeln om 2-metersremsorna kunna inräknas i vägen. Kostnaderna för sådana ytterligare markremsor skulle då komma att falla på väghållaren. Givetvis erbjuder det stora svårigheter att här åstadkomma en avvägning mellan vägintrasse och bebyggelseintrasse och i en lagregel ange ett mått, till vilket sådana ytterligare markremsor skall få utläggas. Som utgångspunkt för vår bedömning har vi tagit den tanken, att man i fråga om områdena närmast intill de större trafiklederna kan konstatera, att såväl trafikintresset som bebyggelseintresset i hög grad påfordrar att marken utlägges till en skyddszon, inom vilken det överhuvudtaget ej bör förekomma några anordningar, som kan störa eller störas av trafiken. Trafikintressets skäligen andel i ansvaret för denna önskvärda skyddszon synes oss rimligen kunna avvägas så, att största bredden av de markremsor utanför själva väganläggningen som enligt denna lösning kan få ingå i vägområdet bestämmas 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 remsor om vardera 10 meter. Beträffande hela detta vägområde om 44 meters bredd kommer då att gälla exempelvis, 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 i sin tur kostnaderna för förvärvet av hela området — således även av 10-metersremsorna — ingå i de kostnader för vilka staden kan erhålla statsbidrag (fn enligt reglerna i 47 § AVL och i 1960 års statsbidragförordning.) I den mån kronan är väghållare, blir staden skyldig att tillhandahålla kronan vägområdet i hela dess bredd, samtidigt som emellertid sta-

den enligt regeln i 50 § AVL skall få ersättning av kronan för sina kostnader för hela vägområdet.

Med en regel, sådan som den nu angivna, får man bättre möjlighet att på en gång åstadkomma en mera skälig kostnadsfördelning mellan stat och kommun och i det enskilda fallet välja en lösning som innebär en rimlig avvägning mellan de konkreta intressena beträffande markens användning. Där så anses motiverat kan man därvid lägga ut friområden till mindre bredd än det angivna maximum  $2 \times 10$  meter eller kanske 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 emellertid också möjligt att lägga ut friområden till större bredd än  $2 \times 10$  meter. I detta senare fall kommer områdena att kunna räknas till vägen endast i den mån de ligger inom 10 meters avstånd från väganläggningen. Kostnaderna för de ytterligare områdena därutån kommer sålunda, liksom hittills, att stanna på kommunen.

Tillkomsten av 10-metersremсорna bör lämpligen åstadkommas genom en kombination av beslut, fattade av de myndigheter som har avgörandet beträffande byggnadsplaneringen och dem som

bestämmer om arbetsplanerna för vägar. Det slutliga avgörandet måste ligga hos vägmyndigheterna och synes lämpligen på motsvarande sätt som i fråga om 2-metersremсорna böra ingå som led i beslutet om tillkomsten av arbetsplanen för vägen. Som underlag för sådant beslut bör då föreligga en fastställd general-, stads- eller byggnadsplan, där skyddsområdet upptas som vägområde. Redan nu finnes i väg- och byggnadslagstiftningarna regler, som avser att trygga erforderlig samordning i arbetet med bebyggelseplaner och med vägarbetsplaner.

I överensstämmelse med vad sålunda angivits torde i väglagen böra upptagas bestämmelser, enligt vilka den tidigare skisserade regeln om möjlighet att avsätta 2-metersremсор invid väganordningarna kompletteras med en föreskrift om att man, där i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan avsatts ytterligare område för vägändamål, i arbetsplanen må hänföra även sådant område till en bredd av högst 10 meter utanför vägbana eller annan väganordning till vägområdet. Reglerna om statsbidrag, slutligen, bör samtidigt få en utformning som möjliggör att kostnaderna för 10-metersremсор — lika väl som kostnader för 2-metersremсор — inräknas i underlaget för statsbidrag.

## KAPITEL 5

### Stationär vägbelysning

Vägbelysningsfrågor är i stor utsträckning problem av teknisk natur. Med hänsyn härtill har vi ansett det påkallat att före vårt ståndpunktstagande i ämnet inhämta utlåtande från en i särskild ordning tillsatt arbetsgrupp, vilken haft att utreda de tekniska och ekonomiska faktorer, som sammanhänger med bl. a. vägbelysningens utformning ur trafik-säkerhetssynpunkt, behovet av belysning för skilda vägtyper och vägar, anläggnings- och driftskostnader samt administrativa frågor m. m. Arbetsgruppen, i vilken såsom framgår av vår skrivelse till departementschefen ingått såväl statliga som kommunala experter, har avgivit ett den 15 september 1966 dagtecknat utlåtande, vilket såsom bilaga är fogat till detta betänkande. Utlåtandet har i vad avser frågor av företrädesvis teknisk och ekonomisk natur legat till grund för vårt bedömande. I den följande framställningen har därför i förekommande delar kunnat hänvisas till expertbilagans innehåll.

#### Nuvarande rättsläge m m

Praktiskt taget all väg- och gatubelysning i vårt land förekommer f. n. inom samhällenas bebyggda områden samt är anlagd och underhållen av kommunerna. Ett undantag utgör dock den belysning som på sina håll ombesörjes av vägföreningar e. d. Om väg- och gatubelysningen gäller vidare, att den — bortsett från vad som är fallet med vissa friliggande trafikleder — i regel endast

finnes å sådana vägar och gator där det av ålder ansetts motiverat att hålla belysning av ordningsskäl eller ur trivsel-synpunkt. Sådana vägar och gator har emellertid, bl. a. med hänsyn till biltrafikens utveckling i stor utsträckning successivt försetts med belysning av högre kvalitet än som motiveras från trivsel- och ordningssynpunkter. Såvitt gäller de belysningsanläggningar, som icke ombesörjes av vägföreningar enligt reglerna i 3 kap. EVL, har denna upprustning kommit till stånd utan stöd av väglagstiftningen.

Huvudreglerna om vad som skall ingå i väghållning finns f. n. i de sinsemellan likartade bestämmelserna i 2—5 §§ AVL och 2—3 §§ EVL. AVL innehåller icke något stadgande som med säkerhet kan tagas till intäkt för ståndpunkten, att vägbelysning ansetts ingå i den allmänna väghållningen. EVL ger däremot uttryckligt besked om att hållande av vägbelysning ej ingår bland väghållningsuppgifterna och kan sägas också ge visst stöd för uppfattningen, att sådana uppgifter ej heller ingår i väghållning enligt AVL. Rörande omständigheterna kring tillkomsten av nuvarande bestämmelser må nämnas följande. År 1946 uttalade regeringsrätten i ett avgörande (RÅ 1946 s. 31), att väghållning enligt lagen om enskilda vägar icke kunde anses innefatta vägbelysning. Eftersom det befanns angeläget, att vägförening av det slag som reglerades i 3 kap. EVL fick möjlighet att genom majoritetsbeslut föranstalta om vägbelysning, genomfördes

därefter år 1954 en lagändring, som uttryckligen gav vägförening sådan rätt. Den nya regeln åstadkoms icke genom den nära till hands liggande metoden att i lagen låta »vägbelysning» formellt ingå i »väghållning». I stället valde man att i 71 § tredje stycket EVL införa klausulen: »Ej må föreningen utöva verksamhet, som är främmande för dess nu angivna ändamål, föreningen dock obetaget att ombesörja vägbelysning».

Av förarbetena framgår tydligt att man i detta sammanhang utgått från att hållande av vägbelysning icke skulle ingå i väghållning enligt AVL.

Förordningen den 27 maj 1960 om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadslänkande samhällen talar icke om vägbelysning. De författningar som reglerar ordnings- och trafiksäkerhetsfrågor — allmänna ordningsstadgan och vägtrafikförordningen samt med stöd därav utfärdade lokala föreskrifter — ger icke heller något svar på frågan vem som skall bära ansvaret för att godtagbar vägbelysning kommer till stånd. Bestämmelsen i 64 § 4 mom vägtrafikförordningen angående anbringande och underhåll av vägmärken, ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten m. m. avser icke vägbelysning i egentlig mening.

### Önskemål om ändringar

I två motioner till 1957 års riksdag (I: 181 och II: 237) hemställdes om »en utredning av behovet och möjligheterna för kommun att under vissa förutsättningar få bidrag av bilskattemedel till anordnande av vägbelysning».

I sitt remissyttrande över motionerna hänvisade *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* till det förut nämnda, i *regeringsrätten* träffade avgörandet och hävdade, att belysning på allmän väg i princip

vore en kommunal angelägenhet. *Styrelsen* framhöll emellertid, att det vore uppenbart att vägbelysning kunde vara nödvändig ur trafiksäkerhetssynpunkt, varför den nämnda principen inte kunde upprätthållas undantagslöst.

Följande fall nämndes därvid:

1. då belysning i stället för annan åtgärd anordnas på grund av något riskmoment hos vägen som sådan, t. ex. vid rörlig bro eller färja, där befintliga avstängningsanordningar och varningssignaler kan strejka i ett kritiskt ögonblick;
2. vid kaj eller brygga, där skyddsvärn inte kan anbringas;
3. för belysning av en trafikordning på vägen;
4. på hårt trafikerade vägar, t. ex. infartsvägar till städer, där bilarna på grund av trafiktätheten måste framföras med avbländad belysning.

*Styrelsen för Svenska landskommunernas förbund* förklarade sig dela motionärernas uppfattning rörande angelägenheten av att tillfredsställande vägbelysningsanläggningar komme till utförande men avstyrkte den föreslagna utredningen. Som skäl härför angavs principiella betänkligheter mot införande av en ny typ av statsbidrag.

*Statsutskottet* anslöt sig i sitt utlåtande (nr 171 år 1957) till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och landskommunernas förbunds avstyrkanden och hemställde, att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

*Riksdagen* avlog motionerna, väsentligen under hänvisning till betänkligheterna mot att införa ett nytt statsbidragssystem.

Även vid 1958 års riksdag väcktes två motioner i frågan, den ena (I: 121) med hemställan »att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i syfte att i lag fastställa skyldighet att anordna vägbelysning längs av motorfordon liv-

ligt trafikerade gator och genomfartsleder» och den andra (II:347) med yrkande »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan översyn av väglagarna och vägtrafikstadgan, att klara regler ges angående ansvaret för att ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar belysning kommer till stånd».

*Väg och vattenbyggnadsstyrelsen* anförde i sitt remissyttrande över dessa motioner, att belysningsfrågan behövde ytterligare utredas men att en utvidgning av väghållarens skyldighet att anordna belysning komme att medföra betydande ekonomiska konsekvenser och därför endast kunde ske under förutsättning att anslagen i motsvarande mån ökades. Styrelsen framhöll emellertid, att gällande väglagstiftning i vissa avseenden vore i behov av omarbetning och att styrelsen därför avsåge att hos Kungl. Maj:t föreslå en utredning för översyn härav. Väg- belysningsfrågan borde enligt styrelsens uppfattning tagas upp till behandling i samband härmed.

*Statens trafiksäkerhetsråd* framhöll i sitt remissyttrande över motionerna, att en fullgod belysning vore dyrbar och att den måste vägas mot andra tänkbara åtgärder med trafiksäkerhetsfrämjande effekt, t. ex. vägbreddningar, som kunde gagna trafiksäkerheten även i dagsljus. Rådet påpekade även nödvändigheten av att normer fastställdes för vad som under olika förutsättningar vore att anse som en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande belysning.

*Tredje lagutskottet* instämde i sitt utlåtande (nr 15 år 1958) i vad motionärerna anförde angående betydelsen av att rådande oklarhet rörande vägbelysningsansvaret undanröjdes. Vägbelysningens trafiksäkerhetsfrämjande effekt kunde emellertid icke anses tillfredsställande klarlagd. Kostnaderna för en mera allmän vägbelysning måste vägas mot

andra trafiksäkerhetsåtgärder. Med hänsyn härtill vore det enligt utskottets mening olämpligt att nu fastslå, hur ansvaret för vägbelysningens ordnande skulle fördelas. Utskottet förklarade sig därför dela väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, att förevarande spörsmål lämpligen borde upptagas i den ordning styrelsen föreslagit. En förutsättning för att vägbelysningsansvaret därvid skulle kunna ingående bedömas torde dock vara att förutnämnda avvägningar dessförinnan skett. — Utskottet hemställde förty, att motionerna ej måtte föranleda någon åtgärd.

*Riksdagen* beslutade i enlighet med utskottets förslag.

*I direktiven till de sakkunniga* har Kungl. Maj:t, som framgår av vad ovan anförts i kap. 1. Utredningsuppdraget, i denna delfråga bl. a. uttalat, att i väglagstiftningen lämpligen borde angivas i vilken omfattning väghållningsskyldigheten även skulle inbegripa skyldighet att ordna och vidmakthålla vägbelysning, varvid det dock icke syntes böra komma i fråga att i större omfattning på det allmänna vägväsendet överföra sådana kostnader som hittills brukat bestridas på annat sätt. Reglerna i ämnet borde så långt möjligt anknyta till vad som faktiskt tillämpades.

#### **Vägbelysningsfrågans läge utomlands**

Vägbelysningsfrågan har under senare år blivit aktuell även på många håll i utlandet. Sålunda har enligt uppgift från den av de sakkunniga tillkallade expertgruppen en översikt över nu rådande förhållanden på detta område 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 sagda myndigheter endast har formellt »tillstånd» att ordna belysning. Det är alltså i regel de lokala myndigheterna (städer eller kommuner eller sammanslutningar mellan kommuner), som utför belysningsanläggningarna inom sitt respektive område. Detta lär ursprungligen ha skett främst med hänsyn till den allmänna ordningen. På grund av den på senare tid inträdda stora ökningen av biltrafiken har emellertid trafiksäkerhetsskäl i allt högre grad kommit att motivera gatu- och vägbelysning och påverka dess utformning.

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

Vidare framträder i flera länder en tendens att låta utföra belysningsanläggningar längs de starkt trafikerade huvudvägarna genom de centrala myndigheternas försorg. Detta är fallet i Belgien, Frankrike, Förenta Staterna, Italien, Kanada, Nederländerna och Storbritannien. Speciellt gäller detta belysningen av motorvägarna med till- och avfarter.

Normer eller rekommendationer för utförandet av gatu- och vägbelysning

finns i många länder. Ett förslag till internationella rekommendationer på detta område har också enligt uppgift från arbetsgruppen utarbetats av CIE:s expertkommitté. Avsikten med dessa internationella rekommendationer är att fastställa vissa allmänna principer för gatu- och vägbelysningen och därmed erhålla underlag för utarbetande av nya eller modernisering av befintliga nationella rekommendationer. Med hänsyn till ökningen av den internationella trafiken är det nämligen önskvärt att nå en viss internationell enhetlighet i fråga om väg- och gatubelysningens tekniska utformning.

#### De sakkunniga

##### 1. *Behovet av stationär vägbelysning*

Den starkt ökade vägtrafiken har under senare år medfört omfattande åtgärder för förbättring av det svenska vägnätet. Den högre standarden har tagit sig uttryck i bredare vägar, större kurvradier, mindre lutningar, bättre beläggning, större bärighet, ökat antal belagda vägar, tydligare vägvisning, linjemarkeringar på körbanan m. m. Härigenom har vunnits en ökad trafiksäkerhet, samtidigt som de genomsnittliga körhastigheterna kunnat höjas och förutsättningar för en gynnsammare trafikekonomi uppkommit. Genom tillkomsten av speciella vägar, avsedda för enbart motorfordons trafik (motorvägar), har bättre förutsättningar skapats för snabba och ekonomiskt fördelaktiga landsvägstransporter, speciellt när det gäller transporter över längre sträckor. Gemensamt för alla dessa standardförbättringar är, att de gagnar såväl dagsljus- som mörkertrafik. Emellertid föreligger vissa för mörkertrafiken speciella problem, vilka icke blivit helt tillgodosedda genom ovan omnämnda standardförbättringar. Många vägar, i vilka man genom betydande investeringar sökt bygga in en god trafik-



säkerhet under dagsljusförhållanden, har genom avsaknaden av vägbelysning en mycket lägre standard nattetid än under dagen.

I den vid betänkandet fogade expertbilagan har ingående redogjorts för de problem, som är förknippade med trafik i mörker. Eftersom vi funnit oss i allt väsentligt kunna ansluta oss till expertgruppens redogörelse för och bedömning av sagda problem, torde vi här kunna inskränka oss till en relativt kort framställning.

Inledningsvis bör därvid konstateras att *syninformationerna* självfallet är mera begränsade i mörkertrafik än på dagen. Fordonens egen belysning har erfarenhetsmässigt visat sig icke vara tillfyllest för att häva olägenheterna. Detta kommer särskilt till synes vid möten och som exempel kan nämnas att, enligt uppgift från expertgruppen, en nyligen verkställd utredning synes visa, att bilar som med halvljus möts på en i övrigt obelyst väg vanligen icke kan färdas med högre hastighet än 25—30 km/timme, om godtagbar trafiksäkerhet skall kunna upprätthållas. Med nuvarande trafikintensitet råkar man in i en svår konflikt, där den låga hastighet som förefaller vara motiverad ur trafiksäkerhetssynpunkt icke är förenlig med önskemålet om en smidig och ekonomiskt fördelaktig landsvägstrafik. Lösningen att enbart lita till fordonsbelysning har ytterligare den nackdelen, att en dylik icke alltid belyser det område som trafikanten har störst behov av att få belyst. Svårigheterna härvidlag ökas vid tätare trafik genom ofta förekommande bländningseffekter samt genom att avbländning avsevärt minskar längden av den belysta siktsträcken.

*Bländningen*, som är ett av de allvarligaste problemen i mörkertrafiken, kan härröra icke enbart från mötande fordon utan även från exempelvis olämpligt ut-

formad vägbelysning eller andra störande ljuskällor av skilda slag såsom ljuskyltar, skyltfönster m. m. Den allvarligaste bländningsrisken torde dock vara mötande bilars strålkastare, både hel- och halvljus, eftersom dessa ligger centralt i trafikantens synfält. På vägar, som saknar goda, fasta belysningsanordningar, kan bländning från mötande fordon icke undvikas. På vägar med god belysning undviks däremot sådan bländning nästan helt om fordonen kan framföras utan att använda hel- eller halvljus.

Svårigheterna i mörkertrafik ökar givetvis än mer, om sikten nedsättes genom *regn, snöfall eller dimma*, varvid s. k. speglade reflexer kan uppstå på den våta körbanan. Fullt acceptabla synbetingelser vid vått väglag kan åstadkommas endast om man har både körbanan med för ändamålet avpassad ytstruktur och en tillfredsställande vägbelysningsanläggning.

Vägbelysningsanläggningars trafiksäkerhetsfrämjande effekt har, på sätt framgår av expertbilagens framställning, dokumenterats i svenska och utländska publikationer, där resultaten av ett antal undersökningar redovisats. Resultaten varierar mellan olika länder och olika undersökningar, vilket är naturligt bl. a. av det skälet, att principerna för olycksrapportering kan variera avsevärt. I samtliga fall har dock konstaterats att god vägbelysning medför en väsentlig reduktion av trafikolyckornas mörkerandel. I ett flertal fall synes denna olycksreduktion vara av storleksordningen 30 procent, vilket grovt skulle innebära, att totala antalet olyckor minskades med 10 procent.

Vad som nu redovisats innebär 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 man med nutida trafikförhållanden har behov att anordna dylik belysning i större omfattning än som tidigare skett.

*Vägbelysningens standard* avgör givetvis dess möjlighet att bidra till trafiksäkerheten. För att fylla denna uppgift bör belysningen 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 m. m. — samt skyltar och andra anordningar, uppsatta längs vägen för att leda eller varna trafikanterna.

I expertbilagan har närmare behandlats ett flertal faktorer till vilka hänsyn måste tas vid utformandet av en trafikbelysning. I dess kap. 4 lämnas vidare en redogörelse för de kvalitetskrav, som belysningen bör fylla med avseende på nivå, jämnhet, bländningsfrihet m. m. Därest — i enlighet med vad i det följande närmare utvecklas — frågan om vägbelysning sammankopplas med frågan om skyldighet att fullgöra väghållning, torde genom olika åtgärder böra tryggas att inrättandet av sådana anordningar, där de kommer till stånd, verkligen leder till önskvärt resultat. Man behöver garantier både för att belysningsanordningarna blir av önskvärd kvalitet och för att störande annan belysning undviks. I sådant syfte erfordras vissa nya regler både i allmänna väglagen, vägstadgan och statsbidragsförordningen. Våra förslag i detta avseende finns redovisade under ett följande avsnitt (3.), som behandlar förslagen till författningsändringar m. m.

## 2. Allmänt om utformningen av en ny ordning

Starka skäl föreligger sålunda att utforma lagstiftningen så, att vägbelysning

förklaras skola ingå bland väghållningsuppgifterna. På så sätt kan man gynna tillkomsten av erforderlig belysning på våra trafikleder, inte minst därigenom att det då, till skillnad från vad som är situationen för närvarande, blir tillåtet att begagna statliga medel för belysningsändamål både i de fall, då kronan är väghållare, och i fall, då kommun som är väghållare tilldelas statsbidrag för vägar och gator.

Kostnaderna för vägbelysning skulle emellertid kunna komma att uppgå till avsevärda belopp, något som närmare beröres i det följande. Frågan om inrättande av belysning på viss aktuell väg kan därför knappast behandlas som ett för det individuella fallet fristående problem. En avvägning måste alltid göras mellan de olika vägändamål som ställer anspråk på de vid varje tillfälle tillgängliga resurserna. Belysningen, som ju utgör en bland flera trafiksäkerhetsfrämjande anordningar, får därvid konkurrera med andra anordningar som höjer en vägs kvalitet. Vid fördelningen av de tillgängliga resurserna mellan olika trafikledsprojekt kan belysningen också komma att bli en väsentlig faktor. Ytterst ställs man givetvis här inför den generella frågan, huru stora ekonomiska resurser samhället finner sig böra satsa på vägarna. Av det nu sagda följer, att det knappast kan vara lämpligt att utforma de nya lagreglerna på sådant sätt, att de ålägger väghållaren någon plikt att under vissa generellt angivna förutsättningar anordna vägbelysning. Det lämpliga torde i stället vara, att man väljer en ordning, som å ena sidan innebär att anordningar för belysning kan räknas till väganordningarna men å andra sidan möjliggör en tillämpning som vid behov är restriktiv och som medför, att belysningskostnader, som hittills burits av annan än kronan, i överensstämmelse med vad departe-

mentschefen angivit i direktiven, icke i större utsträckning överföres på det allmänna. Nu anförda synpunkter avser ej endast förhållandena beträffande belysning på de vägar, där kronan är väghållare och för vilka sålunda kostnaderna direkt bäres av statsmedel. De är tillämpliga också där kommun är väghållare. Kommun kan ju i sådant fall genom reglerna om statsbidrag (f. n. KF 27 maj 1960 om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen) påräkna att till väsentlig del få bidrag till sina kostnader både för vägar och för den i statsbidragsförordningen nämnda gruppen av gator som ansetts vara »för den allmänna samfärdseln nödiga».

Starka skäl synes därför föreligga för en ordning, som ej är fastlåst till generella regler utan i stället åt de verkställande statliga myndigheterna — främst då statens vägverk — överlämnar att inom relativt vida gränser besluta i vilken utsträckning och på vilka projekt man vid varje tillfälle skall satsa av de för vägändamål tillgängliga statliga resurserna på hållande av vägbelysning. I det följande skall presenteras en ordning, avsedd att möjliggöra ett sådant resultat. Inledningsvis skall därvid först något beröras vissa organisatoriska frågor samt i korthet anges de huvudprinciper, som enligt vår mening bör ligga till grund för den nödvändiga avvägningen.

Som redan tidigare berörts förekommer för närvarande att belysning anordnats såväl av ordnings- och trivselskäl som av trafiksäkerhetsskäl. De nya reglerna bör enligt vår uppfattning endast ta sikte på sådan belysning, som helt eller till alldeles övervägande del betingas av trafikens behov. Belysning som tillkommit enbart av ordnings- och trivselskäl bör icke räknas in under den

nya ordningen. Samtidigt som man genom en sådan avgränsning erhåller en viss — i och för sig önskvärd — restriktivitet, åstadkommer man också att hållande av »vägbelysning i egentlig mening» blir en uppgift, som får ett påtagligt funktionellt samband med övriga väghållningsuppgifter. Man kan då också finna en relativt enkel organisatorisk ordning genom att knyta an reglerna om vägbelysning till reglerna om övriga väganordningar. På varje trafikled blir det på så sätt väghållaren som har att svara för eventuell »vägbelysning i egentlig mening». Frågan, huruvida kostnaderna för sådan belysning slutligen skall bäras av kronan eller av annan, kommer sedan att besvaras genom utformningen och tillämpningen av reglerna om vem som skall vara väghållare samt reglerna om statsbidrag till kommun som är väghållare. Genom lämplig utformning av reglerna om arbetsplan för väg och av reglerna om dylik plan för gatubyggnadsföretag kommer det sedan alltid att bli möjligt att ge den centrala vägmynndigheten ett avgörande inflytande över frågan, huruvida viss trafikled skall vara försedd med »vägbelysning i egentlig mening». På så sätt kan man till en och samma centrala instans koncentrera den viktiga avvägningsbedömningen, i vad mån och på vad sätt de vid varje tillfälle tillgängliga statliga vägmedlen skall satsas på hållande av vägbelysning.

Vilka huvudprinciper bör då ligga till grund för den vid varje tillfälle nödvändiga avvägningen mellan vägbelysning och andra vägändamål?

Med hänsyn till kostnadssidan och den sannolika medeltillgången torde det till en början stå klart, att man måste räkna med att hållande av »vägbelysning i egentlig mening» inom den närmaste framtiden kommer att bli aktuellt endast i relativt begränsad utsträckning. Det

torde därvid bli nödvändigt med en påtaglig restriktivitet, inte bara så, att det här endast kan bli fråga om sådan belysning, som helt eller till alldeles övervägande del betingas av trafikens behov, utan även så, att man endast så småningom kan erhålla all den ur trafik-säkerhetssynpunkt önskvärda belysningen. Man torde därför få börja med vissa av de mest angelägna trafiklederna eller trafikpunkterna för att sedan etappvis utöka det med tillfredsställande vägbelysning försedda trafiknätet till allt större omfattning.

Med nu angivna utgångspunkter torde man böra räkna med att de resurser, som kan avdelas för vägbelysning, till en början till väsentlig del måste tas i anspråk för sådana trafikleder, som nybygges och därvid generellt anordnas i hög standard och med särskild hänsyn till biltrafiken. I viss utsträckning torde det dock redan från början vara lämpligt att en viss del av resurserna satsas på befintliga trafikleder, särskilt kanske för att där förbättra förhållandena på speciella olyckssträckor eller olycks-punkter. I någon utsträckning skulle man måhända därvid — inom ramen för den i våra direktiv uttalade principen, att belysningskostnader som hittills burits av annan än kronan icke i större utsträckning skall överföras på kronan — också kunna tänka sig att låta statliga medel överta ekonomisk börda för belysningsanläggning, som för närvarande anordnats och drives av annan än kronan.

Även om det, såsom redan ovan betonas, icke torde vara lämpligt att i författningstext söka i detalj bestämma, när statliga medel skall satsas på vägbelysning, torde det å andra sidan vara av vikt, att principerna för det statliga kostnadsengagemanget på annat sätt blir närmare angivna. Under våra övervä-

ganden har vi kommit fram till de ståndpunkter som här närmast skall redovisas. Principerna — som dock endast innehåller vissa riktlinjer — har kunnat anges relativt kortfattat för de fall, där kronan är väghållare. För de fall, där kommun är väghållare, har framställningen däremot måst göras mera utförlig. Situationen är där mera komplicerad, särskilt av den anledningen att man i de fallen måste räkna med att samma rättssubjekt (kommunen) i sin egenskap av väghållare anordnar belysning för trafikens behov och i annan egenskap anordnar belysning av ordnings- eller trivselskäl.

Med uppmärksamheten inriktad på den trafiktekniska utformningen hos respektive trafikled skulle huvudprinciperna kunna anges på detta sätt:

A. Allmänna vägar på landet samt allmänna vägar inom stad eller stadsliknande samhälle, beträffande vilka Kronan är väghållare.

Kronan torde här inom överskådlig tid i huvudsak böra åtaga sig kostnader för vägbelysning endast beträffande motorvägar samt beträffande vissa sådana vägar, som saknar direkta fastighetsanslutningar och har funktion i ett regionalt sammanhang, allt på liknande sätt som nedan anges beträffande motsvarande trafikleder under B.

B. Trafikleder i städer och stadsliknande samhällen, som är egna väghållare.

Aktuella är här belysningsanordningar å allmänna vägar samt å »för den allmänna samfärdseln nödiga gator», allt trafikleder, beträffande vilka sådan kommun skall ha viss möjlighet att erhålla statsbidrag. Respektive vägs eller gatas trafiktekniska utformning, särskilt då frågan, huruvida fordons tillträde

från vidliggande fastigheter sker direkt till vägen eller gatan, blir här av avgörande betydelse. Detta gäller både då man skall bestämma huruvida respektive belyningsanordning motiveras med trafikens behov och då man skall avväga, huruvida tillgängliga statliga resurser skall satsas på vägbelysning på den ena eller andra trafikleden. Vissa typfall kan här urskiljas:

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

b. Vägar med glest belägna plankorsningar och i övrigt helt avskilda från bebyggelse genom grönområden eller motsvarande.

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

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

Beträffande dessa olika typfall gäller följande:

a. Motorvägar har en sådan trafikteknisk utformning, att belysning å dem måste anses helt betingad av trafikens krav. Starka skäl finnes för att kostnader för vägbelysning på dessa trafikleder inom relativt snar framtid till väsentlig del bekostas av statsverket.

b. och c. Trafikleder av typ b har även de sådan trafikteknisk utformning och därmed sammanhängande funktion, att behovet av belysning där till övervägande del betingas av trafikens krav. Till punkt c hänförliga vägar och gator har visserligen en sådan trafikteknisk utformning, att belysning på dem kan vara motiverad av andra skäl än biltrafikens krav. Genom att samhällsbebyggelsen icke direkt replierar på trafikleden kommer emellertid exempelvis trevnadsskäl här icke att göra sig så starkt gällande som för vägar och gator med direkt tillträde från angränsande fastig-

heter. Ett avsevärt antal av dessa trafikleder har sålunda i sig moment, som i nu aktuellt hänseende gör dem jämställda med leder av typ b. Med hänsyn härtill och för att undvika gränsdragningsproblem synes det vara skäl att räkna med enhetliga principer beträffande eventuell vägbelysning å trafikleder av typ b och c. För ett statligt kostnadsengagemang via statsbidrag — som i någon mån borde kunna vara tänkbart redan under det närmaste decenniet — synes emellertid här förutom kravet, att tillträde från angränsande fastigheter icke får förekomma, uppställas ytterligare det villkoret, att trafikleden har funktion i ett regionalt sammanhang.

d. Dessa vägar och gator är icke primärt utformade för biltrafik. Därå förekommande belyningsanordningar har av ålder ansetts motiverade av andra skäl än biltrafikens krav och de har bekostats av vederbörande kommun. Någon ändring härutinnan förefaller icke vara påkallad.

Till a—d. Givetvis kan de lokala förhållandena vara sådana, att de motiverar undantag från ovanstående under a—d angivna huvudprinciper. Om exempelvis några, till omfattningen mycket begränsade bebyggelsegrupper med fastighetsutsläpp skulle finnas vid en trafikled, som på en förhållandevis lång sträcka avses bli försedd med vägbelysning, bekostad av statliga medel, bör även sträckan genom bebyggelsen kunna få innefattas i det statliga åtagandet. Å andra sidan kan man tänka sig det förhållandet, att en till typ d hänförlig trafikled på en kortare sträcka uppfyller kravet på utfartsfrihet. Detta förhållande bör emellertid icke föranleda, att kostnaderna för belysning övertages av kronan.

I icke ringa utsträckning har man att räkna med att kommun med egna medel

anordnat belysning på väg eller gata av ovan under a—c angiven karaktär. Det förefaller tänkbart, att man vid den allmänna avvägningen i någon utsträckning kommer fram till att kostnader för sådan belysning skall överföras på kronan genom reglerna om statsbidrag. För ett sådant överförande torde då böra gälla det villkoret, att belysningsanläggningen uppfyller de kvalitetskrav som i övrigt uppställts för en godtagbar vägbelysning. Anledning synes därtill föreligga att låta sådant övertagande komma i fråga endast beträffande förhållandevis betydande sträckor med genomgående enhetlig belysning.

### 3 Förslag till författningsändringar m. m.

Såsom framgår av ovanstående är inrättande och underhåll av vägbelysning en av de åtgärder, som kan tänkas förekomma för att främja trafiksäkerheten. Med hänsyn härtill synes lämpligt att vägbelysning, i den mån dylik prövas böra utföras, skall ingå som ett led i den allmänna väghållningen. Samma regler bör därför i stort sett gälla för tillkomst och underhåll av vägbelysning som beträffande den allmänna väghållningen i övrigt. Sedan är det en annan sak, att vederbörande myndigheter vid sina enskilda ställningstaganden är tvungna att ta hänsyn till de allmänna begränsningar, som framgår av ovanstående. De lagändringar, som behöver genomföras angående vägbelysningen, har det gemensamma syftet att bereda väghållaren *möjlighet* att i sin väghållning (byggande och drift av allmän väg) införa vägbelysningsmomentet.

Detta syfte torde nås genom att i samband med den allmänna ändring av 2 § AVL, varom i annat sammanhang lämnas en närmare redogörelse, föreskriva att anordning för vägbelysning skall

kunna räknas till väg. Såsom förutsättning bör därvid gälla, att anordningen befunnits erforderlig för trafiken på vägen och följaktligen upptagits i arbetsplan. På motsvarande sätt bör även 5 § AVL ändras så att till drivande av väg skall räknas drift av anordning för vägbelysning i den mån anordningen upptagits i den för vägen beslutade arbetsplanen.

Nu angivna författningsändringar ger kronan möjlighet att vid behov anordna, vidmakthålla och bekosta vägbelysning å allmänna vägar på landet samt å vägar inom städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare. Denna lösning medför även, att erforderlig vägrätt kan erhållas till den mark, som behövs för belysningsanordning men som eljest icke ingår i vägområdet. När dylik vägbelysning skall anordnas, fattas beslut om belysningens intagande i arbetsplan. Dylik arbetsplan kan antingen omfatta vägen i dess helhet inklusive vägbelysning eller enbart vägbelysning. Då det såsom ovan anförts är en avvägningsfråga, i vilken omfattning vägbelysning bör komma till stånd, blir det statens vägverks centralförvaltning, som i samband med sin prövning av frågan om arbetsplanen skall fastställas tar ställning till själva avvägningsfrågan.

I överensstämmelse med dessa ändringar i 2 och 5 §§ AVL, som möjliggör att vägbelysningen ingår i den allmänna väghållningen, skulle man också kunna genom en enkel ändring i reglerna om statsbidrag åstadkomma, att städer och stadsliknande samhällen, som är egna väghållare, i princip blir berättigade till statsbidrag även i vad avser denna del av väghållningen. Då emellertid såsom framgår av föregående avsnitt kommunerna själva bör slutgiltigt vidkännas kostnader för belysning å vissa trafikleder, till vilkas byggande och underhåll

statsbidrag eljest utgår, bör reglerna här tydligen utformas så, att åt den centrala vägmyndigheten ges befogenhet att avgöra i vilka fall och i vilken utsträckning statliga medel skall satsas på dessa kommunala anläggningar. Detta kan åstadkommas genom vissa ändringar i förordningen den 27 maj 1960 om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen. Sålunda kan man i dess 4 § intaga en bestämmelse av det innehållet, att i kostnaden för väg må inräknas kostnad för inrättande av vägbelysning i den mån sådan anordning redovisats i den för vägen fastställda arbetsplanen. Beträffande kostnaden för gata kunde angivas att i särskilda fall efter statens vägverks centralförvaltnings beprövande skulle få inräknas kostnad för inrättande av gatubelysning.

Vidare bör i förordningens 9 § införas ett tillägg av den innebörden, att i bidragsberättigad kostnad för drivande av de allmänna vägarna och de för den allmänna samfärdseln nödiga gatorna må endast efter särskild prövning av centralförvaltningen inräknas kostnad för vidmakthållande och drift av sådan belysningsanordning, varom stadgas i ovan nämnda 4 §.

Givetvis måste för beviljande av statsbidrag till vägbelysning gälla samma begränsningar som för övriga väghållningsåtgärder, nämligen att statsbidrag till byggande endast utgår i mån av tillgång på därtill anslagna medel och enligt fastställd fördelningsplan (2 §) samt att bidrag till drivande utgår med skäligen beräknade kostnader (9 §).

För att statsbidrag skall kunna utgå å kostnaderna för anordnande och drift av vägbelysning skall enligt nu angivna ordning utförande av dylik hava intagits i arbetsplan, vilken, när det gäller all-

mäna vägar, skall fastställas av statens vägverks centralförvaltning och, när det gäller »för den allmänna samfärdseln nödiga gator», skall godkännas av samma myndighet. I samband med sistnämnda fastställande resp. godkännande kommer sålunda ställning att tagas bl. a. till frågan, huruvida de enskilda lederna har en sådan utformning och funktion i ett regionalt sammanhang, att de får anses statsbidragsberättigade. Genom fastställande resp. godkännande av arbetsplan har centralförvaltningen avgjort, i vad mån statliga medel skall satsas på vägbelysning för ifrågavarande trafikled. Även här kan arbetsplanen omfatta vägen eller gatan i dess helhet inklusive vägbelysning eller enbart vägbelysning. Tänkbart är här att centralförvaltningen i sin allmänna avvägning kan komma fram till att statliga medel kan satsas på inrättande av (eller kanske på upprustning av befintlig) kommunal vägbelysning på viss trafikled men däremot icke på de löpande kostnaderna för driften av anläggningarna. Arbetsplanen skall då kunna begränsas till att avse endast anordnande (ej drivande) av vägbelysning. Kommun skulle också redan genom utformningen av sin arbetsplan kunna begränsa sina anspråk till enbart bidrag för inrättandet (upprustningen) av sådan anordning.

En särskild grupp av problem som påfordrar sin lösning är de i slutet av nästföregående avsnitt berörda angående behovet att åstadkomma garantier för att vägbelysningen blir av önskvärd kvalitet och för att störande annan belysning undviks. I och för sig kunde i sådant syfte väljas en mer eller mindre sträng reglering. Vi har efter genomgång av skilda synpunkter kommit fram till att förorda följande ordning, som enligt vår mening ger tillräcklig möjlighet till reglering samtidigt som enskilda

intressen icke onödigtvis måste träda tillbaka.

Tillräckliga garantier för önskvärd kvalitet hos den vägbelysning som anordnas torde åstadkommas om man i vägstadgan inför ett uttalande, att anordning för vägbelysning, som upptas i arbetsplan, skall uppfylla de krav som i särskild ordning uppställts för sådana anordningar, och därtill anförtros statens vägverks centralförvaltning uppgiften att utfärda erforderliga anvisningar om utformningen av vägbelysningsanordningar. Genom en sådan ordning får förvaltningen säker möjlighet att tillse att den eftersträfvade kvaliteten uppnås av alla de belysningsanordningar, som inrättas av väghållare. Man får också — utan att fördenskull särskild ändring erfordras i förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen — möjlighet att tillse att samma kvalitetskrav uppfylls av den *gatubelysning*, för vilken statsbidrag, enligt vad vi föreslår, undantagsvis kan bli anslaget. Vi anser, att i vägstadgan bör införas en bestämmelse, som i allmänna ordalag erinrar om kvalitetskravet för vägbelysning. Däremot torde det inte ankomma på oss att gå in på frågan om det närmare innehållet i de tekniska anvisningar som enligt det nu sagda bör utfärdas av den centrala vägmyndigheten.

Problemen med störande ljuskällor kräver en något mera invecklad lagreglering. I fråga om fasta belysningsanläggningar har vi vid vår bedömning kommit fram till att det icke räcker att hindra sådana ljuskällor, som kan försämra den effekt som eftersträfvats, då viss vägsträcka försetts med vägbelysning. Ur säkerhetssynpunkt är det minst lika viktigt att hindra att ljuskällor stör trafiken på vägar, som saknar vägbelysning. Därtill kommer att reglerna synes

kunna göras enklare, om de icke begränsas till att skydda vägsträckor, som utrustats med vägbelysning. Vi har därför valt en ordning, som är gemensam för vägar med och utan egen belysning.

Det är önskvärt att åstadkomma inte bara kontroll av de fasta belysningsanordningar och andra fasta ljuskällor som *nyinrättas* längs de allmänna vägarna utan även möjlighet att ingripa mot *redan existerande* sådana ljuskällor. Längst kan man gå när det gäller nya ljuskällor. Problemet är där att finna en lösning som ger tillräcklig kontroll över alla nya anordningar men samtidigt på ett smidigare sätt tillåter inrättandet av sådana ljuskällor som är ofarliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Viktigast måste det vara att reglera inrättandet av ljuskällor inom vägområdet eller på kort avstånd därifrån. En lämplig lösning synes här vara den att man, å ena sidan, inför ett generellt tillståndstvång för alla andra än väghållaren men samtidigt, å andra sidan, uppdrar åt den centrala vägmyndigheten att utreda vilka ljuskällor som med visshet är utan menlig inverkan på trafiksäkerheten och att därefter genom cirkulär meddela allmänt tillstånd beträffande ljuskällor av dylik beskaffenhet. Prövningen av ansökning om tillstånd för ljuskälla, som ej omfattas av sådant allmänt tillstånd, kan lämpligen anförtros åt länsstyrelsen i länet. Avgörande för dess prövning bör vara just trafiksäkerhetssynpunkterna, d. v. s. att tillkomsten av trafikstörande ljuskällor utomhus hindras. Tillståndsprövningen skall däremot icke begagnas för att framtvunga att privat vägbelysning utföres i den höga standard, som uppställts som krav i normerna för vägbelysning. Det område, inom vilket tillståndstvång på detta sätt införes, föreslås av oss bestämt till vägområdet samt inom tolv meter därifrån. Även ljuskällor på längre avstånd från vägen kan tän-



kas bli störande för trafiken, nämligen om de är av osedvanlig ljusstyrka. Samma trafikstörande effekt kan stundom uppstå genom ljuskällor inomhus, belägna såväl inom som utom tolvometersområdet. Också inrättandet av dylika fasta ljuskällor bör därför bli underkastat visst tillståndsvång. I väglagen synes därför lämpligen också böra inflyta en bestämmelse om att annan än väghållaren ej må utan tillstånd av länsstyrelsen någonstades inrätta fast strålkastare eller annan fast ljuskälla av sådan art att den kan avsevärt påverka synkomforten för trafiken på vägen.

Beträffande redan existerande ljuskällor bör åstadkommas möjlighet att förbjuda vidare användning eller att påverka ägaren till att ändra ljustanordningen till acceptabel utformning. Av hänsyn till bestående förhållanden måste man tydligen här gå mera försiktigt fram. Eventuella förbud eller ålägganden att ändra bör begränsas till de fall, där starka skäl talar för ingripandet. Vi föreslår därför en regel, enligt vilken länsstyrelsen kan förbjuda vidare användning av viss fast belysning eller annan fast ljuskälla, som före nya lagstiftningens ikraftträdande inrättats av annan än väghållaren inom vägområde eller i dess närhet. Som förutsättning för sådant förbud uppställles därvid, att det finnes vara av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten. På motsvarande sätt upptar stadgandet möjlighet för länsstyrelsen att i stället förordna, att ljuskällan endast får begagnas, sedan den ändrats på det sätt länsstyrelsen i förordnandet föreskrivit.

Utfärdande av förbud eller föreskrift om ändring enligt dessa regler bör rimligen förknippas med rätt för anordningens ägare till viss ersättning. En lämplig avvägning synes här vara att ersättningen i förbudsfallet bestämmas

till att omfatta värdet i och för sig av den förbjudna anläggningen, i den mån den blir onyttig för ägaren, men däremot ej ersättning för utebliven möjlighet att i fortsättningen begagna anläggningen på det sätt som tidigare skett. Ersättning efter samma beräkningsgrunder torde även böra utgå, där länsstyrelsen nöjer sig med den mindre långtgående åtgärden att föreskriva ändring, men där anordningens ägare finner sig av ekonomiska eller andra skäl ej kunna genomföra ändringen. I de fall åter, där föreskriven ändring genomföres, bör kostnaden för ändringsåtgärden ersättas. Kostnaden för ersättning i anledning av förbud eller föreskrift enligt dessa regler bör betraktas som väghållningskostnad och den bör sålunda bäras av väghållaren. Tvist om sådan ersättning bör handläggas i samma ordning som tvist om ersättning för upplåtelse av vägrätt.

Vid sidan av dessa två möjligheter att påverka situationen i fråga om redan existerande, mindre lämplig ljustanordning, av vilka den ena (förbud) innebär ett starkt ingrepp och den andra (föreskrift om ändring) innebär ett något mindre starkt ingrepp, kan det stundom vara av värde att kunna tillgripa en åtgärd av smidigare slag för att åstadkomma, att ljustanordningens ägare med bidrag av allmänna medel frivilligt ändrar sin ljustanordning i överensstämmelse med vad som anses önskvärt. En sådan möjlighet kan stundom vara av värde att kunna tillgripa, exempelvis där man, såsom på sina håll är fallet i mindre samhällen i Norrland, genom kommunalt eller annat lokalt initiativ anordnat belysning på allmän väg genom samhället. Särskilt därest den allmänna vägen intill sådant samhälle enligt de nya reglerna blir utrustad med väg-belysning, kan det från trafiksäkerhetssynpunkt vara av värde att belysningsanordningarna genom samhället rustas upp

till sådan standard att enhetlighet uppnås. Även 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 stundom i sådant fall inte möjligt att återopa trafik-säkerhetsskäl för tillgripande av förbud eller föreskrift enligt de nyss redovisade reglerna. Som enda alternativ skulle i så fall eljest endast återstå, att väghållaren övertar belysningsanordningen och själv svarar för dess upprustning och drift. Det torde finnas anledning räkna med att kommuner och andra lokala intressenter, som för närvarande frivilligt svarar för anordningar av nu åsyftat slag, i icke ringa utsträckning skulle vara villiga att rusta upp sina anordningar, därest statsbidrag härtill kunde erhållas. Vi förordar, att i en ny förordning om statsbidrag till upprustning av belysning i särskilda fall intages regler, enligt vilka den centrala vägmyndigheten skall kunna bevilja bidrag (*särskilt upprustningsbidrag*) med högst 85 % av kostnaden för förbättring av belysningsanordning upp till de för vägbelysning fastställda normerna i sådana fall, där belysning på viss del av allmän väg anordnats genom samhälle av annan än väghållaren. Regelns tillämplighet torde dock böra begränsas till de mest angelägna fallen. I författningstexten synes detta lämpligen kunna uttryckas så, att en förutsättning för beviljande av bidrag är att centralmyndigheten finner *synnerliga skäl* föreligga. Med mottagandet av sådant särskilt upprustningsbidrag bör, å andra sidan, följa viss förpliktelse att därefter driva belysningsanordningen på tillfredsställande sätt. Till de nya föreslagna bestämmelserna bör därför också fogas en föreskrift här om samt om rätt för vägverket att återfordra det utbetalade bidraget om skyl-

digheten inte fullgöres. Å belopp som återfordras bör utgå ränta med fem procent från den dag, då beloppet uppbars.

Såsom redan antytts i det föregående och närmare utvecklats i expertbilagan kommer vägbelysning, som inrättats enligt de normer som åsyftas med vårt förslag, att ge sådan ljusstandard på vägen, att motorfordon under mörka delen av dygnet kan framföras utan hjälp av hel- eller halvljus. Situationen blir rentav den, att ej bara helljus utan även halvljus i viss utsträckning kan för den mötande trafiken få en ur säkerhetssynpunkt störande effekt. Konsekvensen synes därför bjuda att man överväger, huruvida fordonsförare skall förbjudas att på allmän väg, som är försedd med belysning enligt de för vägbelysning uppställda normerna, framföra sitt fordon med hel- eller halvljus. I vissa situationer — såsom vid starkt regn och dimma — torde det dock ej ens på sådana belysta vägsträckor vara tillräckligt med parkeringsljus. Mot värdet av att i huvudsak kunna eliminera förekomsten av hel- och halvljus på de med vägbelysning försedda sträckorna får man därför tydligen väga bland annat svårigheterna för fordonsförarna att under färden utan misstag avgöra vid vilka tillfällen även förandet av halvljus är förbjudet. Svårigheterna på denna punkt bekräftas genom det nyligen av *Nordisk vägtrafikkommitté* framlagda betänkandet (nov. 1966). I detta föreslås å ena sidan att halvljus skall användas på sträcka, där vägen är tillfredsställande belyst, men å andra sidan att parkeringsljus får med vissa undantag användas i stället för halvljus, där belysningen är tillfredsställande och parkeringsljus är tillfyllest för att göra fordonet synligt på tillräckligt avstånd. Det förefaller oss följaktligen som om man på denna punkt bör nöja sig med en

*rekommendation* åt fordonsförarna att i största möjliga utsträckning avstå från hel- och halvljus på de vägsträckor som blivit utrustade med vägbelysning enligt de av statens vägverk fastställda normerna. En sådan rekommendation torde dock icke ha sin plats i författningstext.

Den föreslagna utbyggnaden av vägbelysning kan aktualisera vissa *koncessionsfrågor*, för vilka redogjorts i expertbilagan till vilken hänvisas. Dessa frågor har tidigare lösts i kommunala sammanhang. Några svårigheter härutinnan torde icke heller uppstå vid den successiva utbyggnad av vägbelysningen, som kan tänkas komma ifråga.

Vad därefter angår frågan om *lämplig organisation* för anläggningsarbete även som drift och underhåll av vägbelysning kan konstateras, att dylik belysning till övervägande del kommer att anordnas på starkt trafikerade leder inom eller i direkt anslutning till samhällen med befintligt gatubelysningsnät. Med hänsyn härtill torde det vara lämpligt att så långt möjligt samordna den nytillkommande vägbelysningen med befintlig belysning i vad avser såväl anordnande som drift och underhåll, detta oavsett om samhället är egen väghållare eller icke. Detta skulle innebära, att resp. kommunala organ i praktiken skulle till övervägande del svara för dessa frågor antingen i egenskap av väghållare eller som entreprenör för kronan. Ersättningsfrågan kan därefter regleras från fall till fall antingen via statsbidrag eller i form av »abonnemangsavgift». När det gäller belysningsanläggningar å landsbygden utan direkt anslutning till befintligt gatubelysningsnät blir organisationsfrågan givetvis en annan och kan komma att kräva en mera aktiv medverkan från kronans sida. I vart fall kan det i inledningsskedet vara lämpligt att även här anlita entreprenörer, men

givetvis kan vid en fortsatt utbyggnad tänkas uppkomma behov av en särskild organisation vid vägförvaltningarna. Någon anledning att fixera någon särskild organisationsform finnes enligt vårt förmenande icke.

#### 4. *Kostnadskonsekvenser för det allmänna*

Inledningsvis kan konstateras att en eventuell utbyggnad av vägbelysning genom kronan såsom väghållare eller med stöd av statsbidrag kommer att ske endast successivt och i begränsad omfattning samt företrädesvis koncentreras till hårt trafikerade leder intill städer och samhällen. I expertbilagan, till vilken hänvisas, har angivits såväl vissa faktiska kostnader som relationstal. Vad till en början angår anläggningskostnader har dessa för en genomsnittlig motorväg å landsbygden uppskattats till cirka 12 % av den totala anläggningskostnaden, till cirka 8 % för en s. k. stadsmotorväg samt till cirka 15 % för övriga vägar och gator, där enligt ovan angivna principer statliga medel tänkts skola engageras för belysningsanläggningar. Samtliga dessa leder utgör emellertid endast en ringa del av hela vägnätet. Vidare är att bemärka att belysning å dessa leder under närmaste tiden endast kommer till utförande i begränsad omfattning. Dessa bedömanden leder enligt expertbilagens två olika utbyggnadsalternativ till att kostnaderna för *anordnande* av vägbelysning uppgår till cirka 2 % resp. 4 % av de beräknade totala väginvesteringarna under i alternativen angiven fyraårsperiod.

Vad därefter angår kostnaderna för *drift och underhåll* av vägbelysning framgår av expertbilagan att dessa uppgår till mellan en tredjedel och hälften av vägunderhållskostnaderna i övrigt. Vidare bör bemärkas att medan vanliga

vägbyggnadsinvesteringar i vissa fall kan minska underhållskostnaderna, investering i vägbelysning medför en ackumulerande effekt å dessa. Med hänsyn till vad ovan anförts angående den begränsade omfattningen av utbyggnaden blir de totala drifts- och underhållskostnaderna icke alltför överväldigande. Härvid må nämnas att i expertbilagan har dessa kostnader vid slutet av en 20-årsperiod uppskattats till ett årligt belopp

av 35 mkr, vilket utgör mindre än 6 % av allmänna vägväsendets nuvarande årliga underhållskostnader.

Under återopande av det ovan anförda och med hänvisning i övrigt till expertbilagan i denna del anser vi, att finansiella skäl icke bör lägga hinder i vägen för ett statligt kostnadsengagemang för anordnande och drift av stationär vägbelysning i den omfattning vi förordat.

## Arbetsplan som led i allmän vägs tillkomst

I stort synes det lämpligt att bibehålla nuvarande ordning, där arbetsplan står i centrum för tillkomsten av allmän väg och där man låter dylik plan eller motsvarighet därtill vara central även för sådana åtgärder som förändring av enskild väg till allmän, inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg. Både erfarenheterna av hittillsvarande ordning och vissa av våra förslag till nyheter i övrigt i AVL — särskilt förslagen angående regler om väganordningar, vägs omfattning i sidled och omfattningen av vägrätt — motiverar emellertid att vissa ändringar nu genomföres i fråga om systemet med arbetsplaner. I detta avsnitt skall redovisas i vilka avseenden ändringar synes påkallade.

### Gällande ordning

Själva byggandet av ny väg föregås enligt nuvarande ordning i princip av de tre momenten förberedande utredning, företagets upptagande i flerårsplan samt upprättande och fastställande av arbetsplan för företaget. Samma ordning gäller även 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 § VSt). I vissa fall kan sådan utredning rentav framstå som icke erforderlig.

Reglerna om flerårsplaner finns intagna i 8—14 §§ VSt. Sådana planer omfattar tidsperioder om fem år och skall förnyas vart tredje år. De har till syfte både att möjliggöra att vägbyggnadsanslagen fördelas så, att vägbehoven i olika landsdelar tillgodoses likformigt och rättvist, och att trygga att landets vägnät utformas rationellt och byggnadsarbetena bedrivs på ett jämnt och ekonomiskt sätt. Beträffande storbroar upprättas flerårsplanerna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och underställes Kungl. Maj:t för fastställelse. Övriga flerårsplaner upprättas däremot länsvis av vederbörande länsstyrelse och underställes sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för fastställelse. Därest jämkningar anses påkallade, hänskjutes frågan till Kungl. Maj:ts prövning. Genom att visst vägföretag upptagits i flerårsplan är därmed i princip avgjort både *att* och *när* det skall utföras. Ändringar i flerårsplanerna kan dock bli erforderliga, exempelvis på grund av minskning i medelstilledningen. Viss möjlighet finns även att i undantagsfall besluta att visst mindre, kanske brådskande byggnadsarbete skall utföras trots att det icke upptagits i flerårsplan (12—14 §§ VSt). För städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, gäller en annan ordning. Byggandet av allmänna vägar, som hålles av sådana samhällen, omfattas ej av flerårsplanerna. Beträffande dem sker i stället på motsvarande sätt en planering av tilldelningen av statsbidrag genom upprättandet av särskild fördelningsplan enligt reglerna i

35—37 §§ vägstadgan och i förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen.

Arbetsplanen innehåller avgörandet om detaljutformningen av den nya vägen. Reglerna om arbetsplaner finns i 14—17 §§ AVL samt i 15—27 §§ VSt. Ordningen med arbetsplaner tjänar bland annat syftet att trygga erforderlig kontroll och dirigering av vägnarnas tekniska utförande. Ordningen har emellertid samtidigt den viktiga funktionen att tillgodose den enskilde fastighetsägarens rättssäkerhetsintressen inför de möjligheter till tvångsförvärv av vägrätt som lagen erbjuder väghållaren. Principen är här den, att arbetsplan alltid skall upprättas innan väg bygges, att endast oväsentliga jämkningar får vidtagas vid byggandet samt att tvångsförvärv av vägrätt endast kan ske med stöd av fastställd arbetsplan.

Reglerna om tillkomsten av arbetsplan är valda just med hänsyn till de båda syften planen sålunda skall tjäna, nämligen att tillgodose behovet av central kontroll och styrning samt att trygga den enskildes rättssäkerhet. Själva projekteringsarbetet utföres av vägförvaltningen i länet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (16 § VSt). Olika regler avser att trygga, att erforderligt samråd sker med alla aktuella statliga och kommunala myndigheter och att andra intressenter av olika slag, inte minst de enskilda fastighetsägarna, får tillfälle att framföra sina synpunkter (17—20 §§ VSt). Länsstyrelsen har en viktig roll genom att den har hand om utställelseförfarandet och kan föranstalta om upprättande av alternativa förslag samt slutligen med eget utlåtande översänder ärendet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (19—22 §§ VSt). Det centrala avgörandet ligger emellertid hos väg- och vattenbygg-

nadsstyrelsen, som dels skall erhålla tillfälle att granska de planer som gäller vissa arbeten av större vikt redan innan de av vägförvaltningen inlämnas till länsstyrelsen för utställelse (19 § VSt), och dels efter länsstyrelsens handläggning har att ta ställning till frågan om arbetsplan oförändrad skall fastställas och därmed lända till efterrättelse eller eventuellt ändras. Där väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har annan uppfattning än länsstyrelsen, hänskjutes frågan om fastställelse till Kungl. Maj:ts prövning. (23—24 §§ VSt, 14—15 §§ AVL.) Det dubbla behovet av central kontroll och styrning och av rättssäkerhetsskydd åt den enskilde tillgodoses ytterligare genom kravet på att arbetsplan skall göras så noggrann att den senare kan följas utan annat än oväsentliga jämkningar (15 § VSt) samt genom regeln att tvångsförvärv av vägrätt endast kan ske enligt fastställd arbetsplan (18 § 1 st. AVL).

Denna ordning med avgörande beslut i så hög instans som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (eller Kungl. Maj:t) iaktas emellertid ej i alla ärenden om byggande av väg. Stundom är skälen för att ha en sådan central prövning ej särskilt starka. Den åtgärd som skall genomföras avser t ex ej anläggning av helt ny väg och den är kanske relativt litet kostnadskrävande. Åtgärden kanske därtill kan genomföras utan att tvångsförvärv av vägrätt behöver tillgripas. För vissa fall har man därför tillåtit en förenkling av proceduren. I 15 § AVL är sålunda intaget det undantaget, att utställelse och fastställelse av arbetsplan ej erfordras i fråga om sådant förbättringsarbete eller mindre omlägningsarbete, som ej kan antagas lända till förfång för ägare av fastighet som berörs av vägföretaget eller för nyttjanderätts- eller servitutshavare. I 26 § andra styck-

ket VSt preciseras villkoren för samma undantag ytterligare på det sättet, att det anges, att ägare av mark, som skall tas i anspråk för företaget, genom skriftlig handling skall ha upplåtit vägrätt till marken, samt att det av omständigheterna skall klart framgå, att företaget icke kan lända någon till förfång. Där dessa förutsättningar är för handen är det följaktligen tillåtet för vägförvaltningen i länet att låta utföra företaget utan att eljest stadgade yttranden över arbetsplanen infordrats och avgivits eller planen blivit fastställd. Även om proceduren sålunda i dessa fall kan förenklas, t. o. m. så avsevärt att varken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelsen behöver ta del i handläggningen av ärendet med arbetsplanen och måhända markägaren blir den ende som tillfrågas, måste det dock enligt reglerna upprättas en arbetsplan, detta bl. a. från kontrollsynpunkt och för att vägområdets omfattning skall kunna fastställas. Ju smärre byggnadsarbetena är, desto enklare utformning kan arbetsplanen få. Den skall dock alltid innehålla en kostnadsberäkning.

Nu beskrivna ordning med förenklad procedur lär stundom tillämpas av vägförvaltningar även vid vägbyggnadsföretag som egentligen icke kan betecknas som »mindre omlägningsarbete», nämligen i sådana fall där medel till företaget ställes till förfogande av arbetsmarknadsstyrelsen och där samtidigt markägarens samtycke kan förvärvas. Trots att måhända den rätta terminologin icke alltid tillämpas, torde även i sådana fall föreligga något slag av arbetsplan, låt vara att denna icke göres till föremål för fastställelse.

Samma regler om arbetsplaner gäller i stort sett även för de allmänna vägar som bygges av stad eller stadliknande samhälle, som är väghållare. Tre avvi-

kelser kan dock observeras. Arbetsplanerna upprättas inte av vägförvaltningen eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan det sker här i stället »genom stadens försorg» (38 § 1 st. VSt). Vidare kan förfarandet i vissa fall få förenklas utöver vad som är medgivet i 26 § första stycket VSt. Om vägen kommer att ingå i trafikled eller annan allmän plats enligt fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, må nämligen enligt 38 § andra stycket VSt arbetsplanen fastställas utan att utställelse skett. Å andra sidan är däremot regeln i 26 § andra stycket VSt icke tillämplig, vilket innebär, att det av stadens organ som svarar för upprättandet av arbetsplanen tydligen icke på samma sätt som vägförvaltningen har möjlighet att förenkla förfarandet därhän, att vägföretag kan utföras utan att arbetsplanen kontrollerats och fastställts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (38 § 2 stycket VSt).

Den nu redovisade ordningen gäller byggande av allmän väg. I frågor om *förändring av enskild väg till allmän* blir förfarandet i stort sett detsamma, därest vägen icke utan betydande omlägnings- eller förbättringsarbeten kan upplåtas för allmän trafik och kostnaderna för dessa arbeten skall bestridas med allmänna vägmedel (29 § VSt). Där vägen redan är i tillfredsställande skick eller där den av de enskilda intressenterna kommer att sättas i stånd före beslutets ikraftträdande, handlägges ärendet i något enklare ordning enligt reglerna i 28—33 §§ VSt. Genom länsstyrelsens försorg göres 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 väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som fattar beslut i ärendet men i de fall, där man är av annan mening

än länsstyrelsen, har att hänskjuta ärendet till Kungl. Maj:t. Motsvarande, något enklare ordning gäller även beträffande beslut om sådana åtgärder som *inrättande av särskild vinterväg och indragning av allmän väg* (34 § VSt).

### Önskemål om ändringar

Den viktigaste fråga som tagits upp är den om måttet på vägföretag som kan få komma till stånd utan att arbetsplanerna för dem fastställts. Både *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* och *ett antal vägförvaltningar* har framhållit svårigheterna att bedöma vad som skall anses vara »förbättringsarbete» respektive »mindre omlägningsarbete» enligt reglerna i 15 § AVL och 26 § VSt. Företagets utsträckning i längd eller dess kostnad anses oftast vara avgörande. Lagtextens nuvarande utformning menas icke ge tillräcklig ledning i frågan var gränsen går. Bland annat har framförts den tanken, att man i lagtexten skulle sätta ut ett visst kostnadsbelopp, förslagsvis 200.000 kronor, som övre gräns för de företag, som kan få komma till stånd utan att arbetsplanen fastställts.

*Vägförvaltningen i Gävleborgs län* har beskrivit huru man under senare år kommit att begagna en annan typ av mycket förenklad arbetsplan, benämnd utredningsplan, avsedd att i stora drag bli vägledande vid den följande detaljprojekteringen av viss väg eller ett komplex av vägar. Man har föreslagit att sådan plan efter viss enkel handläggning skulle kunna fördes med samma skydd för sitt genomförande som en egentlig arbetsplan.

Slutligen har *vägförvaltningen i Jämtlands län* redovisat huru allmän väg i praktiken stundom kommit att tillskapas genom beslut i en särskild ordning vid sidan av den i 14—17 §§ AVL reglerade,

nämligen genom beslut av vattendomstol i mål om kraftverk eller regleringsföretag. Vägförvaltningen har i dylika fall fått mindre möjligheter att påverka vägförslagans lösning än i vanliga ärenden angående byggande av väg, och vissa problem har yppats beträffande de olika myndigheternas inbördes kompetens. Man har därför framhållit det såsom önskvärt att klarare gränser tillskapas mellan vägmyndigheternas och vattendomstolarnas kompetensområden.

### De sakkunniga

#### 1. Allmänt

Såsom redan inledningsvis i detta kapitel angivits menar vi att nuvarande ordning med arbetsplaner i stort sett kan bibehållas men att dock vissa ändringar bör ske. Några mindre ändringsförslag redovisas enbart i kapitlet med specialmotivering för de olika lagbestämmelserna. I detta avsnitt skall behandlas vissa viktigare frågor.

Motiven för nuvarande ordning att låta arbetsplan — och i princip en fastställd sådan — intaga en central plats vid tillkomsten av allmän väg har i det föregående sammanfattats så, att det gäller att tillgodose behovet av central kontroll och styrning samt att trygga den enskildes rättssäkerhet. De motiven torde genom utvecklingen framträda med väl så stor styrka som när ordningen infördes. Det ökade byggandet av vägar och inte minst då tillkomsten av motorvägar och andra stora välutrustade vägar är en väsentlig del av denna utveckling och leder bland annat till ökat behov av klarhet om vad vägarna omfattar. Vissa av våra förslag till nyheter i övrigt kommer, därest de genomföres, att ytterligare accentuera betydelsen av att olika frågor blir klarlagda genom arbetsplanens innehåll. En sådan viktig punkt är den föreslagna ordningen till



regler om vilka anordningar, som skall ingå i väg. Samtidigt som väg bör kunna få utrustas med åtskilliga anordningar av delvis nytt och i vissa fall även relativt kostnadskrävande slag (t. ex. vägbelysning) har det befunnits lämpligast att välja den ordningen, att sådan anordning skall få ingå i väg endast därest anordningens utförande beslutats i den ordning som stadgas för beslut om byggande av väg. Genom att på så sätt uttryckligen kräva redovisning i arbetsplan kan man trygga erforderlig central prövning av den tekniska lösningen och av själva förbrukningen av vägmedel till sådana ändamål. Samtidigt kan man också skydda den enskildes intressen genom att trygga att arbetsplanen ger tillräckligt klart besked om i vad mån mark skall tas i anspråk för dylika anordningar. En liknande lösning föreslås också beträffande reglerna om vägs omfattning i sidled, närmare bestämt på det sättet, att till väg i allmänhet skall kunna räknas även ett område till en bredd av högst två meter utanför vägbana eller annan väganordning samt att till väg inom fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan skall i enlighet med sådan plans innehåll kunna räknas sådant område om högst tio meters bredd. I båda de fallen har av angivna skäl valts den ordningen att sådana områden skall ingå i vägen endast därest de redovisas i arbetsplanen för vägen. Slutligen kan nämnas de föreslagna nya reglerna angående vägrättsbefogenheternas omfattning. Av skäl som närmare redovisats i det särskilda kapitlet har där föreslagits, att vägrätt — i den mån särskild inskränkning ej angivits i arbetsplanen — skall medföra rätt för väghållaren att, sedan marken tagits i anspråk, nyttja marken för vägändamål ävensom i övrigt i ägarens ställe bestämma över markens användning samt tillgodogöra sig de alster och andra

tillgångar som kan utvinnas ur marken. Denna regel, med möjlighet till differentiering av vägrättsbefogenheternas omfattning, nödvändiggör att arbetsplanen tillräckligt klart redovisar inte bara vilka områden vägrätten avser utan även i vad mån befogenheterna skall vara i något avseende begränsade.

Inte minst om de sålunda angivna förslagen genomföres kommer alltså kraven på redovisning i arbetsplan att framträda med ökad styrka. I viss mån kan det då finnas anledning att även öka kraven på sådan redovisning i de fall då vägrätt förvärvas genom frivillig upplåtelse och även i de fall då allmän väg tillskapas genom beslut om förändring av enskild väg till allmän. Samtidigt är det emellertid å andra sidan uppenbart, att man bör välja regler som tillåter enklast möjliga förfarande.

## 2. Fastställd arbetsplan

Kravet på arbetsplan bör, liksom hittills, i princip innebära ett krav på *fastställd* arbetsplan, något som ju medför att planen kommer att prövas centralt av statens vägverk. Detta är i normalfallet nödvändigt både ur central kontroll- och styrningssynpunkt och då det gäller den enskildes rättsskydd inför tvångsupplåtelse av vägrätt.

I detta sammanhang bör behandlas frågan om kraven på noggrannhet i arbetsplanen. Något besked om kraven i detta avseende finns för närvarande icke direkt givet i själva väglagen. I 15 § VSt står däremot bland annat, att arbetsplanen skall »utarbetas med sådan noggrannhet, att planen vid renstakningen kan i sin helhet följas utan annat än oväsentliga jämkningar».

Detta krav har till en del motiverats med hänvisning till att den högre noggrannheten visserligen leder till större kostnader för själva utarbetandet av ar-

betsplanen men att kostnadsökningen väl uppväges av att planerna icke behöver göras om och att den även torde leda till besparingar vid vägbyggnadsarbetets utförande. Det viktigaste motivet har emellertid varit, att innehållet i arbetsplanen utgör underlag för tvångsupplåtelse av vägrätt och att den enskildes rättssäkerhet kräver att omfattningen av sådant förvärv blir klart redovisad. Hänsyn till enskilds rätt har därför menats hindra även jämförelsevis obetydlig avvikelser från innehållet i fastställd arbetsplan.

Såsom tidigare redovisats har en vägförvaltning framhållit att man trots noggrannhet vid arbetsplanens upprättande icke kan undvika, att oväntade egenskaper hos jordmaterial o. d. stundom under arbetets gång framtingar ändringar i vägens utförande och att det därför skulle föreligga behov av att i viss utsträckning kunna förvärva vägrätt till annan mark än vad som framgår av arbetsplanen.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå har i denna fråga ytterligare redovisats följande: Under senaste tio åren har man i den praktiska tillämpningen skärpt kraven på noggrannhet i vad det gäller att ange sträckningen av vägens mitt. Däremot har det av tekniska skäl visat sig omöjligt att i arbetsplanerna redovisa det blivande vägområdets utsträckning i sidled lika noggrant som fastighetsgränser anges vid lantmäteriförrättningar. Även om man vid utarbetandet av arbetsplanen ägnar stor omsorg åt att åstadkomma en noggrann redovisning, visar det sig sålunda att man sedan vid utförandet av vägbyggnadsarbetet mycket ofta måste göra mindre avvikelser från vad som angivits i arbetsplanen. Detta kan bero på svårigheterna att vid utarbetandet av en arbetsplan åstadkomma terrängmätningar som ger exakta marknivåer. Ojämnheter

i terrängen leder lätt till att en liten förflyttning av mätpunkten kan ge en påtaglig ändring i nivåsisffran. Vidare måste man lägga mätpunkterna med vissa avstånd. De kan då ej bli helt representativa för nivåerna på de områden som ligger däremellan. Slutligen måste av praktiska skäl vissa mätningar utföras på hösten och andra på våren. Mätningar, utförda i tjäle, ger andra resultat än sådana som utföres utan tjäle. Omständigheter av detta slag framtingar icke så sällan att man vid bygandet av vägen behöver ta i anspråk vissa områden utanför dem som framgått av arbetsplanen. Man måste exempelvis 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 undersöktes då arbetsplanen utarbetades.

Jordarten i en projekterad 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 schaktningarna, inte så stor exakthet att slänterna alltid får den lutning som avses.

Slutligen kan man ibland — särskilt vid arbete i lera — få sättningar som framtingar slänter av annat slag än man planerat. Trots att arbetsplanerna utarbetas med avsevärd omsorg är det därför även enligt de senaste årens erfarenheter oundvikligt att man vid bygandet av vägarna icke så sällan får behov av att ta i anspråk vissa marktytor utöver dem som redovisats i arbetsplanerna. I regel är det emellertid här fråga om relativt obetydliga områden, och de jämkningar som görs i förhållande till arbetsplanerna torde mestadels framstå som oväsentliga i den mening som

åsyftas i slutorden av 15 § första stycket VSt.

Av skäl som tidigare angivits har vi funnit oss böra föreslå den skärpningen i lagtextens formulering, att arbetsplanen skall redovisa den mark som skall tas i anspråk för vägen, att väganordningar av vissa slag, om de skall komma till stånd, måste vara redovisade i arbetsplanen samt att det i planen skall anges i vad mån vägrätt i något avseende skall vara mindre omfattande än vad som eljest blir fallet enligt den föreslagna nya huvudregeln. Samtidigt som vi sålunda menar oss på detta sätt böra föreslå en utvidgning beträffande kraven på arbetsplans innehåll, har vi emellertid funnit att man av praktiska skäl även i fråga om dessa nya moment bör nöja sig med det hittillsvarande kravet på noggrannhet, d. v. s. att redovisningen i arbetsplanen skall göras med sådan noggrannhet att planen i sin helhet kan följas utan annat än oväsentliga jämkningar.

Av särskilt intresse blir här utrymmet för sådana jämkningar som innebär att man tar i anspråk mark utöver vad planen anger. Den omständigheten, att fastställd arbetsplan ger väghållaren möjlighet att tvångsvis förvärva rätt till vägområdet, motiverar att man av hänsyn till markägaren väljer en i hög grad restriktiv regel. Å andra sidan är det emellertid tydligt att man inte kan låta väghållaren vara helt utan möjlighet att gå utanför vad arbetsplanen anger. De redovisade svårigheterna att få arbetsplanen att helt överensstämma med de behov som kommer till synes under utförandet av vägbyggnadsarbetet måste medföra att en hundraprocentig bindning till arbetsplanens detaljer här skulle kunna leda till både opraktiska och obilliga resultat. Väghållaren skulle ju i så fall ej ha rätt att tvångsvis förvärva

ens det mest obetydliga område utanför vad arbetsplanen redovisar. Om man under byggnadsarbetets gång ej omgående kan åstadkomma en frivillig överenskommelse med markägaren, skulle det i så fall kunna bli nödvändigt för väghållaren att stoppa arbetet på vägen i avvaktan på att ny arbetsplan med erforderligt innehåll blir fastställd. En regel med sådan restriktiv innebörd skulle av markägare kunna utnyttjas till att framtvinga orimligt hög ersättning för mark som kanske är obetydlig både till storlek och värde.

Enligt vår bedömning synes här den hittillsvarande formuleringen av kravet på noggrannhet kunna erbjuda en lämplig avvägning mellan de mot varandra stående intressena. Utan att så uttryckligen deklarerats i själva lagtexten synes regeln bland annat kunna sägas ha den innebörden, att väghållarens rätt till tvångsförvärv inom det sålunda angivna måttet — oväsentlig jämkning — även kan omfatta markområde som ligger utanför vad arbetsplanen anger. En avvägning av omständigheterna i det konkreta fallet får bli avgörande för frågan, när och huru långt tvångsförvärv på detta sätt får utsträckas. Markägaren lär inte bli tvungen att mot sin vilja avstå från mark utanför vad arbetsplanen anger annat än där man kommer fram till att avståendet endast är av oväsentlig betydelse. Olika omständigheter kan här motivera olika hög grad av restriktivitet vid tillämpningen. Inom tätort torde man mestadels komma fram till att tvångsförvärv med stöd av regeln om »oväsentlig jämkning» endast kan genomföras beträffande mark av obetydlig omfattning. Liknande restriktivitet lär man få räkna med där marken av annan orsak är av särskilt stort värde. I andra sammanhang, t. ex. då det gäller väg genom ödemark, torde i gengäld av-

vägningen kunna leda till att markytor av mera påtaglig storlek kan bedömas falla inom måttet »oväsentlig jämkning». Vid avvägningen av vad som är oväsentlig jämkning torde det vidare vara möjligt att även tillmäta viss betydelse åt anledningen till avvikelser. Det torde te sig särskilt acceptabelt att rätt till tvångsförvärv får utnyttjas beträffande sådana nya markremsor som blir erforderliga därigenom att markbeskaffenheten avviker från vad som rimligen kunnat beräknas när arbetsplanen upprättades.

Den sålunda beskrivna regeln om viss grad av noggrannhet torde få tillämplighet även ifråga om den i nuvarande 20 § VSt intagna föreskriften, att ägare av fastighet skall underrättas om »vad av hans mark, som tages i anspråk för vägen».

Även om det med den nu närmare utvecklade regeln inte kommer att krävas att arbetsplanen i alla detaljer ger exakt besked om den blivande vägens utseende, är det å andra sidan tydligt, att de föreslagna nya kraven på arbetsplans innehåll kommer att medföra ökat arbete för vägmyndigheterna och därmed också ökade kostnader. Enligt vår uppfattning är emellertid skälen för dessa nya krav av sådan styrka att ökningarna bör accepteras. Samtidigt har vi emellertid genom de förslag som presenteras i det följande, särskilt då förslaget med plan i två led, sökt åstadkomma en ordning som möjliggör att man i icke ringa utsträckning kan förenkla förfarandet.

Vad som sålunda föreskrives om arbetsplans noggrannhet behöver icke utgöra något hinder för att man, på sätt som hittills skett, låter arbetsplanen få en enkel utformning i de fall där den endast avser mycket små förbättrings- eller omlägningsarbeten.

### 3. *Icke fastställd arbetsplan*

En viktig punkt är frågan i vad mån man utan att eftersätta väsentliga intressen kan förenkla förfarandet med arbetsplan genom att tillåta att väg bygges utan att arbetsplanen göres till föremål för fastställelse. Det synes därvid erforderligt att finna en ordning som klarare än den nuvarande ger besked om i vilka fall sådan förenkling får tillgripas. Efter att ha prövat olika alternativ har vi kommit fram till att den enklaste och klaraste ordningen åstadkommes, om man nöjer sig med att låta den enskildes rättsskydd inför tvångsupplåtelse vara det intresse som uttryckligen tryggas genom lagregelns formulering. Intresset att förbehålla statens vägverks centralförvaltning avgörandet beträffande vägföretag som till sin kostnad överstiger visst mått, t. ex. det från vissa håll föreslagna beloppet 200.000 kronor, kan i tillräcklig grad tillgodoses genom de närmare anvisningar till vägförvaltningarna som den centrala vägmyndigheten har att utfärda med stöd av 27 § VSt. Det synes sålunda lämpligt att låta hittillsvarande rekvisit »mindre» utgå ur lagtexten (15 § AVL och 26 § VSt), då där talas om »förbättringsarbete och mindre omlägningsarbete». Samtidigt synes man kunna renodla det andra rekvisitet, som ju skall trygga den enskildes rättssäkerhetsintresse, därhän att det inriktas på sitt väsentligaste syfte, nämligen att garantera att arbetsplan, som medför behov av att tvångsvis ta i anspråk mark med vägrätt, blir föremål för prövning hos den centrala vägmyndigheten. Det hittillsvarande rekvisitet, att förbättrings- eller omlägningsarbetet icke kan antagas »lända till förfång» för någon, skulle i så fall utbytas mot kravet, att åtgärdernas genomförande icke medför behov av att ta i anspråk mark utan medgivande av ägare eller annan rättsinnehavare.

Den nya regeln skulle sålunda få den utformningen, att i fråga om arbetsplan, som endast avser förbättring eller omläggning av befintlig väg, kan utställelse och fastställelse underlätas, om den tillämnade åtgärden ej medför behov av att taga mark i anspråk för vägen eller om samtliga markägare och andra rättsinnehavare skriftligen medgivit ianspråktagandet.

Genom en utformning av den arten blir regeln helt parallell med regeln om tvångsförvärv av vägrätt enligt 18 § första stycket AVL, där fastställd arbetsplan är en förutsättning för tvångsförvärvet. Vägförvaltningen får i så fall möjlighet att under utarbetandet av arbetsplan ta ställning till spørsmålet i vad mån tvångsförvärv kommer att bli erforderligt. Där ingen ny rätt behöver förvärvas eller där man menar sig ha anledning räkna med frivillig upplåtelse, kan man tydligen utnyttja de möjligheter till förenkling av proceduren som regeln om arbetsplan utan fastställelse erbjuder. I detta sammanhang bör observeras, att frivillig upplåtelse icke behöver innefatta ett definitivt avgörande av frågan om ersättnings storlek. Det är ej något hinder för att den sidan av upplåtelsen i avtalet hänskjutes till avgörande av domstolen (enligt vårt förslag expropriationsdomstolen).

Samtidigt blir det alltså möjligt för vägverkets centralorganisation att genom lämpliga, till vägförvaltningarna utfärdade anvisningar förbehålla sig avgörandet beträffande arbetsföretag av olika slag, exempelvis sådana vars kostnadsberäkningar visar på en slutsumma över viss nivå eller sådana som innefattar väganordningar av visst slag. På så vis kan centralorganisationen, i enlighet med vad vi i kapitlet om vägbelysning menat måhända vara lämpligt, förbehålla sig avgörandet beträffande alla väg-

företag som innefattar inrättande av vägbelysning av annat än obetydligt slag. Man kan också på ett smidigt sätt från tid till annan anpassa den maximisumma till vilken vägföretag högst får uppgå utan att ärendet av vägförvaltningen föres upp till fastställelseprövning hos centralorganisationen. Möjligt är att en summa på 200.000 kronor för dagen kan utgöra ett lämpligt sådant mått.

Vi har i detta sammanhang menat det vara lämpligt att ändra den nuvarande ordningen så, att undantagen från fastställelse även skall gälla sådana arbetsplaner, som upprättas av stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare.

De skäl, som i det föregående anförts för huvudprincipen, att arbetsplan blir föremål för central prövning hos vägverket, synes oss tala för att man icke generellt accepterar den i det föregående omnämnda, stundom begagnade ordningen att fastställelseprövning underlätas, där kostnaderna för visst vägföretag bestrides med medel från arbetsmarknadsstyrelsen och där samtidigt erforderliga medgivanden från markägarsidan förvärvas frivilligt. Det bör dock vara möjligt för den centrala vägmynigheten att ge sina anvisningar sådan utformning att dylik ordning på vissa villkor kan tillämpas.

Den förenkling i förfarandet med arbetsplaner, som kan åstadkommas genom de nu angivna reglerna, medför den särskilt från tidssynpunkt viktiga effekten, att man kan avstå från alla åtgärder för utställelse och fastställelse. Någon förenkling i arbetsplanens innehåll är det däremot ej fråga om i dessa fall. Det skall vara lika noggrant som i huvudfallen och arbetsplanen skall sålunda även i dessa fall ge lika klara besked om vägföretagets innebörd. I vissa speciella situationer kan det emellertid finnas anledning att överväga, om man in-

te skulle kunna medge ett något förenklat innehåll. En sådan grupp av fall behandlas i nästa avsnitt.

#### 4. Plan i två led

I anslutning till vad som från viss vägförvaltning anförts beträffande en stundom begagnad typ av förenklad arbetsplan (»utredningsplan»), avsedd att i stora drag bli vägledande för den följande detaljprojekteringen, har vi från väg- och vattenbyggnadsverket 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, där man utarbetat planer så att säga i två led. Först har man då utarbetat en till sitt innehåll relativt enkel plan, som i stort utvisat sträckningen av vägen, de områden som skolat tas i anspråk och i grova drag den avsedda kvaliteten på vägen. Trots att sådan plan strängt taget ej 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 beträffande detta första led har man sedan fortsatt arbetet med detaljprojekteringen av vägen. Sedan detta andra led av arbetsplanen blivit färdigutarbetat har man emellertid avstått från att låta även det bli föremål för proceduren fram till fastställelse. I stället har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägförvaltningen i samförstånd låtit denna detaljerade arbetsplan gå till direkt verkställighet och exempelvis lämnat ut den som entreprenadhandling. Detta förfarande med arbetsplan i två led har uppenbarligen i vissa fall varit av stor betydelse genom den tidsbesparing det kunnat erbjuda. Det har emellertid lidit av två svagheter. Dels har det måhända kunnat sägas vara tveksamt, om det en-

da led som gjorts till föremål för fastställelse verkligen varit av den kvalificerade art som regeln i 15 § VSt föreskriver. Dels har man kunnat ställas inför svårigheter beträffande tvångsförvärv av vägrätt, i den mån nämligen som det först varit av det senare ledet som det framgått att viss mark skolats i anspråk för vägen.

Samtidigt som vi genom övriga förslag ökat kraven på arbetsplanens innehåll genom att exempelvis föreskriva, att besked skall ges om väganordningar, vägs omfattning i sidled o. s. v. har vi menat oss böra överväga möjligheterna att, där så är rimligt, möjliggöra förenklingar i proceduren. En sådan utväg synes oss kunna åstadkommas genom en lämplig vidareutveckling av den sålunda begagnade ordningen med arbetsplan i två led.

Det första ledet bör då uttryckligen auktoriseras genom utbyggnad av den nuvarande bestämmelsen i 15 § VSt. Där kan till en början föreskrivas att man, innan arbetsplan utarbetas med den noggrannhet paragrafen föreskriver, när så är av särskilda skäl påkallat, må upprätta en förberedande, förenklad arbetsplan och låta den bli föremål för utställelse och fastställelse. Som tillräckliga skäl kan exempelvis tänkas, att det är av väsentlig betydelse att arbetet med byggandet av viss väg kan påbörjas så snart som möjligt, eller att det är av stor vikt för annat planläggningsarbete — såsom arbetet med upprättandet av generalplan eller stadsplan — att det genom fastställelsebeslut snarast blir klarlagt hur vägen kommer att dras. I bestämmelsen bör emellertid samtidigt uppställas vissa minimikrav på innehållet i sådan förenklad plan. 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 anordningar som planeras. Till kraven måste därutöver — utan särskilt omnämmande i lagtexten — räknas sådant självklart grundläggande material som markägareförteckning och kostnadsberäkning.

Samtidigt måste i lämplig form åstadkommas en garanti för att det första ledets förberedande plan alltid fullföljes genom ett andra, kompletterande led. Tillräcklig garanti torde erhållas, om man till stadgandet om förenklad arbetsplan fogar föreskriften, att vägföretag ej får påbörjas förrän fullständig arbetsplan färdigställts.

I fråga om det andra, kompletterande ledet kan man sedan, i den mån det ej för sitt genomförande kräver något förvärv av vägrätt tvångsvis utöver vad som möjliggöres genom fastställelsen av det första ledet, konstatera att det lika väl som de tidigare behandlade fallen med arbetsplan, som avser förbättring eller omläggning av befintlig väg, bör kunna få upprättas utan den omständliga proceduren med utställelse och fastställelse. Den förut utvecklade undantagsregeln i 15 § andra stycket AVL bör därför kunna göras tillämplig även på plan som avser »utvidgning, jämkning eller fullständigande av fastställd plan för ännu ej färdigställd väg». Samtidigt som det genom sådan bestämmelse blir möjligt att i många fall åstadkomma den eftertraktade tidsvinsten, kommer å andra sidan den centrala vägmyndigheten alltid att ha möjlighet att genom sina utfärdade anvisningar förbehålla sig erforderligt inflytande beträffande väsentliga moment i förfarandet. Skulle man sedan i en del fall under utarbetandet av det andra ledet finna, att viss icke förut beräknad mark måste tvångsvis tas i anspråk, exempelvis på grund av att ny teknisk lösning måste väljas eller

att viss icke förut beräknad väganordning bör tillkomma, föreligger alltid möjligheten att låta erforderlig del av den slutliga planen gå till fastställelse.

Även efter det att fullständig plan upprättats och vägarbetet påbörjats kan det tänkas att man får behov att beträffande någon del av vägen utarbeta en kompletterande arbetsplan, som innebär utvidgning eller jämkning av den redan gällande planen. Ordningen med plan i flera led kan tillämpas även för sådant fall, eftersom ju vägen ännu ej är färdigställd. Även sådan ny plan kommer därför att kunna ses som en kompletterande plan som inte nödvändigtvis behöver genomgå den långa proceduren fram till fastställelse. Eftersom den tidigare beslutade planen gäller till dess den nya planen trätt i kraft, behöver tydligen vägarbetet i dylikt fall inte stoppas annat än i de delar som kan påverkas av den aktuella ändringen.

En ordning med arbetsplan i två led på nu redovisat sätt kan enligt vår mening stundom erbjuda påtagliga fördelar från tidssynpunkt. Det synes därför finnas goda skäl att införa regler som gör den möjlig.

##### *5. Kraven vid frivillig upplåtelse av vägrätt och vid beslut om förändring av enskild väg till allmän*

Nu gällande regel i 18 § andra stycket AVL kräver inte uttryckligen att frivilligt förvärv av vägrätt inordnas under vad som redovisas i arbetsplan för vägen. Med de av oss föreslagna nya reglerna om möjlighet att differentiera omfattningen av vägrättsbefogenheterna blir det emellertid åtminstone stundom nödvändigt att vägrätten redovisas i arbetsplanen. Därtill kommer att man även beträffande de frivilliga vägrättsupplåtelse har att konstatera, att det är fråga om konstituerandet av en sakrättslig be-

lastning utan egentlig tidsgräns. Både där vägrättsbefogenheterna är av mera total art och där de är mindre omfattande, är det därför angeläget att man söker upprätthålla en ordning, som ger klarast möjliga besked om vad som gäller. Av dessa orsaker — liksom av hänsyn till de redan i det föregående redovisade allmänna skälen för att arbetsplan ger så klara besked som möjligt — har vi menat det vara lämpligt att i regeln om frivillig upplåtelse av vägrätt uttryckligen införa villkoret, att upplåtelsen skall ske i enlighet med arbetsplan för vägen. Det finns dock här icke någon anledning att kräva att arbetsplanen blivit fastställd.

Beträffande beslut om förändring av enskild väg till allmän kommer att föreligga ett behov att på motsvarande sätt som genom arbetsplan få klart redovisat, vad den genom sådant beslut åstadkomna nya allmänna vägen omfattar. Utöver det rent allmänna behovet av klar redovisning kan här pekats på det i kapitlet om väganordningar behandlade behovet att få någon form av besked om vilka särskilda anordningar som ingår i viss väg. I förslaget till lagregel har där uttryckligen uttalats, att vissa arter av anordningar skall räknas till vägen endast om deras utförande beslutats i den ordning som stadgas för beslut om byggande av väg (d. v. s. genom arbetsplan) eller föreskrift därom givits i beslut om förändring av enskild väg till allmän. Motsvarande regel har även uppställts beträffande sådana särskilda anordningar som brygga och färja. Slutligen kan det måhända i något fall visa sig lämpligt att utnyttja möjligheten att differentiera omfattningen av vägrättsbefogenheterna i samband med beslutet om förändring av vägen till allmän och alltså begränsa den blivande vägrätten till att blott omfatta vissa befogenheter.

Redan med nuvarande regler skall beslut om förändring av enskild väg till allmän föregås av viss utredning. Genom lämplig utformning av denna utredning samt av länsstyrelsens utlåtande och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut i ärendet synes det i och för sig vara möjligt att erhålla ett material som ger tillräckligt klart besked om vad vägen skall omfatta. Vi har övervägt, om man möjligen skulle trygga detaljinhållet i detta material genom att i lämplig paragraf i vägstadgan införa 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. Vi har emellertid stannat för lösningen att utan särskild markering i lagtexten rekommendera, att utredningen på dessa punkter göres så fullständig och klarläggande som möjligt. Statens vägverks centralförvaltning torde ha viss möjlighet att före sitt beslut åstadkomma eventuellt nödvändig komplettering av ärendet.

#### 6. *Rätt till mark under byggnadsarbetets bedrivande*

På sätt som närmare utvecklats i ett särskilt avsnitt i kapitlet om vägrätt föreligger icke så sällan behov att under byggandet av vägen för olika ändamål ta i anspråk utrymme vid sidan av den blivande vägen. Det kan här gälla behov av sådant som utrymme för upplag av massor eller uppställning av arbetsredskap. Det kan emellertid också gälla behov att få begagna mark för tillfällig förbindelseväg eller kanske att få begagna enskild väg för sådant ändamål. Vi har därför föreslagit, att nödig sådan rätt skall kunna tvångsvis förvärvas under förutsättning att fastställd arbetsplan anger, att marken i fråga skall be-



gagnas för vägarbete eller annan åtgärd i samband härmed. Bland reglerna om arbetsplan bör därför också införas ett stadgande som täcker detta fall. I syfte att skapa klarhet och att ge ett underlag för beräkning av ersättningen synes därvid böra föreskrivas att i arbetsplanen skall anges läge och gränser för det område som skall tas i anspråk, de där planerade åtgärderna samt den tid området behöver tas i anspråk.

### 7. Vägs tillkomst genom beslut av vattendomstol

Som inledningsvis redovisats har vägförvaltningen i Jämtlands län påtalat, att allmän väg stundom tillskapas genom beslut av vattendomstol. Sådan domstol kan med stöd av reglerna i 2: 2 och 14 VL i mål angående kraftverk eller regleringsföretag dels ålägga sökanden att bygga väg i ny sträckning, dels tvångsvis upplåta rätt att begagna för vägens nya sträckning erforderlig mark. Vägförvaltningen har uttalat, att man i sådant fall har små möjligheter att påverka vägfrågans lösning, och har menat det vara önskvärt, att klarare gränser tillskapas mellan vägmyndigheternas och vattendomstolarnas kompetensområden på denna punkt.

Efter vad vi kunnat finna innebär det av vattendomstolarna i dessa fall tillämpade förfarandet en i och för sig lofvärd förenkling, där man kunnat undvika att ytterligare en krets av myndig-

heter kopplas in i vattenmålet. Därtill kommer visserligen att vägförvaltningen genom det begagnade förfarandet fått minskat inflytande på bestämmandet av vägens nya sträckning. Man har dock goda möjligheter att framföra sin uppfattning i vattenmålet, och anledning saknas till annat antagande än att vägintressena blir i tillbörlig grad beaktade av vattendomstolen. Möjligen kunde om detta förfarande anmärkas, att det ej leder fram till att väghållaren genom vattendomstolens beslut förvärvar vägrätt till den nya vägsträckningens mark. Man torde i stället närmast få ett något mera obestämt slag av icke tidsbegränsad nyttjanderätt. I den mån väghållaren så anser önskvärt, lär det emellertid senare genom relativt enkelt förfarande med formell arbetsplan vara möjligt att tillskapa vägrätt till marken ifråga. Det nu sagda, i förening med den omständigheten, att frågor av detta slag på grund av utvecklingen på vattenbyggnadsområdet sannolikt kommer att bli relativt fåtaliga, menar vi tala för att någon lagändring på denna punkt icke nu är erforderlig.

Från rent formell synpunkt förtjänar vidare anmärkas att vattendomstol visserligen kan — såsom nyss framhållits — meddela föreskrift om byggande av väg, men att avgörandet, huruvida en sålunda tillkommen väg skall handhas av vägväsendet och ha karaktär av allmän väg, icke kan träffas i annan form än som föreskrives i väglagen.

## KAPITEL 7

### Vägrätt

#### Gällande rätt

Beträffande de vägar som byggts med tillämpning av 1943 års lag om allmänna vägar har den rätt väghållaren förvärvat till marken i regel ej varit äganderätt utan i stället varit en för väghållarens behov direkt avpassad begränsad rätt, *vägrätt*. Denna rättsfigur infördes första gången genom 1930 års lag om vägrätt och var då begränsad till de fall, då markägaren medgivit att marken togs i anspråk för vägen. Sådant medgivande kunde vara uttryckligt eller presumerat. Där erforderligt medgivande ej kunde åstadkommas, fick man i stället tillgripa tvångsförvärv enligt expropriationslagens regler. Sin nuvarande stora betydelse fick vägrätt, då man genom 1943 års lagstiftning (18 § AVL) införde möjlighet för väghållaren att förvärva sådan rätt tvångsvis. Vägrätt har därefter framstått som den normala formen för väghållarens förvärv av rätt till vägmark, låt vara att man särskilt under senare år i vissa fall funnit det lämpligare att förvärva marken med äganderätt.

Systemet med vägrätt infördes främst för att man ville förenkla markförvärvet. Själva förfarandet kunde göras smidigare än det tidsödande och kostsamma expropriationsförfarandet. Vidare behövde man ej, såsom vid förvärv av äganderätt, låta avstycka vägmarken och lagfara fånget. Därmed kunde undvikas en mindre tillfredsställande fastighetsbildning med ett flertal av små vägfastigheter, som ifall vägen senare drogs in skulle förlora sin möjlighet att bestå som självständiga fastigheter.

*Konstituerandet* av vägrätt kan enligt lagen ske på tre olika sätt, nämligen

- a) tvångsvis genom fastställande av arbetsplan jämte ianspråktagande
- b) frivilligt genom medgivande av fastighetsägaren jämte ianspråktagande samt
- c) tvångsvis genom beslut om förändring av enskild väg till allmän jämte ianspråktagande.

I det första fallet, som ju sedan tillkomsten av 1943 års AVL framstår som normalfallet, sker tillskapandet av vägrätten i två steg. Genom fastställande av arbetsplan för vägen uppstår först för fastighetsägaren skyldighet att upplåta »för vägen erforderlig mark». Vägrätten kommer sedan definitivt till stånd i och med att väghållaren tar marken i anspråk för vägen (18 § första stycket AVL). I det andra fallet stöder man sig inte på arbetsplanens tvångsrätt utan i stället på ett medgivande från fastighetsägarens sida. Sådant medgivande kan lämnas på det sätt att ett vägrättskontrakt upprättas. Vägrätten anses då ha kommit till stånd i och med att marken tagits i anspråk enligt medgivandet (18 § andra stycket AVL). Det tredje fallet gäller den situationen, att vägmarken redan tidigare är tagen i anspråk för enskild väg. Beslutet om förändring av vägen till allmän medför där samma rätt till tvångsförvärv som beslutet om arbetsplan för allmän väg. Även utan att markägaren lämnat något medgivande förvärvar sålunda väghållaren vägrätt

till den mark som tas i anspråk i enlighet med dylikt beslut (18 § andra stycket).

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

Den ersättning fastighetsägaren enligt 19 § AVL får för upplåtelsen av vägrätt blir i praktiken ofta lika stor som om han överlätit äganderätten till marken.

*Sakrättsligt skyddad* är vägrätten utan särskild åtgärd och den kan sålunda göras gällande »utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å 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 annan rätt till fastigheten — vare sig sådan särskild rätt tillskapats före eller efter vägrätten.

*Omfattningen av de befogenheter* väghållaren har ifråga om den mark som innehas med vägrätt anges i lagtexten endast genom formuleringen att marken må »nyttjas för vägen» (18 § första stycket AVL). Befogenheterna är bestämda med hänsyn till syftet med upplåtelsen och de anses vara avgränsade till sådant nyttjande av marken som erfordras för vägändamålet. Klart är att rätten omfattar varje användande av vägmarken för framförande av trafiken ävensom alla dispositioner för vägens hållande i behörigt skick. I den mån vägen omfattar andra anordningar än själva körbanan, t. ex. parkeringsplatser o. d., ingår i vägrätten motsvarande befogenheter även beträffande sådan vägmark. Vidare är det exempelvis klart, att väghållaren har befogenhet att inom vägområdet ta

bort växande träd som är till hinder för trafiken, liksom det är klart, att fastighetsägaren å sin sida icke har rätt att inom området för vägen vidtaga sådana åtgärder som kan äventyra vägens funktion. I övrigt råder emellertid för närvarande i åtskilliga avseenden tvekan om huru långt de befogenheter går som väghållaren har i kraft av vägrätten.

Sådan tvekan föreligger i viss utsträckning i fråga om rätten att tillgodogöra sig olika tillgångar inom vägområdet. I den mån fällda träd, slaget gräs o. d. varit av ekonomiskt värde, synes man närmast ha menat att dylika tillgångar tillhört fastighetsägaren. I fråga om de massor (grus, matjord osv.) som måste schaktas bort för att vägen skall kunna inrättas i rätt nivå och med avsedda slänter gäller visserligen att sådana tillgångar inte bara utnyttjats för själva vägbygget på platsen utan också ofta — i enlighet med vad som rekommenderats i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens byggnadsanvisningar — förts bort och disponerats till vägbygge på annan fastighet. Trots att ersättningen för vägrättsupplåtelsen nära svarat mot markens »fulla värde» lär markägareorganisationerna vid flera tillfällen ha vänt sig mot att material på detta sätt förts från fastigheten och utnyttjats på annat håll. Man har även ifrågasatt väghållarens (och entreprenörens) rätt att sälja matjord. Samtidigt som vägmyndigheterna och fastighetsägarna haft divergerande åsikter beträffande nu nämnda tillgångar synes man däremot ha varit mera enig beträffande de massor som legat på andra nivåer än dem som måst tas i anspråk för vägbygget. Vägmyndigheterna lär sålunda ha accepterat, att massor, som legat djupare (på lägre nivå) än vad som varit aktuellt för byggandet av vägen, icke kunnat disponeras av väghållaren utan ansetts fortfarande tillhöra fastighetsägaren och kunna dispo-

neras av honom i den mån utvinnande kunnat ske utan risk för vägen. Praktisk betydelse har detta exempelvis fått i fråga om utvinnandet av marmortillgång som sträckt sig in under allmän väg. Än tydligare har varit att man måste räkna med att fastighetsägaren på motsvarande sätt bibehållits vid sin rätt till den markyta och det material som funnits ovanför en i tunnel lagd väg.

I den mån de diskuterade befogenheterna att utnyttja olika tillgångar ansetts icke ingå i vägrätten, har detta för väghållaren negativa resultat hört samman med den åsikten att vägrättsupplåtelsen ansetts vara inriktad enbart på de befogenheter som varit direkt erforderliga för behörigt tillgodoseende av den vid tiden för upplåtelsen aktuella väganläggningen. Ytterligare problem av liknande art har kommit upp då en väg till större eller mindre del skolat ersättas av ny väg. Man har då kommit att diskutera i vad mån det tidigare förvärvet av vägrätt kunnat vara tillfyllest beträffande de delar där den nya vägen skolat gå fram över samma mark som den förra vägen. Kan det för den förra vägen avsedda rättsförvärvet även få gälla för den nya vägen? Och, därest så anses i och för sig möjligt, kan det tidigare förvärvet även anses ge rätt att nu lägga den senare vägen på en ny, lägre nivå? Åtminstone då det gällt att ta nya nivåer i anspråk finns det fall där domstol varit påtagligt restriktiv mot väghållaren. Man har sålunda menat att markägaren skolat ha (ny) ersättning för de grusmassor som legat under den förra vägens nivå och som undanschaktats och tillgodogjorts då den nya vägen lagts på samma mark men i lägre nivå.

Av i viss mån angränsande natur är problemet, i vad mån det tvångsförvärv väghållaren med stöd av den fastställda arbetsplanen gör, kan få avvika från planens innehåll. Är det i någon mån

möjligt att ta i anspråk mark, som ligger vid sidan av vad planen anger, eller kanske att lägga vägen på lägre nivå än vad som redovisats i planen? I överensstämmelse med den för närvarande i 15 § första stycket sista punkten vägstadgan intagna föreskriften, att arbetsplanen skall utarbetas med sådan noggrannhet, att planen vid renstakningen kan i sin helhet följas utan annat än oväsentliga jämkningar, har stundom hävdats, att väghållaren måste kunna få göra vissa mindre avvikelser från arbetsplanen och sålunda förvärva vägrätt även till viss mark i annat läge än vad som upptagits i planen. Något närmare klagörande av huru stora avvikelser som i detta avseende är möjliga synes ej finnas.

Slutligen bör i fråga om avgränsningen av vägrättsbefogenheterna observeras spörsmålet om vem som skall lämna tillstånd till framdragande av ledningar över vägområdet. 40 § AVL tillerkänner uttryckligen väghållaren viss rätt att avgöra i vad mån annan får dra fram sådan ledning. Har emellertid möjligen markens ägare samtidigt kvar åtminstone sin rätt att förbjuda att annan än väghållaren utnyttjar vägmarken för ledning eller annan anordning? Markägaren skulle tydligen i så fall ha möjlighet att ställa ekonomisk ersättning som villkor för sitt samtycke. En viss oklarhet synes för närvarande råda om fastighetsägarens möjligheter på denna punkt.

Vägrättens *giltighet i tiden* är bestämd så att rätten visserligen ej har någon från början utsatt tidsgräns. Den upphör emellertid, om vägen dras in genom beslut enligt 8 § AVL. I princip återfår då fastighetsägaren helt sin mark (25 § AVL). Vägrätten kan även upphöra enligt regeln i 26 § AVL, dvs. i de fall, där det genom fastställd generalplan eller stadsplan blir bestämt, att vägmarken skall ingå i gata, annan allmän plats

eller särskilt trafikområde. Vägrätten upphör i dylikt fall i och med att staden tagit marken i anspråk för avsett ändamål. Enligt 19 § resp. 42 § BL blir emellertid staden i och med samma ianspråktagande ägare till vägmarken och detta utan att behöva utge någon ersättning för dess värde.

### Önskemål om ändringar

I *direktiven* göres beträffande vägrätt endast det allmänna uttalandet, att reglerna om vägrätt synes behöva förtydligas på några punkter.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har framhållit olägenheterna av att det för närvarande råder viss oklarhet rörande de befogenheter vägrätten ger beträffande rätten att disponera över olika inom vägområdet — bland annat på djupet under vägen — befintliga massor. Man har vidare uttalat, att begreppet »renstakning» i bl. a. 18 § tredje stycket AVL kan anses mindre lämpligt, eftersom dylik åtgärd numera inte förekommer i samband med vägbyggnad. Vid ianspråktagandet sker utmärkningen av vägområdet nu på annat sätt. En vägförvaltning har menat, att man trots noggrannhet vid arbetsplanens upprättande icke kan undvika, att oväntade egenskaper hos jordmaterial o. d. stundom under arbetets gång framtingar ändringar i vägens utförande och att det därför föreligger behov av att i viss utsträckning kunna förvärva vägrätt till annan mark än vad som framgår av arbetsplanen.

### De sakkunniga

#### 1 Allmänt

Enligt vårt bedömande kommer det även i fortsättningen att föreligga behov av en särskild form — vägrätt — för väghållarens rättsinnehav. Reformeringen av expropriationslagstiftningen — inte

minst 1966 års lagändringar — innebär visserligen att de särskilda skäl man åren 1930 och 1943 haft för institutet vägrätt nu blivit något mindre i styrka. Fortfarande kommer dock den särskilda ordningen med förvärv av vägrätt att erbjuda sådana fördelar, att det finns anledning att bibehålla den. Värdet av att ha tillgång till denna ordning kan därtill göras större, om man genomför vissa mindre reformer i fråga om det processuella förfarandet (se det särskilda avsnittet därom i betänkandet) och därtill, på sätt som i det närmast följande utvecklas, gör vissa ändringar i reglerna om omfattningen av de befogenheter förvärvet av vägrätt för med sig.

Samtidigt som vi sålunda kommit fram till att den särskilda ordningen med vägrätt bör bibehållas har våra överväganden även lett fram till åsikten, att de hittillsvarande reglerna om vägrätt i vissa avseenden bör reformeras. Den utveckling som ägt rum på senare tid och som ytterligare torde vara att vänta — inte minst om våra förslag till nya regler i fråga om väganordningar och vägs omfattning i sidled genomföres — innebär att väghållaren kommer att ställa nya, delvis differentierade krav på att få ta mark i anspråk för väg. De nackdelar, som kan vara förknippade med nuvarande system, kommer i så fall att ytterligare accentueras. Inte minst kommer det då att te sig otillfredsställande med en ordning, där man, på sätt som enligt vad ovan redovisats nu är fallet, på åtskilliga punkter måste konstatera, att det föreligger oklarhet om vilka befogenheter som tillkommer innehavaren av vägrätt respektive markens ägare. Det framstår därför som ett väsentligt behov att nu åstadkomma regler som i görligaste mån undanröjer oklarheter. Ett sådant resultat synes bäst kunna åstadkommas, om man väljer en ordning, där man dels på visst sätt skärper kra-

ven på själva sättet för förvärvet och dels i fråga om befogenheterna över mark som omfattas av vägrätt i princip innehavaren av vägrätt större och ägaren mindre befogenheter än vad som nu är fallet. Genom en sådan reform synes man förutom den större klarheten även kunna åstadkomma ett ekonomiskt utfall av vägrättsupplåtelsen, som i vissa avseenden ter sig mera tilltalande än det resultat som ibland kan bli följden av det nuvarande systemet.

## 2 Konstituerandet

Liksom hittills bör man räkna med att vägrätt kan komma till stånd på tre olika sätt, genom tvångsförvärv i kraft av arbetsplan, genom frivilligt förvärv enligt fastighetsägarens medgivande samt genom tvångsförvärv via beslut om förändring av enskild väg till allmän. I samtliga fall erfordras för att vägrätten skall definitivt ha kommit till stånd även ett ianspråktagande av marken. Den ökade omfattning, i vilken mark kan komma att tas i anspråk med vägrätt, liksom den differentiering i fråga om användningssätt, som därvid kan komma i fråga, gör det angeläget att nu skapa ökade förutsättningar för klarhet redan genom att mera intimt än hittills låta vägrättsförvärvet inordnas under innehållet i den för vägen upprättade arbetsplanen. På sätt som närmare utvecklas i avsnittet om förfarandet beträffande arbetsplaner har vi därför kommit fram till en ordning, enligt vilken man dels skärper kraven på arbetsplans innehåll därhän, att planen skall göras sådan att annan mark i princip ej behöver tas i anspråk för vägen än vad som redovisas i planen, dels ock inför dylikt krav på redovisning i arbetsplan även för de förvärv av vägrätt som sker i kraft av fastighetsägarens medgivande. I dessa senare fall, där förvärvet bygger på frivilligt upplåtelse, är dock ej erforderligt att

kräva att arbetsplanen skall vara fastställd, eftersom ett av de väsentliga motiven för fastställelseprövningen — nämligen behovet att vid tvångsförvärv skapa någon form av rättssäkerhetsgaranti åt fastighetsägaren — ju inte är aktuellt, när man kan utgå från ett av fastighetsägaren lämnat medgivande. Vid den tredje typen av vägrättsförvärv, förändring av enskild väg till allmän, kan både behovet av rättssäkerhetsskydd åt fastighetsägaren vid tvångsförvärv och behovet av klarhet tillgodoses genom att man anknyter till den särskilda ordning med utredning genom länsstyrelsens försorg och prövning av den centrala vägmyndigheten — i sista hand Kungl. Maj:t — som redan nu är föreskriven genom reglerna i 14 § AVL och 28—33 §§ VSt. Det synes därvid kunna räcka med att man utan särskild markering i själva lagtexten uttalar den allmänna rekommendationen att den utredning som skall föregå beslutet om förändring bör göras så komplett att därav med så stor tydlighet som möjligt framgår vilka områden som i kraft av beslutet kommer att vara tagna i anspråk med vägrätt.

I anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande, att åtgärden »renstakning» ej längre begagnas, bör samtidigt viss justering företagas av den i lagtexten intagna regeln om vid vilken tidpunkt mark skall anses ha tagits i anspråk för väg. Bestämmelsen har ju till ändamål att klargöra vilka faktiska åtgärder på marken som måste ha kommit till stånd för att det för vägrättskonstituerande uppställda rekvisitet »ianspråktagande» skall kunna anses uppfyllt. I sådant syfte torde tillräcklig klarhet skapas, om man i bestämmelsen nöjer sig med att uttala, att mark anses ha tagits i anspråk då vägens sträckning blivit tydligt utmärkt på marken och vägarbetet påbörjats på fastigheten.

### 3 Befogenheternas omfattning

Vid diskussionen av hur man skall ge lagreglerna en utformning, som på en gång undanröjer nuvarande oklarheter beträffande frågan, vilka befogenheter som inom vägrättsområdet tillkommer väghållaren respektive markägaren, och leder till en bättre avvägning av befogenheterna dem emellan än vad som tycks vara fallet med nu gällande rättsregler, har vi till en början fäst oss vid den omständigheten, att väghållaren redan enligt nu 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 omfattar, dvs. samma belopp som skulle ha dömts ut om äganderätten till marken inlösts enligt reglerna om expropriation. Denna nivå för ersättningen i normalfallet, som var något man torde ha räknat med redan under tillkomsten av 1943 års lag, brukar bland annat motiveras på det sätt, att man visserligen kan säga att marken kommer att återfalla till fastigheten, ifall vägen dras in, men att denna möjlighet merendels är så avlägsen och föga sannolik att den ej kan påverka bedömningen av den förlust fastighetsägaren lider genom att han måste avstå marken till väghållaren. Man måste normalt räkna med att vägens tillkomst tar ifrån honom varje möjlighet att utnyttja marken och ersättningen bör därför uppgå till markens värde. Denna innebörd av ersättningsregeln åberopades vid tillkomsten av den i 19 och 42 §§ BL intagna regeln, att 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 fördenskull får annan ersättning än vad han redan fått av väghållaren som ersättning för upplåtelsen av vägrätten.

Om man utgår från denna innebörd av ersättningsregeln, kan det te sig som mindre adekvat att strikt låta vägrätten endast ge väghållaren de befogenheter som är nödvändiga för hållandet av den vid tiden för upplåtelsen aktuella vägen men samtidigt under den tid vägen äger bestånd tillerkänna fastighetsägaren alla övriga tänkbara befogenheter över vägmarken. Det kan då tydligen te sig som en form av »dubbelbetalning» att fastighetsägaren först får »full ersättning» för marken, när vägrätten upplåtes, och sedan exempelvis skulle kunna inkassera ersättning för det material (matjord, grus m. m.) väghållaren för bort från vägområdet eller — vilket måhända ter sig än mera påtagligt — kunna fordra ny ersättning, därest ny väg senare skall läggas över samma mark men på en lägre nivå, med påföljd att nya massor tas i anspråk genom schaktning. Ett annat fall av »dubbelersättning» kan synas uppstå, därest markägaren utan att behöva betala något därför till väghållaren anses ha rätt att — där så är tekniskt möjligt utan att vägen kommer i fara — utvinna fyndighet under vägmark för vilken han redan fått »full ersättning» av väghållaren. Inadvertenser av detta slag skulle i och för sig kunna undvikas, därest det kunde åstadkommas, att ersättningen för vägrättsupplåtelsen beräknades på sådant sätt, att ett avdrag kunde göras som svarar mot värdet av dessa hos ägaren bibehållna befogenheter. Beträffande flertalet nu berörda situationer torde det emellertid kunna anses som helt orealistiskt att söka åstadkomma en sålunda erforderlig ändring av ersättningsregeln.

Det enklaste och mest säkra sättet att få bort inadvertenserna och samtidigt skapa full klarhet i frågan, vilka befogenheter som tillkommer väghållaren respektive markägaren, torde i stället vara att man å ena sidan accepterar, att

ersättningen i normalfallet uppgår till markens fulla värde, men samtidigt, å andra sidan, låter omfattningen av de befogenheter, som tillkommer innehavaren av vägrätten, endast bli föremål för de begränsningar, som hör samman med den omständigheten, att vägrätten kan upphöra genom att vägen dras in.

Genom att på så sätt välja en ordning, som i normalfallet tar ifrån markägaren alla befogenheter över vägområdet så länge vägrätten existerar, undviker man dessutom de nu förekommande riskerna att tvister uppstår genom att markägaren menar att väghållaren utnyttjar sin rätt över vägområdet på ett sätt som träder ägarens rätt för när. Ägaren kan ju nu exempelvis tänkas vilja trots regeln i 40 § AVL bestrida att väghållaren har rätt att utan ägarens medgivande tillåta annan än väghållaren att dra ledning över vägområdet.

Även om en regel, som utformar vägrättsbefogenheterna på nu angivet sätt, sålunda skulle leda till en rationellt fungerande lösning, finns det emellertid anledning att fråga sig, om man inte med en sådan ordning skulle ha kommit för långt, i det att man strängt taget tilldelat innehavaren av vägrätten befogenheter, som icke är erforderliga för hållandet av vägen. De begränsade möjligheterna att variera ersättningsreglerna och svårigheten att på annat sätt finna en klar och enkelt fungerande ordning synes dock tala för en lösning, som under tiden för vägrättens bestånd i princip tar ifrån ägaren alla hans befogenheter över området och bland annat tillerkänner väghållaren rätt att, i den mån så icke strider mot hållandet av vägen, disponera över de alster och material som eventuellt kan utvinnas ur vägområdet.

Vi har därför stannat för att föreslå en ordning, enligt vilken vägrättsupplåtelsen i princip ger väghållaren rätt att nyttja den i arbetsplanen redovisade

vägmarken för vägändamål — sålunda ej inskränkt till den i arbetsplanen aktuella vägen och ej heller inskränkt till de nivåer eller utföranden som redovisas i samma plan — samt därutöver ger väghållaren rätt att under vägrättens bestånd i övrigt i ägarens ställe bestämma över markens användning ävensom tillgodogöra sig de alster och andra tillgångar som utan hinder för hållandet av vägen kan utvinnas ur marken.

En dylik ordning är lämplig för normalsituationen, dvs. den, där marken skall användas för väg bana eller annan ordinär väganordning, som helt tar marken i anspråk, och där det vid tiden för vägens tillkomst ej är aktuellt att jämsides med vägändamålet på annat sätt dra nytta av området. Redan nu är det emellertid ej så sällan aktuellt, att viss mark tas i anspråk för väg på ett sätt, som alls ej behöver innebära totalt inanspråktagande under den tid vägrätten varar. Särskilt tydligt är detta exempelvis där väg bro på relativt stor höjd dras över ett område och detta kan ske utan att möjligheterna att liksom förut utnyttja marken därunder för jordbruk efter vägbyggnadens genomförande märkbart påverkas. Liknande kan situationen bli, när väg dras i tunnel. Även i andra fall kan väghållarens behov att ta i anspråk viss mark vara av sådan begränsad art, att utrymme finns för viss jämsides användning från markägarens sida. Så kan tydligen vara fallet, om mark av väghållaren skall tas i anspråk enbart för viss speciell väganordning, såsom belysningsanordning eller vägmärke. Där väghållarens behov är på detta sätt påtagligt begränsat, är det icke på samma sätt motiverat att låta upplåtelsen av vägrätt medföra, att ägaren förlorar och väghållaren får alla befogenheter över marken. Om den i föregående redovisade regeln uppställs för normalfallet, bör därför reglerna få sådan utformning, att man



vid behov kan differentiera omfattningen av de befogenheter vägrättsupplåtelsen överför från ägaren till väghållaren. Detta kan åstadkommas genom att huvudregeln går ut på att väghållaren har de angivna, omfattande befogenheterna i den mån särskild inskränkning ej angivits i arbetsplanen.

Genom att välja en huvudregel med en differentieringsmöjlighet av nu angivet slag kan man inte bara möjliggöra, att vägmarkens ägare ej i onödan går miste om ett fortfarande möjligt utnyttjande av samma mark, utan tydligen samtidigt också åstadkomma, att ersättningen för vägrättsupplåtelsen i motsvarande mån hålles nere. Om en differentieringsmöjlighet av nu angivet slag införes, skulle den tydligen också kunna utnyttjas av vägmyndigheterna för att i speciella andra fall kunna åstadkomma »prutningar» i de belopp som eljest skulle komma att utgå för vägrättsupplåtelse. Så kunde exempelvis tänkas bli fallet, om man vid upprättandet av en arbetsplan får klart för sig, att vägen måste gå fram över ett område med en känd, relativt värdefull fyndighet, som befinner sig i sådant läge, att den i och för sig är fullt möjlig att utvinna utan att dess exploatering behöver sätta vägen i fara.

I anslutning till det nu sagda bör uppmärksammas en speciell situation. Såsom redan tidigare redovisats synes man för närvarande ha att räkna med den regeln, att träd, buskar, gräs m. m. som fälles eller slås på vägområdet, strängt taget tillhör markens ägare. Detta överensstämmer med den ordning som på sina håll lär ha tillämpats, nämligen att fastighetsägaren, som själv brukar den intill vägen liknande marken, även utan egentligt medgivande av väghållaren tillgodogjort sig den yttersta vägmarkens växande gröda. Detta har ju kunnat vara till ren fördel för väghållaren, som på

så sätt utan egna olägenheter eller omkostnader kunnat få sina vägslänter hållna i prydligt och ur trafikteknisk synpunkt önskvärt skick. Med de av oss föreslagna reglerna om två-meters-rem-sor vid sidan av den egentliga väganläggningen kommer samma situation att aktualiseras i större utsträckning samtidigt som den ändringen skulle inträda att växtligheten på dessa områden enligt den föreslagna regeln om vägrätts innehåll skulle tillkomma väghållaren. Denna formella ändring i situationen torde dock i praktiken ej behöva medföra några svårigheter, eftersom ägare eller brukare av angränsande mark i regel torde kunna presumera samtycke från väghållarens sida att tillgodogöra sig växtlighet på dylika vägområden, såvida det inte är fråga om produkter av mera påtagligt värde, t. ex. växande skog.

Såsom i det särskilda avsnittet om övergångsbestämmelserna närmare redovisas föreslår vi, att de nya reglerna i fråga om omfånget av vägrättsbefogenheterna även skall gälla för sådan vägrätt som tillskapats före ikraftträdandet av de nya reglerna. I övergångsbestämmelserna bör också intagas en föreskrift om rätt för fastighetsägare att av väghållaren få ersättning för de förluster han i speciella fall kan visa sig lida genom att den nya ordningen blir gällande. Vi föreslår att talan om sådan ersättning skall väckas inom viss kort tid (tre år) efter de nya reglernas ikraftträdande.

#### 4 Annans ledning

Den sålunda föreslagna allmänna formuleringen beträffande vägrätts innehåll kommer att ge klart besked om att det, såvida ej särskild inskränkning gjorts i arbetsplanen, under tiden för vägrätts bestånd icke kommer att erfordras något samtycke från fastighetsägarens sida, när ledning skall dras

över vägområdet av annan än väghållaren. Tillståndet från väghållaren blir helt tillfyllest. I praktiken kommer emellertid situationen måhända ofta vara den, att ledningen till viss del måste gå över sådan del av fastigheten som ägaren har kvar rådigheten över. Beträffande den delen har han kvar sina möjligheter att vägra upplåtelse.

Om särskild lagändring ej göres, kommer väghållarens upplåtelse av rätt för annan att dra ledning över vägområdet liksom hittills maximalt att gälla så länge vägrätten är i kraft. Om vägen dras in, måste alltså eventuella av väghållaren upplåtna ledningsrättigheter samtidigt upphöra och ledningshavaren blir därefter beroende av att ny upplåtelse kan erhållas från fastighetsägaren. (I detta sammanhang bortses från de särskilda regler som gäller upplåtelse som skett genom tvångslagstiftning, t. ex. reglerna i 7 kap. VL). Vi har övervägt, om man möjligen skulle införa en lagregel, enligt vilken ledningsrätt, som väghållaren upplåtit utan tidsgräns, skulle äga giltighet i förhållande till fastighetens ägare även efter det att vägrätten upphört. Vi har dock icke funnit tillräckliga skäl föreligga för att införa en sådan regel och därmed ge väghållaren möjlighet att binda områdets användning även sedan det icke längre begagnas för trafikändamål. Risken för att lednings fortvaro blir omöjliggjord genom att väg senare dras in torde i regel kunna bedömas som relativt liten. Skulle man i undantagsfall vid inrättandet av ledning bedöma risken för indragning av vägen som stor och näraliggande, lär mestadels god möjlighet finnas att mot ringa eller ingen ersättning i förväg förvärva även fastighetsägarens samtycke till att ledningen går genom området. Detsamma gäller, om man menar, att det i något fall är av avgörande betydelse att rätten att ha ledningen kvar är skyd-

dad mot alla eventualiteter, även sådana som vid tidpunkten för inrättandet ter sig som osannolika eller åtminstone liggande i en avlägsen framtid. Genom dylik särskild överenskommelse kan ledningshavaren förvärva en rätt som även efter eventuell indragning av vägen kan göras gällande mot fastighetens ägare. Sakrättsligt skydd får sådan rätt först genom inteckning.

### 5 Upphörande

Reglerna om vägrättens upphörande tarvar här endast en kortare kommentar i anslutning till påpekan det i avsnittet om reglerna angående indragning av väg (hittillsvarande 8 och 25 §§ AVL) att vårt förslag till regler om drift av väg (5 § AVL) innehåller ett måhända stundom användbart alternativ till indragning av väg, nämligen möjligheten för länsstyrelsen att genom särskilt beslut inskränka väghållarens skyldighet att vidtaga eljest föreskrivna åtgärder för vägens hållande i tillfredsställande skick. Genom att beträffande viss vägdel välja sådant beslut i stället för indragning kan länsstyrelsen åstadkomma exempelvis att slingor av gammal väg bibehålls såsom parkerings- och rastutrymme i anslutning till ny väg eller att gammal slinga med bro över mindre vattendrag för tillgodoseende av militära behov bibehålls i »nedfryst» skick. Även om utnyttjandet av dylik gammal vägdel blir betydligt mindre intensivt än vad som varit avsett vid ursprungliga upplåtelsen och markägaren måhända kan tillåtas viss verksamhet som eljest icke varit tolerabel, innebär dock ett dylikt arrangemang, att vägrätten fortfarande består och formellt sett omfattar oförändrade befogenheter.

### 6 Rätt till mark under byggnadsarbetets bedrivande

Vid arbetet med byggande av vägen

erfordras ofta i icke ringa utsträckning att annan mark än den, som enligt arbetsplanen skall tas i anspråk för den färdiga vägen, utnyttjas för olika ändamål. Utrymme kan exempelvis erfordras för tillfälligt upplag av matjord eller andra massor, för uppställning av arbetsmaskiner och redskap eller för upplag av byggnadsmaterial. Med nuvarande regler medför fastställelse av arbetsplan icke rätt att ta särskild mark i anspråk för sådana ändamål. Ej heller de särskilda reglerna i 27 ff §§ AVL ger någon möjlighet till tvångsförvärv för tillgodoseendet av dessa behov. 28 § AVL innehåller dock på en punkt möjlighet till tillgodoseende av ett likartat behov, nämligen då den paragrafen ju bl. a. ger väghållaren viss möjlighet att under pågående arbete med omläggning eller förbättring av väg tvångsvis erhålla rätt att ta mark i anspråk för tillfällig väg förbi den sträcka som spärras under arbetets gång. Strängt taget är därför situationen för närvarande den, att väghållaren och entreprenören för dessa stundom oumbärliga utrymnen är helt beroende av frivillig uppgörelse med ägaren av marken i fråga. I viss utsträckning läser det förekomma, att vägentreprenör helt enkelt tar i anspråk lämplig erforderlig mark utan att i förväg förvärva formell rätt därtill av ägaren och sedan i sinom tid utbetalar lämplig ersättning för utnyttjandet. Teoretiskt sett har tydligen markägaren här makt att hindra vägbyggnadsarbetets rationella bedrivande eller — vilket är mera nära till hands liggande — framtvinga en avsevärd ersättning för den nödvändiga dispositionsrätten till mark.

En vägförvaltning har erinrat om dessa problem och framhållit det önskvärda i att möjlighet infördes till tvångsförvärv för tillgodoseende av dessa behov av mark under vägens byggande.

Oavsett huruvida de sålunda beskrivna svårigheterna för närvarande blivit aktualiserade i någon större utsträckning eller ej, är det enligt vår mening angeläget, att de nu undanröjes genom att lämplig möjlighet till tvångsförvärv infördes. Den rätt som här erfordras behöves regelmässigt endast vara av mera kortvarig art. Den skiljer sig därmed avsevärt från vägrätten och påminner om de olika slagen av tillfällig rätt enligt nuvarande 27 ff §§ AVL. Även om det sålunda är mindre lämpligt att konstruera denna nya tvångsrätt som en särskild art av vägrätt, har vi dock funnit den bästa lösningen vara den, att förvärvet av dispositionsrätten till marken så nära som möjligt knytes an till reglerna om förvärv av vägrätt. Vi föreslår därför att efter paragrafen om förvärv av vägrätt (nuvarande 18 §) infördes en ny paragraf, enligt vilken fastställd arbetsplan kan få den verkan, att ägare av mark utanför vägområdet blir skyldig att till väghållaren upplåta erforderlig rätt till sådan mark, i den mån det i arbetsplanen redovisas, att marken skall begagnas för vägarbete eller annan åtgärd i samband därmed. En sådan ordning möjliggör, att fastighetsägaren får samma rättssäkerhetsgarantier som i fråga om tvångsupplåtelse av vägrätt. Därtill åstadkommes att vägmyndigheterna får möjlighet och anledning att redan under sitt arbete med upprättandet av arbetsplanen ta ställning till frågan, i vad mån man behöver gardera sig genom att med hjälp av lämplig redovisning i arbetsplanen skaffa sig rätt till tvångsförvärv av erforderlig dispositionsrätt under byggnadstiden. Frågan om ersättning för dessa tvångsupplåtelser bör lämpligen handläggas i samma ordning som frågorna om ersättning för upplåtelse av vägrätt. Ett mindre tillägg torde därför böra göras i nuvarande ersättningsregel (19 § AVL).

## KAPITEL 8

### Vissa spörsmål i samband med ifrågasatt indragning av allmän väg

I detta kapitel skall behandlas olika frågor som hör samman med att vägsträckor som ingått i allmän väg av skilda skäl icke längre är på samma sätt behöfliga ur allmän synpunkt.

Enligt 8 § AVL må allmän väg indragas om den efter tillkomsten av ny sådan väg eller eljest icke längre anses behöflig ur det allmännas synpunkt och olägenheten för bygden av vägens indragande är ringa. Indrages vägen, upphör enligt 25 § AVL vägrätten och väghållaren äger bortföra vad som anbragts på marken för vägändamål, där ej länsstyrelsen med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma. Rådigheten över den tidigare vägmarken återgår helt till markens ägare.

Tre spörsmål skall här uppmärksammas. Det första gäller den omständigheten, att man, tex vid ombyggnad av allmän väg, finner att viss del av den allmänna vägen i fortsättningen bör bli föremål för mindre intensivt utnyttjande, exempelvis såsom rast- och parkeringsplats. Det andra gäller de fall, där delar av den allmänna vägen efter indragning i fortsättningen lämpligen bör kvarligga som enskild väg. Det tredje gäller de fall, där delar av den allmänna vägen ej längre behövs för gängse vägändamål men däremot erfordras för försvarets behov, som exempelvis kringgångsvägar och uppställningsplatser.

#### *Äldre vägdels utnyttjande för rast- och parkeringsändamål e. d.*

Äldre vägslingor har efter omläggning av allmän väg ofta befunnits lämpliga som rast- och parkeringsplatser, varvid kraven på underhållet kunnat sättas lägre än när området utnyttjats för den genomgående trafiken. Även om så är förhållandet, torde det emellertid inte vara lämpligt att uttaga vägslingan ur allmänt underhåll, enär väghållaren då inte kan garantera markens användande för avsett ändamål.

#### **De sakkunniga**

Förevarande spörsmål torde få en tillfredsställande lösning genom den ordning som presenteras i kapitlen om väganordningar och om drift av allmän väg. I de kapitlen göres bl a uttalanden om att rastplatser och dylika anordningar skall kunna ingå i allmän väg och — som principiell nyhet — att länsstyrelsen skall få möjlighet att besluta om inskränkning i de åtgärder för vägs hållande i tillfredsställande skick som eljest skall åligga väghållaren. Man kommer på så sätt att få en klar ordning för beslut om att äldre vägdel fortfarande skall ingå i den allmänna vägen men därvid begagnas endast till rastplats eller annat mindre krävande utnyttjande samt att underhållsåtgärderna skall avpassas efter detta nya bruk och därmed i många avseenden kunna göras mindre kostsam-

ma. Även om man redan nu stundom i praktiken förfarit på detta sätt torde de nya reglerna påtagligt underlätta att en sådan ordning tillämpas i än högre grad i fortsättningen.

### *Indragen allmän vägs utnyttjande som enskild väg*

I samband med byggande av ny allmän väg, avsedd att ersätta befintlig dylik, blir det ofta aktuellt att dra in äldre vägsträcka. Detta gäller särskilt beträffande gamla vägslingor, som ligger vid sidan av den nya vägen och som det inte kan vara rimligt att det allmänna fortsätter att underhålla jämte den nya vägen.

I de fall däremot då den gamla vägen kan sägas fylla ett allmänt behov som förbindelseled mellan olika bebyggelsekoncentrationer bör indragning av den gamla vägsträckan inte komma i fråga. Ofta är emellertid förhållandena sådana, att delar av den gamla allmänna vägen visserligen inte längre kan anses fylla ett allmänt behov men däremot erfordras som (enskild) utfart från befintlig bebyggelse till den nya allmänna vägen.

### **Önskemål om ändringar**

I tredje lagutskottets utlåtande nr 15 år 1961 angående bildandet av vägsamfällighet uttalar utskottet önskvärdheten av att indragning av allmän väg föregås av viss planering, så att underhållet av vägen under viss mellanperiod ej kommer att helt eftersättas. Frågan om formerna för denna planering och vilka åtgärder vägmyndigheterna eljest kunde vidtaga borde enligt utskottet utredas.

I samma utskotts utlåtande nr 16 år 1961 angående byggande av anslutningsväg till allmän väg m m har utskottet bl a framhållit, att anläggandet av nya anslutningsvägar många gånger skulle kunna medföra betydande fördelar såväl

från ekonomisk synpunkt som för trafik-säkerheten. Utskottet fann det därför lämpligt att frågan närmare utreddes genom de vägsakkunnigas försorg. — I detta sammanhang må nämnas att en vägförvaltning föreslagit en ny bestämmelse i AVL av den innebörden att väghållare får möjlighet att anlägga enskild väg för att minska en bygds olägenheter av att allmän väg omlägges och i samband därmed delar av gammal väg dras in.

I utskottets utlåtande nr 13 år 1966 framhåller utskottet vikten av att samplanering mellan de allmänna vägarna och de enskilda vägarna kommer till stånd i ökad omfattning.

### **De sakkunniga**

Enligt vår uppfattning bör man främst från samhällsekonomisk synpunkt för vägväsendet i dess helhet eftersträva ökad grad av samplanering mellan det allmänna och enskilda vägnätet. Det torde ankomma på statens vägverk, som svarar för utbyggnaden av de allmänna vägarna och meddelar statsbidrag för de enskilda vägarna, att med uppmärksamhet följa dessa frågor. Författningsmässigt torde en ändring böra vidtagas i vägstadgan av den innebörden att före en vägs indragning kontakt skall tas med berörda sakägare i frågor som står i samband med deras eventuella övertagande av vägdelen ifråga. För att möjliggöra för de blivande väginträsenterna att i god tid förbereda ett dylikt övertagande bör man vid behov kunna låta beslutet om indragning av den aktuella vägdelen kunna anstå till lämplig senare tidpunkt. Vi har även övervägt, att — genom ändring i enskilda väglagen — väghållaren skulle ges initiativrätt, då det gäller att få till stånd en vägförening eller vägsamfällighet, som skall överta den till indragning föreslagna

delen av den allmänna vägen. Uppgiften har dock ej synts oss så angelägen, att vi funnit skäl utarbета något förslag i ämnet.

Vissa svårigheter möter i anledning av den av utskottet i utlåtandet 16/1961 behandlade frågan om byggande av anslutningsväg vid omläggning av allmän väg.

Enligt gällande rättspraxis utgår inte ersättning till markägare som lider skada genom att allmän väg dras in eller ändras i sin sträckning. Om sålunda en omläggning av allmän väg medför att de fastigheter, som tidigare haft utfart till denna, nödgas bygga ut sina enskilda vägar så att de får anslutning till den nya allmänna vägen, får fastighetsägarna själva vidkännas kostnaderna härför. En annan fråga är om indragning av den äldre vägsträckan endast leder till »ringa olägenhet» för bygden. Om olägenheten bedömes vara mera avsevärd utgör slutorden i 8 § AVL hinder mot indragningen.

Ofta utgöres de vägdelar, vilkas indragning upptages till prövning 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 viss större omfattning. Härvid kan anordnandet av en eller flera enskilda vägförbindelser — utöver dem vid vägslingans ändpunkter — 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 vår mening vägväsendet få möjlighet att utföra och bekosta byggandet av de erforderliga nya anslutningsvägarna. Ett villkor bör givetvis vara, att anslutningarna kan godtagas med hänsyn till kraven på trafiksäkerhet

och framkomlighet på den allmänna vägen.

Enligt vad vi erfarit har vägväsendet redan nu i vissa fall anordnat direkta mindre anslutningar mellan den nya och gamla vägen med resultat att Kungl. Maj:t lämnat besvär över beslut om indragning av väg utan bifall. Däremot har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inte ansett sig befogad att i vidare omfattning bygga enskilda utfartsvägar. Det synes icke lämpligt att nu gå ett steg längre och här ge väghållaren en möjlighet som innebär avsteg från tidigare praxis, enligt vilken ersättning inte utgår till markägare som lider skada av att allmän väg dras in. Någon skyldighet för väghållaren att bygga enskilda utfartsvägar bör sålunda ej införas. Frågan får i stället avgöras från fall till fall med hänsyn till bl a vägväsendets intressen av att få den gamla vägen indragen.

Vissa skäl synes sålunda tala för att vägväsendet får möjligheter att i större utsträckning än hittills och med anlitan- de av de för byggande av allmänna vägar avsedda medlen bygga enskild väg. Med hänsyn till de vittomfattande och svårbedömbara konsekvenser ett direkt stadgande härom i AVL sannolikt skulle medföra synes dock ett sådant stadgande inte böra komma ifråga. Lämpligare synes vara att riksdagen i samband med beviljande av anslag till byggande av allmänna vägar förklarar hinder icke möta emot att detta anslag tages i anspråk även för byggande av sådana enskilda vägar, som här är i fråga, under förutsättning att detta är förmånligare för statsverket än bidragsgivning i vanlig ordning.

### *Hänsyn till försvarets behov*

#### **Önskemål om ändringar**

Både väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vissa vägförvaltningar har framhållit behovet från försvarssynpunkt av att

vägslingsor i anslutning till ny väg kan användas som kringgångsvägar och uppställningsplatser i händelse av krig och beredskap. Detsamma gäller stundom även gamla broar och färjelägen. Samtidigt redovisar man emellertid invändningar baserade på att bibehållandet av dylika anordningar enbart för försvarets behov leder till underhållskostnader för väghållaren.

Särskilt utredningsmaterial i denna fråga har vidare ställts till vårt förfogande genom en av försvarsstaben och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försvarsbyrå upprättad promemoria. Däri uttalas bl a att de hittillsvarande möjligheterna att för försvarets behov bibehålla vägdelar, som eljest skulle dras in, är mindre tillfredsställande. De nedlagda vägdelarna blir användbara blott viss tid. Man blir beroende av markägaren och har ej det framtida bruket för försvarets behov helt säkerställt. Därtill kommer problemen om ansvaret för eventuella skador som kan vållas utomstående genom att bro och liknande anordning ej hålls i fullt trafikdugligt skick. Den enda från försvarssynpunkt tillfredsställande lösningen är att vägdelen ej dras in. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har dock hittills ansett sig icke ha rätt att satsa anslagsmedel på lika dyrt underhåll av vägdelar som endast tjänar försvarets behov som på vägdelar som är till för vanlig allmän trafik. Försvarsbyrån har slutligen redovisat en undersökning av den frekvens varmed man i samband med projektering för ny- eller ombyggnad av väg framfört önskemål att bevara gamla vägslingsor, broar och färjelägen. Undersökningen omfattade Kronobergs, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län under åren 1953—1963. De framförda önskemålen har främst avsett den militära transportanläggningens koncentrerings- och kring-

gångsvägar, vissa betydelsefulla importvägar samt i viss mån vägar av betydelse för utrymningstrafik. Granskningen av arbetsplaner har lett till att man i 114 fall framfört önskemål om att gamla vägslingsor borde kvarligga i anslutning till ny väg. I 19 fall har begärts att gammal bro eller gammalt färjeläge skulle bibehållas i trafikdugligt skick. Önskemålen beträffande vägslingsor har i stor utsträckning tillgodosetts på det sätt nuvarande lagstiftning medgivit. Önskemål beträffande bro eller färjeläge har i fyra fall tillgodosetts genom att anläggningen bibehållits under allmänt underhåll; i ett fall har det beslutats att bro skall övergå till kommunal förvaltning och i ett annat fall kommer bro möjligen att bevaras som kulturminnesmärke. I övriga tretton fall har resultatet däremot blivit att bron utrivits eller kommer att utrivras.

#### De sakkunniga

Enligt vår uppfattning är det viktigt att totalförsvarets intressen tillgodoses genom att man på ett bättre sätt än som hittills kunnat ske möjliggör att vägslingsor, broar, färjelägen o. d. bibehålls i ett för försvarsändamål tjänligt skick.

Visserligen torde detta behov i viss mån kunna täckas genom att — såsom redan nu sker i praktiken — vägmyndigheterna i samband med vägens indragning från allmänt underhåll träffar avtal med markägaren att vägkroppen får kvarligga. Då detta tillvägagångssätt emellertid icke garanterar ens erforderligt minimiunderhåll kan metoden enligt vårt förmenande endast komma ifråga, när det gäller från militär synpunkt mindre väsentliga vägslingsor.

Den bästa lösningen torde åstadkommas om man avstår från att dra in sådana för försvaret behövligen gamla vägdelar men i stället utnyttjar den särskilda i det föregående föreslagna ordningen att via länsstyrelsebeslut få förordnat

om inskränkning i de åtgärder som eljest åligger väghållaren för vidmakthållandet av allmän väg. På så sätt kan man till mera rimlig kostnad säkerställa bibehållandet för försvarsbruk av sådan del av tidigare allmän väg som eljest skulle ha tagits ur allmänt underhåll och snart blivit helt obrukbar. I fråga om vägslingor och andra mera normala delar av väg torde dylik lösning ej leda till några större utgifter. Större kan däremot kostnaderna bli då det gäller att bibehålla bro, färjeläge eller liknande anordning. Ett bristande underhåll av sådan anläggning kan leda till att väghållaren blir ansvarig för skador som drabbar annan. Det synes ej räcka med en allmän rekommendation att man genom lämpliga avspärrningar söker hindra trafikanter från att ta sig fram till anläggningen. I stället synes man här böra välja det alternativet att vidmakthållandet regelmässigt hålles på sådan nivå att skador för annan ej behöver befaras samt att i stället anläggningar av detta slag »förrådsställes» för försvarets behov endast där verkligt vitala försvarsintressen så motiverar.

Enligt vår mening är det ej erforderligt att genom något nytt särskilt uttalande i lagtexten markera att det nu beskrivna förfarandet skall anses tillåtligt. Om vägen erfordras för försvarets behov måste den anses behövlig ur det allmännas synpunkt.

I detta sammanhang bör slutligen observeras viss motsättning mellan publicitetshänsyn och behovet av sekretess. Den föreslagna ordningen kan ju leda till att viss vägdel formellt bibehålls som allmän samtidigt som dess underhåll sätts till ett minimum. Vägdelen kan komma att i någon mån växa igen och det framstår kanske inte för en utomstående som fullt klart att väghållaren fortfarande har vägrätt till marken. Inte minst av hänsyn till eventuell köpare av fastigheten kan det göras gällande att existensen av 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 intresse. Härtill kommer emellertid att anteckning i fastighetsbok av förhållanden, som dock framgår vid en besiktning av fastigheten och rimligen bör förandlea en närmare undersökning, om någon har intresse av saken, inte kan anses alldeles oundgänglig. Enligt vår 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 bör därför ej föreskrivas.



## KAPITEL 9

## Enskilda utfartsvägar

**Gällande bestämmelser**

Det avsnitt i AVL, som handlar om enskilda utfartsvägar, tillkom genom lagändring år 1947 i anslutning till utfärdandet av byggnadslagen. Avsnittet omfattar tre paragrafer, benämnda 31 a, 31 b och 31 c §§, jämte rubrik.

I 31 a § är stadgat att länsstyrelsen, om så finnes erforderligt för tillgodoseende av trafiksäkerheten eller eljest av särskilda skäl, äger förordna, att enskild väg ej må anslutas till allmän väg utan länsstyrelsens tillstånd eller att befintlig enskild utfartsväg ej vidare må användas för ändamålet. Sådant förordnande får dock ej meddelas beträffande enskild väg, som finns upptagen i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. I samband med beviljande av tillstånd som nyss sagts må länsstyrelsen föreskriva de villkor med avseende å den enskilda vägens beskaffenhet som prövas erforderliga. I 31 b § meddelas vissa bestämmelser om ersättning i anledning av förordnande enligt 31 a §. Kan till följd av dylikt 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 sagda kostnad. Vill väghållaren bygga ny utfartsväg, är han berättigad därtill. Väghållaren äger härvid, i den mån det erfordras för vägföretagets utförande, göra gällande den rätt att påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar och att vid förrättningen

föra talan, som tillkommer ägare av fastighet, för vars räkning vägen bygges. Föranleder förordnande enligt 31 a § avsevärt men vid nyttjandet av fastighet, som haft utfartsväg till den allmänna vägen, är ägaren berättigad till ersättning härför. Enahanda rätt till ersättning för intrång tillkommer innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å fastigheten, som upplåtits innan förordnandet blev gällande.

— Enligt en i 31 b § meddelad hänvisning till 20—23 §§ skall dessa paragrafer äga motsvarande tillämpning med avseende å ersättning enligt 31 b §. Detta innebär bl. a., att ersättningen i vissa fall skall nedsättas hos länsstyrelsen för fördelning mellan vederbörande sakägare, att väghållaren blir ersättningskyldig gentemot sakägare som lider förlust till följd av underlåtenhet från väghållarens sida att verkställa nedsättning samt att avtal som träffats i ersättningsfrågor mellan väghållaren och vederbörande fastighetsägare eller annan sakägare blir gällande även mot den, som sedermera förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastighet. — I 31 c § finns bestämmelser meddelade om rätt för vederbörande fastighetsägare att påfordra inlösen av fastighet eller fastighetsdel. Sådan rätt föreligger, om förordnande enligt 31 a § föranleder synnerligt men vid nyttjandet av fastighet eller del därav, som haft utfartsväg till den allmänna vägen. Processuella regler är meddelade genom hänvisning till 24 § AVL. — Omnämnda lag av år 1947,

genom vilken bestämmelserna i 31 a—31 c §§ tillkom, innehåller härutöver en del övergångsbestämmelser med avseende å fastighet, som tillkommit före den 1 januari 1948. Har det vid fastighetens tillkomst uppenbarligen förutsatts, att fastigheten skulle erhålla utfartsväg till allmän väg och kan fastigheten till följd av förordnande enligt 31 a § inte erhålla lämplig utfart till sådan väg utan avsevärd ökning av anläggningskostnaden, eller föranleder förordnandet eljest avsevärt men vid nyttjandet av fastigheten, föreligger rätt till ersättning, även om de i 31 b § stadgade förutsättningarna inte är för handen. Även tillämpning av 31 c § kan ifrågakomma.

Rörande handläggning av fråga om förbud mot anslutning av enskild väg till allmän väg är närmare bestämmelser meddelade i 34 a och 34 b §§ VSt. Enligt förstnämnda paragraf skall, innan förordnande om reglering som nyss sagts meddelas, förslag i ämnet upprättas. Förslaget skall innefatta utredning om behovet av reglering, samt på vad sätt och på vilka villkor anslutning till den allmänna vägen må ske. Beträffande förslaget skall härjämte i tillämpliga delar gälla vad i 16—21 §§ VSt är föreskrivet 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 alla ägare av fastigheter, som beröres av frågan, skall såvida 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 väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 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 § VSt — beslutet därom delgivas vissa myndigheter samt kungöras, varjämte alla kända fastighetsägare skall underrättas om beslutet och om vad de har att iakttaga i händelse av missnöje.

#### Önskemål om ändringar

I *direktiven för de sakkunniga* har — på sätt framgår av den förut lämnade redogörelsen för dessa direktiv — framhållits, att det på grund av vägtrafikens utveckling blivit nödvändigt att införa förbud mot anslutning av enskilda vägar till det allmänna vägnätet i betydligt större utsträckning än tidigare och att reglerna om dylika förbud och förfarandet vid deras tillkomst behöver moderniseras.

*Riksdagens justitieombudsman* har i anledning av iakttagelser vid gjorda inspektioner avlåtit dels en den 8 juli 1960 dagtecknad skrivelse till Kungl. Maj:t dels en den 4 september 1961 dagtecknad skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I skrivelsen till Kungl. Maj:t har JO framhållit, att en länsstyrelse meddelat generellt förbud jämlikt 31 a § väglagen att ansluta enskild väg till riksväg inom länet utan att länsstyrelsen därvid iakttagit bestämmelserna i 16—21 §§ vägstadgan i vidare mån, än att länsstyrelsen före förbudets meddelande inhämtat yttrande i saken från länsvägnämnden, länsarkitekten samt de av frågan berörda städer och köpingar, som var egna väghållare. Efter redogörelse för sina överväganden och åtgärder i det aktuella fallet har JO i skrivelsen i ämnet framhållit, att en revision av gällande be-

stämmelser enligt hans uppfattning bör komma till stånd. Det torde sålunda, enligt vad JO framhållit, vara möjligt att, där behov av anslutningsförbud av större omfattning visat sig föreligga, förenkla förfarandet utan att fastighetsägarnas behöriga intressen behöver i väsentlig mån åsidosättas. Särskilt synes enligt JO:s uppfattning inskränkning kunna ske i det nu påbudna betungande individuella underrättelseförfarandet.

I skrivelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har JO påtalat ett fall, då länsstyrelse meddelat förordnande av innehåll bl. a., att befintliga enskilda utfarter till viss väg inte skulle utan tillstånd av länsstyrelse få brukas för annat ändamål än det, för vilket de vid beslutets ikraftträdande brukades. JO, som inhämtat upplysning om att en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 20 augusti 1960 utfärdad cirkulärskrivelse upptog exempel på beslut av sådant innehåll, har i skrivelsen redogjort för inkomna yttranden från länsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Här efter har JO med ingående motivering såsom sin uppfattning uttalat, att AVL:s bestämmelser om anslutning av enskild väg till allmän inte ger länsstyrelse befogenhet att meddela ett sådant förordnande som det vid inspektionen påtalade. Emellertid har JO förklarat sig vara medveten om att gällande bestämmelser i ämnet inte är tidsenliga och att de därför är i behov av revision. Även enligt JO:s mening kan det från allmän synpunkt ifrågasättas, om inte länsstyrelse bör få befogenhet att, där så är av omständigheterna påkallat, meddela förordnande av den sakliga beskaffenhet, som anges i anvisningarna. Därvid måste emellertid, enligt vad JO uttalat, jämväl ersättningsreglerna i 31 b § AVL ändras därhän, att fastighetsägaren kan få ersättning i anledning av sådant förordnande.

Även *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har framhållit, att förfarandet vid utfärdande av anslutningsförbud är omständligt, tidskrävande och administrativt betungande. Önskemål har framförts om att anslutningsförbud skall kunna utfärdas redan då en allmän väg planeras och träda i kraft i samband med arbetsplanens fastställande. Styrelsen har vidare biträtt JO:s mening, att de nuvarande reglerna om anslutningsförbud bör kompletteras med bestämmelser om befogenhet för länsstyrelse att begränsa de ändamål, för vilka en anslutningsväg får begagnas.

Också från *vägförvaltningarnas* sida har behovet av ett förenklat förfarande för utfärdande av förbud mot nya väganlutningar kraftigt understrukits. I något fall har därvid förordats, att anslutning till allmän väg generellt underkastas tillståndsprovning.

#### De sakkunniga

##### 1. *Det nuvarande rättsläget*

Innebörden av de nuvarande bestämmelserna i 31 a § AVL är inte i alla hänseenden alldeles klar, och delade meningar har kommit till synes om hur bestämmelserna bör tolkas. Vi anser oss därför böra till en början redovisa vår uppfattning om det nuvarande rättsläget.

Inledningsvis torde böra fastslås att det inte existerar något förbud mot att gående eller fordon färdas till eller från en allmän väg, varhelst terrängförhållandena medger detta, förutsatt att vägen inte skadas genom förfarandet. En viss inskränkning i denna rätt innebär dock den i 60 § 2 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen givna föreskriften, att motorväg ej får nyttjas för gångtrafik.

Inte heller finns något generellt förbud för t. ex. ägare eller innehavare av fastighet invid väg och inte heller för intressenterna i enskilt vägföretag att

vidtagna särskild anordning i syfte att anordna bekväm till- och avfart mot den allmänna vägen. Anordningen får emellertid inte vara sådan, att den hindrar vägens avvattnings, skymmer sikten längs vägen eller på annat jämförligt sätt försvårar väghållningen eller bereder olägenhet för samfärdseln genom sin blotta existens. Om så är fallet, kommer den att falla under förbudsbestämmelserna i 32 och 33 §§ AVL.

Stadgandet i 31 a § AVL syftar enligt sin ordalydelse inte till att göra någon inskränkning i rätten att färdas till eller från den allmänna vägen utan avser endast rätten att utföra resp. bibehålla sådana särskilda anordningar, som innebär, att en »enskild väg» kan anses genom dessa »anslutas» till den allmänna vägen. Förarbetena till stadgandet ger inte heller anledning till antagande, att stadgandet syftar längre än nu sagts. Stadgandet torde därför böra tolkas så, att ett i enlighet därmed meddelat förordnande av länsstyrelsen inte i och för sig innebär förbud mot att tillfälligtvis färdas från eller till den allmänna vägen på den sträcka, som förbudet avser. Förordnandet riktar sig med andra ord inte till den trafikerande allmänheten utan endast till den som innehar en särskild anordning för in- och utfart eller ämnar vidtaga sådan anordning. Det innebär dock förbud för ägare eller innehavare av fastighet i närheten av vägen att på en och samma plats bedriva av- och infart i sådan omfattning, att en väg kan sägas uppkomma därigenom.

Den omständigheten att 31 a § enligt rubrikens och paragrafens ordalydelse endast är tillämplig i fråga om anslutning av enskild utfartsväg innebär vidare bl. a., att förbudsförordnandet inte syftar på det fall, då någon vidtager en rent provisorisk anordning, t. ex. lägger ut plankor över vägdkiket för att lättare kunna färdas ut i terrängen, och

genast tar bort dem, sedan han kört över.

En enskild väg i lagens bemärkelse torde få anses föreligga, även om den endast består av ett utsläpp till den allmänna vägen och mynnar direkt mot en gårdsplan, entré till byggnad etc.

Med avseende å innehållet i 31 a § AVL bör i övrigt framhållas, att lagrummet innehåller bestämmelser om två typer av förordnanden. Den ena typen av förordnanden går ut på att enskild väg inte får anslutas till allmän väg utan länsstyrelsens tillstånd. Sådant förordnande kommer i fortsättningen att benämnas *anslutningsförbud*. Den andra typen av förordnanden går ut på att viss befintlig enskild utfartsväg inte vidare får användas för ändamålet. Denna senare typ av förordnanden kommer i fortsättningen att benämnas *beslut om slopande av utfart*.

Vilken typ av förordnande, som skall användas i ett givet fall, torde inte behöva vålla någon tvekan, då fråga är om anslutningar till redan befintlig väg. Lagen går i detta fall ut på att en enskild väg inte får avstängas av väghållaren, utan att beslut dessförinnan meddelats om slopande av utfart. Likaledes är det tydligt, att ett beslut om slopande av utfart inte innebär hinder mot att upptaga ny utfart på ett annat ställe. Härav följer att beslut om slopande av utfart inte bör meddelas utan att anslutningsförbud därjämte infördes på så lång sträcka, att slopandebeslutet blir effektivt. Där emot möter givetvis inte något hinder mot att meddela anslutningsförbud utan att slopa redan befintliga utfarter. Det förtjänar framhållas, att sådana åtgärder med den allmänna vägen som breddning eller ändring av vägens höjdläge inte i och för sig har någon inverkan på den rätt till anslutning av enskild väg, som må tillkomma enskild fastighetsägare. Även om i samband därmed an-

slutningsförbud meddelas, lärar således rättsägarna med avseende å den enskilda vägen ha rätt att bibehålla den befintliga anslutningen och utföra sådana anordningar, som erfordras för att den även i fortsättningen skall tjäna sitt ändamål.

När fråga är om anläggande av en helt ny allmän väg, behöver väghållaren i regel inte ta hänsyn till några förut befintliga enskilda utfarter. (Annorlunda ställer sig saken, när frågan gäller intagande av enskild väg till allmänt underhåll). Det är därför i vanliga fall tillräckligt att meddela anslutningsförbud. Nämnas bör dock det fallet, att den ny-anlagda allmänna vägen kommer att korsa en förut befintlig enskild väg. Den enskilda vägen får då inte utan vidare avskäras på sådant sätt, att hinder möter för dess begagnande i fortsättningen. Vill man nå detta resultat erfordras — om fastighetsägaren vägrar sin medverkan — att beslut meddelas om slopande av utfart. Anslutningsförbud är inte tillräckligt. Den metod, som tillämpas då en vägkorsning inte kan tillåtas av trafiksäkerhetsskäl, är att man i samband med byggandet av den allmänna vägen anordnar vägtunnel eller bygger parallellvägar till trafikplats.

Vid vägbyggnadsföretag, som avser uträkning av en förut befintlig väg, uppträder regelmässigt frågor om reglering av enskilda utfarter i ett stort antal varianter. Av intresse är särskilt två situationer, nämligen dels den som inträffar, då den nya vägen korsar en befintlig utfart till den äldre vägen och dels den som är för handen, då en fastighet, som haft utfart direkt till den äldre vägen, kommer att förlora utfarten till följd av att den nya vägen förlägges bortom anslutningspunkten. Korsningsfallet är berört i det föregående. Vad åter angår den situationen då en fastighet helt förlorar sin utfart genom vägomläggningen, bör skillnad göras mellan det fall, att den

äldre allmänna vägen i omedelbart samband med arbetet på färdigställande av den nya vägen avskäres från förbindelse med denna, och det fall, att den äldre allmänna vägen får anslutning till den nya. I det förra fallet torde den äldre allmänna vägen inte kunna efter vägomläggningen betecknas såsom »befintlig enskild utfartsväg». För att hindra framtida anslutning erfordras i så fall endast anslutningsförbud men inte beslut att slopa utfart. Om däremot vägmynigheterna tillåtit eller — såsom det inte sällan inträffar — rentav sört för att den äldre vägen anslutes till den nya, föreligger redan vid den senares tillkomst en ansluten utfartsväg, vilken antager karaktär av enskild väg i och med att den indrages från allmänt underhåll. Skall denna anslutning senare bringas att upphöra, erfordras ett beslut om slopande av utfart.

För att trygga efterlevnaden av anslutningsförbud och beslut om slopande av utfart kan straffbestämmelsen i 61 § AVL tänkas komma till användning. Enligt denna straffas med böter bl. a. den, vilken bryter mot förbud som meddelats i AVL eller på grund av föreskrift däri. Såsom förut nämnts riktar sig emellertid bestämmelserna i 31 a—31 c §§ endast till rättsägare med avseende å fastigheter omkring den allmänna vägen och inte till den trafikerande allmänheten. Det samma är uppenbarligen fallet med straffbestämmelsen. Straffbestämmelsen torde inte heller kunna tillämpas med mindre den felande haft vetskap om förbudet. Ej heller lär en rättsägare med avseende å fastighet vid vägen kunna straffas för underlåtenhet att ingripa mot trafik, vilken bedrivs av andra personer utan hans medgivande. På grund härav och med hänsyn till föreliggande bevisningssvårigheter torde det ofta vara ganska lätt att kringgå såväl anslutningsförbud som beslut om slopan-

de av utfart. Den i praktiken lämpligaste metoden att effektuera ett anslutningsförbud eller ett beslut om slopande av utfart torde ofta vara att inrätta den allmänna vägen på ett sätt, som försvårar eller omöjliggör färd med fordon mellan vägen och den omgivande terrängen.

Det kan också diskuteras hur ett förordnande enligt 31 a § AVL skall tvångsvis realiserars i exekutiv ordning, för det fall att vederbörande rättsägare vägrar att medverka. Den exekutionsrättsliga bestämmelsen i 63 § AVL är nämligen inte tillämplig i här avsedda fall. Vad angår anslutningsförbud torde det kunna antagas, att överträdelse av dylikt förbud i och för sig bör bedömas såsom en besittningskränkning och att således handräckning enligt 191 § utsökningslagen kan komma till användning, oaktat någon särskild bestämmelse därom inte finnes meddelad i AVL. Vad däremot beträffar beslut om slopande av utfart är denna tolkning inte möjlig. Enligt lagens ordalag innebär beslutet blott förbud att använda den befintliga vägen till utfart och inte rätt för väghållaren att borttaga eventuellt anbragta trummor eller andra anordningar för färd in på den allmänna vägen. Sannolikt är dock att väghållaren i den angivna situationen inte bedömes skyldig till besittningskränkning, om han exempelvis avspärrar den enskilda vägen med bom eller annat stängsel, anbragt inom området för den allmänna vägen. Väghållaren kan också tänkas ge vägbanan en annan profilering, som försvårar eller omöjliggör in- och utfart. Däremot äger han inte någon rätt att tillgodogöra sig bryggor, trummor och annat vägmateriel, som för underlättande av in- och utfart anbragts vid anslutningen av den enskilda vägens ägare. Försiktigtvis torde väghållaren över huvud inte böra borttaga befintliga sådana anordningar i annat fall, än om

de bereder olägenhet av den art, som avses i 33 eller 34 § AVL, och därvid bör han förfara i den ordning, som angives i 63 § samma lag.

De med 31 a § sammanhängande ersättningsreglerna i 31 b § är såtillvida restriktiva, som de utgår från att ersättning inte i något fall skall utgå till ägare av annan fastighet än sådan, som förut haft utfartsväg till allmän väg. Den sålunda stadgade förutsättningen för rätt till ersättning torde, vad angår det fall att en fastighet är fördelad på flera skiften, av vilka några men inte alla haft sådan utfartsväg som lagrummet åsyftar, böra förstås så att rätt till ersättning är för handen, om något skifte med utfartsväg fått sina förhållanden försämrade på sätt närmare angives i lagrummet. Av vad ovan anförts framgår att det för att fastigheten skall anses försedd med väg är tillräckligt, att därifrån leder en i terrängen markerad uppfart eller liknande anordning till den allmänna vägen, vare sig uppfarten särskilt anordnats eller uppkommit genom körning till och från fastigheten. Om emellertid ägaren av en fastighet vid allmän väg nöjt sig med tillfälliga anordningar för att ta sig till och från fastigheten, så att inte något slag av permanent utfart finns, har han inte någon rätt till ersättning av väghållaren för att han genom ett anslutningsförbud hindras att genomföra en sådan förbättring av fastigheten, som tillkomsten av en permanent utfart skulle innebära. Detsamma gäller exempelvis i det fallet, att ägaren av en nybildad fastighet önskar anordna utfart till den allmänna vägen. I detta sistnämnda fall motiveras lagens ståndpunkt med möjligheten att redan i samband med fastighetsbildningen undersöka, huruvida och på vilka villkor utfart kan komma till stånd.

Om en fastighet tidigare haft permanent utfart till allmän väg, kan rätt till

ersättning föreligga i två fall. Antingen skall det förhålla sig så, att fastigheten till följd av förordnande enligt 31 a § inte kan erhålla lämplig utfart till allmän väg utan avsevärd kostnad för anläggning av ny eller ändrad väg för ändamålet. Eller också skall omständigheterna vara sådana, att förordnandet föranleder avsevärt men vid fastighetens nyttjande. I det förra fallet har fastighetsägaren rätt till ersättning för den merkostnad, som föranledes av att han nödgas bygga ny eller ändrad väg. I det senare fallet har han rätt till ersättning för det men han lider. Givetvis kan omständigheterna vara sådana, att ersättning utgår enligt båda bestämmelserna.

I det första ersättningsfallet, nämligen om kostnad uppstår för anläggning av ny eller ändrad väg, skall ersättning utgå med vad som motsvarar byggnadskostnaden. Ersättningsberäkningen synes bjuda föga av intresse från de synpunkter, som här anlägges, och kan därför i detta sammanhang lämnas åsido.

Av större intresse är det andra ersättningsfallet, nämligen att beslut om slopande av utfart föranleder avsevärt men vid nyttjande av fastighet. För att klargöra innebörden av stadgandet torde det vara nödvändigt att något redogöra för hur en värdering av detta slag går till.

Uttrycket »men» torde i detta sammanhang kunna med tillräcklig tydlighet definieras såsom den minskning av fastighetens värde, som inträder till följd av att utfarten slopas. (Det förhållandet, att ersättning ibland lämnas även för viss icke ekonomisk skada, kan här lämnas åsido). I huvudsak blir det härvid fråga om att bedöma fastighetens nuvärde före resp. efter förbudet. Därvid är emellertid att märka att ersättning **endast utgår** i de fall *avsevärt* men **uppkommit** vid nyttjandet av fastigheten. I fråga om tolkningen av begreppet *avsevärt* men har första lagutskottet i sitt

utlåtande nr 45 vid 1947 års lagtima riksdag vid behandling av propositionen i samband med tillkomsten av §§ 31 a—31 c AVL anført bl. a. följande:

De föreslagna bestämmelserna om ersättning till markägare för kostnad för anläggning av ny eller ändrad väg finner utskottet ändamålsenliga. Enligt förslaget skall ersättning icke utgå för intrång, som sakägare åsamkas genom förordnande om reglering av tillfart till allmän väg. Till stöd härför har i propositionen anförts att skador i sistnämnda hänseende regelmässigt voro små. Det är dock uppenbart att fall kunna förekomma, där olägenheterna av regleringen blir betydande. Exempelvis kunna kostnaderna för underhållet och vinterväghållningen av utfartsväg väsentligt stegas vid en mera betydande förlängning av denna. En förlängning av utfartsväg kan för fastighet med mycket körslor medföra en ingalunda oväsentlig ökning av arbetskostnaderna. Utskottet anser av nu angivna skäl förslaget i denna del icke kunna godtagas. Ersättning för skada av nu berörda slag bör kunna utgå, dock endast om skadan är avsevärd. Även nyttjanderättshavare och andra sakägare böra kunna erhålla ersättning för intrång, om skadan är avsevärd. Förslaget torde böra jämkas i enlighet härmed.

I visst fall, angivet i 31 c §, har fastighetsägare rätt att påfordra, att fastigheten eller del därav skall lösas. Även vid inlösen aktualiseras de frågeställningar, för vilka redogörelse här lämnats.

Den nu lämnade framställningen av huvudinnehållet i 31 a—31 c §§ AVL bygger på lagrummens ordalydelse och förarbetena samt på teoretiska överväganden. Rättspraxis är mycket tunnsådd och lämnar knappast någon ledning för besvarande av de uppställda frågorna. Det är sålunda inte uteslutet, att ett eller annat spörsmål kan komma att erhålla annan lösning än här angivits. Fullständig säkerhet kan emellertid i brist på vägledande praxis inte uppnås, när så många viktiga frågor lämnats obesvarade i lagtexten.

Den verkställda genomgången av författningsmaterialet kan sägas bekräfta riktigheten av det i utredningsdirektiven gjorda uttalandet om behovet av att bestämmeelserna blir föremål för översyn.

## 2. *Behovet av lagändring*

Den fråga, som i första hand tilldrager sig uppmärksamhet, gäller behovet av att bringa tillkomsten av enskilda utfartsvägar under mera effektiv kontroll av vägmyndigheterna.

Man får numera räkna med att huvudparten av trafiken på praktiskt taget alla allmänna vägar utgöres av snabb motortrafik. Där dylik trafik förekommer, utgör varje vägskäl eller anslutningsväg en betydande trafikfara. Denna fara kan aldrig helt elimineras. Anslutningsvägar måste finnas, om den allmänna vägen skall fullgöra sitt syfte. I princip bör varje fastighet i närheten av allmän väg direkt eller över en längre eller kortare enskild väg ha förbindelse med det allmänna vägnätet. Trafiksäkerhetsintresset kan därför — om man bortser från motorvägar och vissa andra vägar för genomgående trafik — inte sägas gå ut på att förhindra tillkomsten av enskilda utfartsvägar utan att få dem förlagda till lämpliga platser och att få dem så utformade, att trafikfaran inte blir större än nödvändigt.

Behovet av kontroll över tillkomsten av utfarter är givetvis starkare när det gäller större trafikleder, som förmedlar en betydande trafik, än när fråga är om mindre trafikerade leder i glest befolkad bygd. För den skull bör man emellertid inte bortse från den trafikfara, som olämpligt placerade utfarter utgör även på mindre trafikerade vägar. Den trafikmängd, som en sådan väg förmedlar, är kanske större än den som vid tiden för tillkomsten av nuvarande bestämmelser förekom på åtskilliga av de större riks-

vägarna. Härtill kommer att det inom glesbygd ofta är lätt och föga kostsamt att ordna en lämpligare placering av anslutningsvägar. Även om man av kostnadsskäl och andra orsaker måste tolerera åtskilliga från trafiksäkerhetssynpunkt mindre lämpliga utfarter, är det svårt att acceptera tillkomsten av helt onödiga trafikfaror.

Det är av nu angivna skäl inte gärna tänkbart att i längden bibehålla ett system, som går ut på att det i princip skall stå envar fritt att inrätta utfart mot allmän väg varhelst och på vilket sätt han finner för gott. Härmed är inte sagt att den idealiska lösningen skulle bestå i ett system av motsatt innebörd, d. v. s. ett principiellt förbud mot inrättande av enskilda utfarter utan medgivande av vägmyndigheten. Vad som erfordras är i stort sett blott sådana regler, som går ut på att vägmyndigheterna i tillräckligt god tid skall få kännedom om markägarnas avsikt att anordna utfart och få möjlighet att påverka utfartens förläggning och utförande. Reglerna bör med andra ord inte vara så avfattade, att det framstår som deras huvudsyfte att hindra tillkomsten av enskilda utfarter, utan de bör i första rummet vara inriktade på att främja en reglering av fastigheternas utfartsproblem med hänsyn till såväl trafiksäkerhetsintresset som fastighetsägarnas enskilda intressen. Emellertid bör de givetvis också ge möjlighet till effektivt ingripande, om en utfart vållar verkligt men för trafiksäkerheten.

Önskemålet att vägmyndigheterna skall få kännedom om tillämnade nya utfarter mot allmän väg synes knappast kunna tillgodoses på annat sätt än genom införande av en bestämmelse om *anmälningsskyldighet* för den, som avser att anordna utfart. Visserligen är det inte från alla synpunkter tilltalande att lägga skyldigheten att ta initiativet på



den enskilde markägaren. Utan anmälningsskyldighet för den enskilde får emellertid vägmyndigheterna i praktiken inte möjlighet att ingripa annat än i efterhand. Det är även från den enskildes synvinkel i regel bättre att få ett besked i förväg än att riskera ingripanden sedan den tilltänkta åtgärden redan kommit till utförande. Den nuvarande rättigheten för envar att anordna utfart till allmän väg framstår snarare som ett undantag från allmänna rättsgrundsatser än som en av det allmänna rättsmedvetandet uppburen regel. I allt fall kan det inte sägas utgöra något omotiverat eller från annan synpunkt anmärkningsvärt avsteg från vedertagna grundsatser, om lagregler införes, vilka går ut på att en sådan åtgärd skall föregås av anmälan till vägmyndighet.

Därest anmälningsskyldighet införes i enlighet med vad här skisserats, torde som en konsekvens därav de nuvarande reglerna om generella anslutningsförbud böra slopas och i stället sådana regler införas, som ger vägmyndigheterna befogenhet att ingripa med föreskrifter eller förbud i det särskilda fallet. Detta medför visserligen, att vägmyndigheterna får ta ställning till ett inte obetydligt antal ärenden om anordnande av enskilda utfarter. 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, torde dock ökningen av antalet ärenden inte bli alltför betydande. Den ökning av arbetsbördan, som föranledes härav, torde dessutom mer än väl kompenseras genom bortfall av det ytterst tidsödande och besvärliga arbetet med utarbetande av markägarförteckningar och utsändande av kallelser i samband med utfärdande av anslutningsförbud. Arbetet får dessutom en annan ka-

raktär. Det blir inte så mycket inriktat på att iakttaga formella föreskrifter som fastmera på att söka förbättra trafiksäkerheten genom åtgärder i konkreta fall. Det reella utbytet av arbetsinsatsen kan därför förmodas bli betydligt bättre än vad nu är fallet.

Sammanfattningsvis kan sägas att ett system med anmälningsskyldighet och beslut i anledning av inkomna anmälningar innebär betydande fördelar i jämförelse med de nuvarande utfartsförbud, och att en övergång till ett sådant system därför synes väl motiverad.

Den åtgärd, som från vägmyndighetens sida bör vidtagas, då någon gjort anmälan om att han ämnar inrätta utfart mot allmän väg, bör såsom redan antytts bestå i att vägmyndigheten efter undersökning av förhållandena på platsen verkställer en prövning, huruvida den tilltänkta utfarten kan godtagas med hänsyn till trafiksäkerheten samt vid behov meddelar närmare föreskrifter rörande utfartens läge och utförande eller om detta befinner sig nödvändigt förbud mot den tillämnade åtgärden. Undersöknings- och utredningsåtgärder torde av naturliga skäl i huvudsak böra ankomma på vederbörande vägförvaltning. I fall då väghållningen ombesörjes av stad eller municipalsamhälle bör givetvis medverkan kunna påkallas av de organ, som för dess räkning omhänderhar väghållningen. Befogenheten att meddela beslut i frågor av denna art synes däremot liksom hittills böra förbehållas länsstyrelsen.

Bestämmelserna om länsstyrelsens rätt att utfärda förbud och föreskrifter i anledning av inkomna anmälningar bör inte utformas restriktivt. Föreskrifterna bör kunna ges det innehåll, som i varje särskilt fall prövas bäst kunna tillgodose trafiksäkerhetens krav. De bör sålunda bl. a. 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 detta sammanhang tillgodose de önskemål, som bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat om att rätten att bibehålla utfart bör kunna tidsbegränsas eller begränsas att avse trafik under viss årstid, visst slag av trafik, trafik för viss fastighets behov e. d.

Vad särskilt angår den typ av föreskrifter, som går ut på att begränsa trafiken till och från en utfart, har tidigare i samband med redogörelsen för nuvarande rättsregler klarlagts de svårigheter, som möter, när det gäller att göra dylika föreskrifter effektiva. För att så skall bli fallet bör föreskrifterna rikta sig inte blott till den som anordnar utfarten eller ägarna av de fastigheter, som har nytta av denna, utan till var och en som kan tänkas komma att trafikera utfarten. De bör med andra ord erhålla karaktär av sådana lokala trafikföreskrifter, som omnämnes i 61 § vägtrafikförordningen. Eftersom trafikföreskrifter av den typ, som nu är i fråga, innefattar ett från principiell synpunkt allvarligt ingrepp i enskild rätt, torde de emellertid inte böra utfärdas med stöd endast av vägtrafikförordningen, utan de bör stödjas på stadgande i allmän lag. Med hänsyn till det samband, som föreligger mellan frågorna om sättet för utfartens anordnande, om rätten att bibehålla densamma, om ersättning till vederbörande markägare för intrång och skada samt om innehållet av trafikföreskrifterna torde därjämte rätten att utfärda dylika föreskrifter böra förbehållas samma myndighet som den, vilken handlägger övriga tillståndsfrågor rörande utfarter, dvs. länsstyrelsen. Det lämpligaste sättet att reglera hithörande spörsmål synes vara att stadgandena i ämnet upptages i AVL i anslutning till övriga bestämmelser om enskilda utfarter. Därest så sker bör emellertid i 61 §

vägtrafikförordningen intagas en erinran om att trafikföreskrifter i vissa fall kunna tillkomma på grund av länsstyrelsens beslut enligt AVL. Detta är önskvärt också av den anledningen, att bestämmelserna i vägtrafikförordningen om sättet för kungörande av lokala trafikföreskrifter och om deras effektuerande genom uppsättande av vägmärken bör göras tillämpliga även på trafikföreskrifter, som tillkommit i nu angiven ordning. Vidare bör de i vägtrafikförordningen meddelade straffbestämmelserna vara tillämpliga vid överträdelse av här avsedda trafikföreskrifter.

Vid sidan av de nu skisserade bestämmelserna om anmälningsskyldighet och om länsstyrelsens befogenhet att utfärda föreskrifter och förbud i anledning av gjorda anmälningar erfordras också en allmän bestämmelse om rätt för länsstyrelsen att inskrida i fall, då befintlig utfart vållar olägenheter ur trafiksäkerhetssynpunkt. Uppenbarligen bör länsstyrelsen ha denna befogenhet, om utfart anordnats utan föregående anmälan eller i strid mot meddelade föreskrifter. Bestämmelsen bör emellertid vara tillämplig även i åtskilliga andra fall. Den bör sålunda kunna träda i funktion 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. Och även om en utfart tillkommit efter vederbörlig anmälan samt länsstyrelsens föreskrifter i allo efterföljts, kan nya förhållanden nödvändiggöra ett ändrat bedömande. Länsstyrelsen bör då inte av tidigare beslut vara förhindrad att upptaga frågan till ny prövning. Nödvändigheten att trygga trafiksäkerheten bör anses väga lika tungt, antingen 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 finnes påkallad med hänsyn till trafiksäkerheten eller eljest av särskilt skäl. Den skisserade nya bestämmelsen utgör i själva verket blott en motsvarighet till vad som sålunda redan är gällande rätt. Markägarens intresse får i detta liksom i andra liknande fall tillgodoses genom bestämmelser om rätt till ersättning av väghållaren.

Bestämmelserna rörande länsstyrelsens befogenhet att meddela föreskrifter om redan befintliga utfarter bör inte, såsom fallet nu är, gå ut endast på att länsstyrelsen kan föreskriva slopande av utfart. Möjlighet bör även i detta fall finnas att i stället meddela föreskrift om flyttning eller ändring av utfart och att utfärda trafikföreskrifter för utfarten. Genom dylika föreskrifter torde det mången gång visa sig möjligt att bibehålla en utfart, som det eljest av trafiksäkerhetsskäl skulle varit nödvändigt att slopa. Över huvud torde bestämmelser av sådant innehåll ge betydligt bättre möjligheter än de nuvarande att anpassa ingripandena efter vad situationen i varje särskilt fall kräver samt att undvika onödigt bryska och för den enskilde menliga ingripanden. Utom de påtagliga fördelar, som detta innebär för de enskilda intressenterna, torde reformen också medföra väsentliga besparingar för det allmänna genom att kostnaderna för intrångsersättningar nedbringas.

I samband med flyttning eller ändring av utfart kan det ibland bli nödvändigt att för vägändamål eller eljest för utfartsanordningar ta i anspråk något annat markområde än det, som vederbörande fastighetsägare avsett för ändamålet. Fråga uppkommer härvid, huruvida det bör vara möjligt att göra detta, om markens ägare bestrider att så sker. I princip bör härvid gälla att länsstyrelsen inte kan förplikta fastighetsägaren att ha en utfart på den plats och med

det utförande i övrigt, som länsstyrelsen bestämmer. Om fastighetsägaren föredrager att helt slopa utfarten — vilket kan vara en praktisk lösning om han har tillgång till en alternativ utfartsmöjlighet — bör detta naturligtvis stå honom fritt. Det torde emellertid kunna förutskickas, att fastighetsägaren haft tillfälle att ta ståndpunkt till denna fråga under förfarandet hos länsstyrelsen och därvid träffat sitt val. Om så skett bör hinder inte anses möta mot att länsstyrelsens beslut utformas såsom ett ovillkorligt förpliktande för fastighetsägaren att tåla den föreskrivna åtgärden och att således länsstyrelsens förordnande om flyttning eller ändring av utfart tillika innefattar ett bemyndigande för vägmyndigheten att — vid behov tvångsvis — ta i anspråk visst markområde. Markområdet bör vara så tydligt angivet, att någon tvekan ej behöver uppstå, vad beslutet i detta hänseende avser. Skulle det visa sig, att verkställighet inte kan ske därför att beslutet i något hänseende är oklart, bör vägmyndigheten hänvända sig till länsstyrelsen, som har att efter fastighetsägarens hörande meddela erforderligt tilläggsbeslut.

Vad nu yttrats rörande innebörden av länsstyrelsens beslut i frågor om flyttning eller ändring av utfart har i första hand tagit sikte på det enkla fallet, att utfarten tjänar endast en fastighets behov och att den mark, som behöver tagas i anspråk, ingår i samma fastighet. Härmed torde, såvitt nu är i fråga, kunna 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 viss eller vissa av dessa eller ytterligare nå-

gon fastighet har del i marken, erfordras en reglering mellan fastigheterna inbördes, som ibland kan bli ganska komplicerad. För att avgöra frågor av denna art anvisar lagen om enskilda vägar ett särskilt förfarande. Såsom komplement till de tidigare föreslagna reglerna bör vederbörande väghållare också ha rätt att påfordra, att dylikt förfarande kommer till stånd, därest så erfordras för att få rätt att nyttja mark vid flyttning eller ändring av utfart. AVL bör upptaga en bestämmelse, varigenom dylik rätt tillerkännes väghållaren.

I anslutning till de här förordade bestämmelserna om rätt i vissa fall för väghållare att ta mark i anspråk bör även uppmärksammas den i gällande lag upptagna regeln om rätt för väghållare att själv bygga enskild väg i stället för att betala intrångsersättning samt att för sådant ändamål påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar. Denna lagregel går i viss mening längre än de nu föreslagna nya reglerna, i det att den inte omedelbart motiveras av trafiksäkerhetens krav eller annat direkt väginträsse utan blott av önskemålet att hålla intrångsersättningarna på en skälig nivå och att — med eller mot fastighetsägarnas vilja — tillse att deras vägfrågor blir lösta på ett acceptabelt sätt. Tillämpning av bestämmelsen förutsätter inte heller någon prövning av länsstyrelsen, utan avgörandet härutinnan ankommer på väghållaren själv. Bestämmelsen får emellertid anses så starkt motiverad, att den bör bibehållas vid sidan av de föreslagna nya reglerna. Dock kan mot bestämmelsen anmärkas, att den är ofullständig såtillvida, som den endast syftar på det fall, att väg skall byggas över annan fastighet än den, för vilken utfarten är avsedd, och inte anvisar något medel att lösa eventuella tvister i fråga om rätt att ta i anspråk mark, som tillhör denna sistnämnda fastighet. Visser-

ligen kan det sägas, att fastighetsägaren genom att vägra medverka ställer sig i en oförmånlig position, när det gäller avgörandet av blivande ersättningsfrågor, och att detta i regel bör animera honom att inte intaga en helt negativ attityd. Emellertid kan knappast förnekas att lagen är inkonsekvent, då den ger väghållaren mindre möjligheter att förfoga över mark, som ingår i den fastighet för vilken vägen bygges, än när fråga är om mark, ingående i en fastighet vilken eljest inte beröres av företaget. Lämpligt torde därför vara att en form tillskapas för lösande av eventuella tvister mellan fastighetsägare och väghållare beträffande frågan, vilken mark som skall tas i anspråk. I här avsedda fall, då väghållarens åtgärd att bygga enskild väg inte föregåtts av prövning och beslut av länsstyrelsen, synes den lämpligaste ordningen för avgörande av tvistefrågor vara att såväl markägaren som väghållaren får befogenhet att hänskjuta saken till vägsynenämnden att av denna avgöras i samma ordning som andra tvister, vilka ankomma på dess prövning. De synpunkter som bör beaktas vid prövningen, torde kunna med tillräcklig tydlighet angivas genom en bestämmelse, att syftet med den tillämnade åtgärden skall tillgodoses med minsta intrång och olägenhet för fastighetens ägare eller annan. I förevarande sammanhang torde det inte vara nödvändigt, att vägsynenämnden inlåter sig på ersättningsfrågor. Dessa bör i stället lösas i samband med den större frågan om ersättning i anledning av den åtgärd, som föranlett vägbyggnadsförtaget.

I ett hänseende är gällande bestämmelser oklara, nämligen vad angår innebörden av väghållarens rätt i vissa fall att påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar och att föra talan vid sådan förrättning. Nämnda lag har till ändamål att lösa tvister mellan ägare av

skilda fastigheter men ger, för det fall att två eller flera personer äger föra talan för samma fastighet, inte någon regel om företrädet dem emellan. Det är därför inte alltid säkert, att en av väghållaren påkallad förrättning leder till det önskade resultatet, nämligen att väghållaren får rätt att bygga väg. Om ändamålet med lagregeln skall kunna genomföras konsekvent, bör den vara konstruerad på det sättet, att väghållaren får det avgörande ordet, när det gäller att för fastighetens räkning framställa yrkanden gentemot ägarna av andra fastigheter. En sådan regel kan inte gärna tänkas lända ägaren av den fastighet, för vilken vägen bygges, till förfång. Det är ju väghållaren, som bekostar inte blott ersättningen för ianspråktagande av mark utan även kostnaden för vägens byggande, och det är — om den nya vägen skall användas för två eller flera fastigheter — också väghållaren som i första hand får ta ställning till frågan om hur företaget skall utföras för att på bästa sätt tillgodose samtliga de berörda fastigheterna. Sakläget är alltid sådant att väghållaren, om han inte kan helt tillgodose en viss fastighets intressen, i stället får betala intrångsersättning. Ur fastighetsägarens synvinkel gäller saken däremot endast, om han skall få sina intressen tillgodosedda in natura eller om han skall få ett större eller mindre belopp i intrångsersättning. Hans ekonomiska intressen är under alla förhållanden skyddade. Den omständigheten, att väghållaren får det avgörande ordet, när det gäller att vid vägförrättning framföra yrkanden för fastighetens räkning, innebär inte heller, att fastighetsägaren skulle komma att sakna möjlighet att framföra sina synpunkter antingen till väghållaren eller direkt vid förrättningen. Väghållaren kan av nyss anförda skäl även förutsättas vara benägen att tillgodose dessa önske-

mål, i den mån de är rimliga. Med hänsyn till den vinst i klarhet och effektivitet, som står att vinna genom att lagregeln utformats på sätt nu antytts, och då detta inte synes medföra några olägenheter från annan synpunkt, torde lagstiftningen böra utformas i enlighet med det anförda. — Vad här sagts om innebörden av väghållarens rätt att påkalla förrättning enligt lagen om enskilda vägar och att föra talan vid sådan förrättning avser givetvis såväl det fall, då förrättningen är ett nödvändigt led i verkställigheten av länsstyrelses föreskrift om flyttning eller ändring av utfart, som det fall, då väghållaren själv tar initiativ till att bygga ny väg för att minska det intrång, som uppstår genom förbud eller föreskrift rörande utfart.

Lagreglerna om ersättning till markägare och andra i anledning av de ingripanden, länsstyrelsen har att göra i anledning av de förordade nya reglerna om reglering av utfartsfrågor, torde till sina huvuddrag böra utformas i anslutning till vad som nu gäller. Möjligen kan det diskuteras, om den begränsning av ersättningsrätten, som går ut på att ersättningen utgår endast vid fall av avsevärt men, bör bibehållas för framtiden. Starka skäl talar dock för dess bibehållande. Den omständigheten att staten utan kostnad för vederbörande fastighetsägare tillhandahåller en förstklassig transportled, utgör regelmässigt en sådan förmån för de kringliggande fastigheterna, som gör det befogat att dessa utan ersättning får tåla intrång av vägen åtminstone intill det mått, som de nuvarande lagreglerna förutsätter. Argumentet har särskild tyngd i de fall, då ägaren av en fastighet vid vägen vill inrätta utfart och sålunda direkt tillgodogöra sig den nytta, som den allmänna vägen representerar, samt det därvid från myndigheternas sida krävs, att utfarten skall anordnas så, att den inte medför större

trafikfara än nödvändigt. Tänkbart är också att en del mindre nogräknade fastighetsägare skulle, i avsaknad av en begränsningsregel, med avsikt projektera mycket enkla och uppenbart otillfredsställande utfarter för att därigenom vält- ra över en del av kostnaderna på väg- hållaren. Härtill kommer att reglering av krav på ersättning för mindre väsentliga skador skulle för vägväsendets personal medföra en arbetsinsats, som inte komme att stå i rimlig proportion till sakens betydelse från allmän och enskild syn- punkt. Ersättningsreglerna synes av des- sa skäl böra liksom hittills begränsas att avse sådana fall, då skadan är avsevärd.

Ersättningsreglerna synes böra i prin- cip avse samtliga former av förbud eller föreskrifter, som länsstyrelsen kan med- dela med avseende å enskild utfart. Så- lunda måste man ha klart för sig, att även ett s. k. differentierat förbud kan komma att medföra ett sådant avsevärt men vid fastighetens nyttjande att ersättningsregeln utlöses. Ersättningsreg- lerna bör liksom de nuvarande gå ut på att ersättning skall ges, såväl om förbu- det eller föreskriften föranleder avsevärd kostnad för byggande av ny eller ändrad väg som ock om förbudet eller föreskrif- ten i annat hänseende föranleder avse- värt men vid nyttjandet av fastighet. Det uttryckssätt, som nyttjas i nu gällande lagtext, lider emellertid av brist på klar- het i det hänseendet, att därigenom inte bestämt utsäges, huruvida en ökning av kostnaden för vägunderhåll är av be- skaffenhet att kunna ersättas. Det synes därför lämpligt, att lagtexten förtydligas t. ex. genom att uttrycket »avsevärd kost- nad för anläggning av ny eller ändrad väg» utbytes mot uttrycket »avsevärd ökning av eljest erforderlig väghållnings- kostnad». Genom att det angives, att ersättning utgår endast för merkostnaden utöver eljest erforderlig kostnad, inskär- pes ytterligare vad i det föregående ytt-

rats om att fastighetsägaren inte bör till- låtas att på det allmänna övervältra nå- gon del av den kostnad, som han under alla förhållanden måste vidkännas för att få till stånd en för fastigheten accep- tabel utfart. Vid bedömande av vad som i detta hänseende är acceptabelt, torde även trafiksäkerhetssynpunkter böra beaktas. Detta gäller särskilt när fråga är om anläggande av ny utfart. Det bör då i regel antagas, att fastighetsägaren i allt fall skulle ha kostat på sig en ut- fart med rimlig standard. Sålunda bör, för att nämna ett extremt exempel, ersättningsberäkningen inte grundas på an- tagande att ur fastighetsägarens synvin- kel anordnandet av en uppenbart livs- farlig utfart är den naturliga lösningen på fastighetens kommunikationsfrågor, om en bättre lösning kan åstadkommas på något så när rimliga ekonomiska vill- kor. Bestämmandet av ersättning förut- sätter sålunda en avvägning från fall till fall, huruvida merkostnaden för anord- nande av trafiksäker utfart är att anse som »erforderlig» för fastighetens behov eller föranledes av det trafiksäkerhets- intresse, som vägmyndigheterna företrä- der. När fråga är om flyttning av en se- dan längre tid befintlig utfart, torde en generös bedömning vara påkallad vid regelns tillämpning. Övervägande skäl talar då oftast för att vederbörande fas- tighetsägare, trots eventuella olägenheter från trafiksäkerhetssynpunkt, skulle i det längsta ha behållit utfarten.

Den begränsning av de nuvarande ersättningsreglernas tillämpningsområde, som består i att ersättning utgår blott om fastigheten förut haft utfart till all- män väg, torde även i fortsättningen vara ofrånkomlig. Att slopa denna be- gränsning vore i princip liktydigt med att ålägga väghållaren skyldighet att garantera utfart inte blott för alla nu förefintliga fastigheter utan även för de fastigheter, som tillkommer i framtiden.

Rätten till fastighetsbildning är emellertid inte obegränsad utan är underkastad reglering med hänsyn bl. a. till allmänna intressen. De intressen, som vägväsendet företräder, är härvid inte de minst viktiga. Avstyckning och annan fastighetsbildning bör inte få ske utan hänsyn till vägväsendets behov och intressen. I stället bör det rimligen gå så till, att man före en tilltänkt fastighetsbildning förhör sig hos vägmyndigheterna angående möjligheterna att ordna utfart för den blivande fastigheten. (Jfr 19 kap. 2 § jorddelningslagen och rättsfallet NJA 1961 s. 239). De lokala vägmyndigheternas avgöranden kan vid behov överklagas i högsta instans och därigenom ett avgörande komma till stånd, vilketdera intresset som i ett givet fall skall ha företräde. Saken kan också uttryckas så, att fastighetsbildning och därmed förenad byggnadsverksamhet utgör en form av investering och att den, som gör investeringen, i princip bör vidkännas alla därav föranledda kostnader, bl. a. kostnaden för anordnande av utfart. En lagregel om ersättning i här avsedda fall vore närmast att betrakta som en form av subvention för främjande av investeringen. Om sådan subvention i ett eller annat fall är befogad — en fråga som det inte ankommer på oss att ta ställning till — bör i allt fall kostnaderna därför inte belasta vägbudgeten. Någon uppjukning i detta hänseende av ersättningsreglerna kan således inte rekommenderas.

I detta sammanhang bör också behandlas den övergångsbestämmelse, som fanns fogad vid den lag av den 30 juni 1947, genom vilken de nuvarande bestämmelserna i 31 a—31 c §§ AVL tillkom. På sätt framgår av den tidigare lämnade sammanställningen av gällande lagregler syftar övergångsbestämmelsen på det fall, att fastighet, som tillkommit före den 1 januari 1948, uppenbarligen

förutsatts skola erhålla tillgång till allmän väg. Övergångsbestämmelsen innebär i korthet, att ägaren av sådan fastighet har rätt till ersättning i anledning av utfartsförbud och beslut om slopande av utfart, även om någon utfart faktiskt inte kommit till stånd vid den tidpunkt, då förbudet eller beslutet tillkommer. Grunden till bestämmelsen ligger däri, att ägarna av dylika fastigheter inte haft möjlighet att i samband med fastighetsbildningen beakta de inskränkningar i rätten att anordna utfart, som 31 a—31 c §§ AVL innebär, och att det resone- mang, vilket lett till att ersättningsreglerna begränsats att avse fastigheter med tillgång till utfart, därför inte är tillämpligt i fråga om dessa fastighetsägare. Vid lagregelns tillkomst fanns säkerligen ett ganska stort antal nybildade fastigheter, som ännu inte fått sina utfartsförhållanden ordnade. Redan efter ett eller annat år torde emellertid det helt övervägande antalet sådana fastigheter ha blivit bebyggda och försedda med utfart. Förmodligen finns dock alltjämt en och annan dylik fastighet, som ännu inte tagits i bruk för sitt ändamål eller som av annan orsak ännu inte fått sin utfartsfråga ordnad. I flertalet fall beror dröjsmålet säkerligen på att ändamålet med fastighetsbildningen förfallit och denna sålunda visat sig förhastad. Endast i något enstaka undantagsfall torde det förhålla sig så, att frågan om anordnande av utfart alltjämt kan tänkas bli aktuell. Vid sådant förhållande och då en övergångsbestämmelse av förevarande art inte lämpligen kan bibehållas under obegränsad tid, synes den böra upphävas. Skälighetshänsyn talar dock för att detta inte sker omedelbart, utan att vederbörande rättsägare erhåller visst rådrum — förslagsvis 1 à 2 år — att göra framställning hos länsstyrelsen om rätt att anordna utfart i enlighet med de föreslagna nya be-

stämmelserna och, om deras önskemål därvid inte blir tillgodosedda, att anhängiggöra talan om ersättning.

Den rätt till ersättning, som de här föreslagna nya bestämmelserna kan medföra, torde i regel böra anses inträda omedelbart efter tillkomsten av det förbud eller den föreskrift, varå ersättningsanspråket grundar sig. Tiden för preskription av ersättningsanspråk bör löpa från samma tidpunkt. Omfattningen av den kostnad eller det men, som skall ersättas, torde i enlighet med allmänna regler böra bestämmas med utgångspunkt från den dag, då domstol i första instans meddelar dom i målet. Några speciella regler om möjlighet för domstol att uppskjuta beräkningen av framtida skada till senare tidpunkt torde i förevarande fall inte vara behöfliga eller ens lämpliga. Det nu sagda gäller dock inte helt utan undantag. Härvid syftas på det fall att länsstyrelsens föreskrift går ut på att utfart får bibehållas viss tid med rätt för länsstyrelsen att på framställning förlänga tiden. En föreskrift av denna art ger ju i och för sig inte upphov vare sig till någon ökad kostnad för väghållning eller annat men vid brukandet av den fastighet, varom fråga är. Kostnadsökningen eller annat men uppkommer först i och med att länsstyrelsen vägrar att vidare förlänga tiden för utfartens bibehållande. Det är således först vid tiden för detta sistnämnda beslut, som rätt till ersättning inträder, och preskriptionstiden för ersättningsanspråk bör inte anses löpa förrän från denna tidpunkt. Om fastighetsägaren underlåtit att begära förlängning av tiden, lär en rätt till ersättning över huvud inte föreligga, med mindre han sedermera gör ny ansökan om rätt att bibehålla utfarten och denna ansökan blir avslagen eller väghållaren vidtager åtgärd för att få bort utfarten. — De synpunkter, för vilka nu

redogjorts, torde såsom grundade endast på allmänna överväganden av vad som enligt sakens natur måste anses gälla, inte behöva komma till särskilt uttryck i lagtexten.

Därest ersättningsreglerna, såsom här föreslagits, får en så generell avfattning, att de i princip blir tillämpliga på alla beslut om utfarter, som länsstyrelsen meddelar, bör ett särskilt undantag göras för det fall, att utfarten tillkommit utan iakttagande av gällande föreskrifter. 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 synes dock onödigt hårt. Lämpligast synes vara, att lagreglerna avfattas från den utgångspunkten, att väghållarens kostnader inte bör bli större till följd av fastighetsägarens underlåtenhet att iakttaga gällande bestämmelser. Detta innebär till en början, att fastighetsägaren inte bör ha ersättning för sådan merkostnad eller sådant ytterligare men, som eventuellt uppstår för honom på grund av att en olovligen tillkommen anordning borttages, flyttas eller ändras. Det innebär vidare, att fastighetsägaren bör vara skyldig att ersätta väghållarens kostnad, som denne fått vidkännas för åtgärdens vidtagande. Sådan ersättning, som sist omnämnts, bör kunna utkrävas även om den i något fall skulle överstiga beloppet av den ersättning, vartill fastighetsägaren å sin sida är berättigad. I analogi med vad som gäller om väghållarens ersättningsskyldighet gentemot fastighetsägaren bör dock skyldigheten begränsas att avse sådana fall, då väghållaren fått vidkännas avsevärd kostnad för ändamålet. Mindre omfattande åtgärder, som kan utföras i



samband med ordinarie vägunderhåll och som inte åsamkar väghållaren någon mera betydande merkostnad för arbetslön eller material, bör således inte föranleda ersättningskyldighet.

I fråga om ersättning till nyttjanderättshavare och innehavare av annan särskild rätt till fastighet bör i princip gälla detsamma som om ersättning till fastighetsägare. En förutsättning för rätt till ersättning bör dock, liksom nu, vara att rättigheten upplåtits före meddelandet av det förbud eller den föreskrift, varom fråga är.

Regler om rättegången i ersättningsmål, om skyldighet att nedsätta utdömt ersättningsbelopp samt om påföljd för underlåtenhet att verkställa nedsättning torde också böra avfattas i överensstämmelse med vad som nu gäller.

Vidare bör lagen, liksom för närvarande, upptaga en bestämmelse om lösenskyldighet för det fall, att synnerligt men uppstår i anledning av sådan föreskrift eller sådant förbud, varom här är fråga.

I detta sammanhang bör även beröras vissa spörsmål om bryggor och andra tilläggsplatser för båtar vid eller i närheten av allmän väg.

Vissa vägförvaltningar har för oss framhållit de särskilda problem från trafiksäkerhets- och väghållningssynpunkt, som ibland uppstår när en allmän väg löper utmed eller i närheten av havet, insjö eller vattendrag. Särskilt inom områden med mera omfattande fritidsbebyggelse och områden, som eljest i större omfattning nyttjas för friluftsliv, blir dessa delar av vägen ofta mycket attraktiva för allmänheten. Fordon föres i stor omfattning till och från vägen även på platser, där särskilda anordningar för till- och avfart inte finns anordnade. På och längs vägarna förekommer ofta ett stort antal parkerade fordon. Vägen nyttjas i opropotionerligt

stor omfattning för gångtrafik. Enskilda bryggor anläggas i stort antal ibland direkt från vägbanken och ibland vid angränsande markområden, och det händer även att båtar förtöjas direkt vid vägbanken. Det har ifrågasatts, om inte bestämmelser bör meddelas i väglagen för att komma till rätta med dessa missförhållanden, t. ex. förbud mot förtöjning av båtar vid väg.

Beträffande dessa spörsmål bör till en början framhållas, 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 och 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 profiletering av vägslänterna, att till- och avfart försvåras. Förekomst av fotgängare i större omfattning kan leda till anordnande av särskilda övergångsställen, eventuellt även särskild gångbana. Förtöjning av båtar vid själva vägen lär däremot i och för sig inte vara en åtgärd, som normalt leder till förfång för vare sig vägtrafiken eller väghållningen och är i många fall praktisk vid övergång från ett transportmedel till ett annat. Ett förbud skulle säkerligen vålla större skada än nytta. Det bör ju hållas i minnet, att vägarnas uppgift är att tjäna och befrämja trafiken, inte att hindra den.

Vad beträffar bryggor, som anläggas vid fastigheter intill allmän väg, är denna form att utnyttja fastigheten ett legitimt brukningssätt, som inte kan förhindras utan avsevärd skada för vederbörande fastighetsägare. I den mån an-

läggandet av bryggor leder till ökad körtrafik mellan fastigheterna och vägen, torde de föreslagna bestämmelserna om enskilda utfarter ge möjlighet att i tillräcklig mån beakta trafiksäkerhetsintresset. Att även gångtrafiken ökas är en omständighet, som i enlighet med det förut anförda knappast kan eller bör leda till särskilda lagstiftningsåtgärder.

Båtbryggor, som anlägges direkt från den allmänna vägen, blir i vissa fall att anse som utfarter från allmän väg och således hänförliga under de tidigare föreslagna bestämmelserna. Närmare bestämt blir detta fallet med sådana bryggor, som kan användas för fordonstrafik. Mindre bryggor, avsedda blott att begagnas av gående, kommer däremot inte att falla under bestämmelserna om ut-

farter. Goda skäl kan emellertid åberopas för att bestämmelserna bör utvidgas att gälla även bryggor av denna beskaffenhet. Att direkt anknyta en brygga till allmän väg framstår som ett väsentligt ingrepp i väginträdet och bör därför rimligen underkastas anmälningskyldighet och möjlighet till förbud. Härtill kommer att det vid den praktiska tillämpningen av reglerna om utfarter säkerligen mången gång skulle visa sig svårt att skilja mellan bryggor tillhörande den ena och den andra kategorien.

Vi anser oss därför böra föreslå, att enskilda personer tillhöriga bryggor, som direkt anknytes till allmän väg, blir underkastade de föreslagna reglerna om enskilda utfartsvägar, vare sig de är ägnade att befaras med fordon eller inte.

## KAPITEL 10

### Serviceanordningar

Sedan äldsta tid har vid större vägar funnits anläggningar av typen gästgivargårdar och skjutsstationer till tjänst för de vägfarande. Villkoren för att inneha och driva sådan anläggning var förr noga reglerade genom författningar samt genom kontrakt med statsmyndigheterna. Denna äldre ordning råkade emellertid i förfall redan i samband med järnvägsnätets utbyggnad och förlorade genom biltrafikens utveckling under 1920-talet all betydelse. Gästgiveriet avskaffades definitivt som kameral institution år 1933 samtidigt med upphävandet av den sista skjutsstadgan av år 1911.

Jämsides med biltrafikens tillväxt har tillkommit nya serviceanordningar av annan art än de förut nämnda. Bland dessa märkes bensinstationer, bilverkstäder av olika slag, speciella gummiwerkstäder, kiosker, restauranger och andra serveringsställen, hotell och motell. Nämnas bör även hjälpstationer samt anläggningar, där den resande allmänheten kan få tillgång till toalett, telefon och andra bekvämligheter. Jämte anordningar av de nu nämnda typerna, vilka karakteriseras av att de tillkommit uteslutande eller nästan uteslutande till tjänst för de vägfarande, brukar även butiker av olika slag, nöjesetablissemang m. m. gärna lokaliseras till det omedelbara grannskapet av större trafikleder för att den ordinarie kundkretsen om möjligt skall utökas med tillfälliga besökare bland de vägfarande.

#### Gällande bestämmelser

AVL innehåller icke några bestämmelser, som direkt tar sikte på att reglera tillkomsten av serviceanordningar. Stadgandet i 33 §, enligt vilket tillkomsten av byggnader och vissa andra anordningar i omedelbar närhet av väg är beroende på tillstånd av länsstyrelsen, kan dock i vissa fall bli av betydelse. Det ringa förbudsavståndet och den omständigheten, att stadgandet icke ger vägmyndigheterna befogenhet att reglera utnyttjandet av redan befintliga byggnader, reducerar emellertid dess användbarhet. Det i 39 § stadgade förbudet mot uppsättande av anslagstavlor och andra reklamanordningar bör också nämnas men har i förevarande sammanhang inte någon större betydelse. Viktigare är bestämmelserna om enskilda utfartsvägar i 31 a — c §§. Dessa bestämmelser kan otvivelaktigt utnyttjas och utnyttjas också i praktiken i någon mån för att reglera tillkomsten av serviceanordningar i sådana fall, då tillkomsten av anläggningen förutsätter byggande av en helt ny utfartsväg till den allmänna vägen. Där emot är bestämmelserna icke användbara då särskild utfartsväg ej erfordras t. ex. därför, att anläggningen kan utnyttja en redan befintlig sådan väg. Det är icke heller möjligt att med stöd av dessa bestämmelser öva någon som helst kontroll över hur en befintlig anläggning utvidgas att omfatta nya verksamhetsgrenar.

Stadgandet i 33 § AVL äger enligt 35 § samma lag icke tillämpning i fråga om bebyggande av område, som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. Stadgandena i 31 a—c §§ AVL avser enligt föreskrift i förstnämnda paragraf icke enskild väg, vilken finns upptagen i sådan plan, som nyss nämnts. I dessa fall regleras hithörande spörsmål i stället genom planen och de bestämmelser om byggande, som finns upptagna i 5 kap. byggnadsstadgan.

### Önskemål om ändringar

Från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* sida har framhållits att bensinstationer och serviceanläggningar för närvarande kunde anläggas på praktiskt taget varje plats, där vederbörande bensinbolag hade möjlighet att förvärva mark. Trafiksäkerheten bleve icke sällan lidande härav. Ur såväl trafiksäkerhetssynpunkt som ur kapacitetssynpunkt borde i synnerhet riksvägar så långt möjligt hållas fria från anordningar, som verkade störande på trafikföringen. Vaghållaren borde sålunda få möjlighet att med stöd av lagregler ingripa för att hindra uppkomsten av olämpligt belägna bensinstationer, förslagsvis genom ett stadgande, enligt vilket bensinstationer endast skulle få finnas på i arbetsplan upptagna områden, vilka togs i anspråk för vägändamål av vaghållaren och sedan utarrenderades till bensinbolag.

*I motion till 1961 års riksdag (II: 601)* hemställdes att riksdagen måtte besluta »att byggnadsnämnder inom planlagda områden samt vägförvaltningar i övrigt vid riks- och länsvägar fastställer bensinstationernas placering». Motionärerna hävdade, att en mera planlös investering än byggandet av bensinstationer icke fanns i vårt land. Utredningar och undersökningar angående utnyttjandet av vissa bensinstationer hade enligt motio-

närerna visat, att endast hälften av stationernas kapacitet togs i anspråk vid den högsta timmens belastning. En begränsning av stationsbyggandet utmed riks- och länsvägar på landsbygden ansåg motionärerna än mer befogad än en begränsning i städer och samhällen. I motionen föreslogs, att »vägförvaltningarna, i samband med nybyggnader, finge lov att lösa mark för bensinstationer, i likhet med vad som är fallet för till exempel rastplatser». De tomter, som fick användas för bensinstationer, borde enligt motionärerna upptagas i vägplanerna. För planlagda områden föreslogs i motionen att kommunala myndigheter i samarbete med vägförvaltningarna skulle bestämma antalet bensinstationer och stationers placering.

*Tredje lagutskottet* framhöll i sitt utlåtande (nr 17 år 1961) över motionen, att denna i realiteten innefattade två skilda frågeställningar, nämligen dels huruvida det totala antalet bensinstationer i landet borde begränsas, dels huruvida samhället borde få större inflytande på bensinstationernas lokalisering.

Utskottet föreslog, att motionen icke måtte föranleda någon annan åtgärd än att riksdagen i skrivelse till Konungl. Maj:t hemställde, att motionen jämte utlåtandet överlämnades till 1960 års vägsakkunniga. Detta blev också riksdagens beslut.

*Motorbranschens Riksförbund* har i skrivelse till de sakkunniga den 6 juni 1962 hemställt, att utredningen måtte ta under övervägande, om icke nya anvisningar beträffande anläggningar för distribution av drivmedel och tillhandahållande av service för motorfordon borde utfärdas till ledning för berörda myndigheter — ej minst primärkommunala — och enskilda.

Till stöd för sin framställning har förbundet bl. a. framhållit, att distributions-

apparaten för drivmedel var överdimensionerad, särskilt ifråga om antalet anläggningar, vilket förhållande emellertid torde kunna till viss del neutraliseras genom att vid projektering av vägar och trafikplatser inplacera ett begränsat antal större serviceanläggningar av »flermärkestyp».

I anledning av förenämnda framställning har *Svenska Petroleum Institutet* i skrivelse till de sakkunniga den 27 september 1962 dels anhållit, att petroleumbranschens synpunkter på väglagstiftningen i fråga om motorismens serviceanordningar måtte beaktas, dels ock hemställt att vad Motorbranschens Riksförbund anfört i sin skrivelse till de vägsakkunniga icke måtte föranleda någon åtgärd. Som motiv härför har institutet bl. a. framhållit, dels att servicestationernas utbyggnad i Sverige icke är överdimensionerad enligt internationella begrepp dels att antalet servicestationer icke ökat så snabbt som försäljningen av drivmedel och antalet bilar, dels att man vid dagens utbyggnad av servicestationer även borde ta hänsyn till den förväntade ökningen av bilbeståndet dels ock att en modern bensinstation är mycket mera än enbart ett försäljningsställe för drivmedel.

#### De sakkunniga

Förekomst av serviceanläggningar i tillräcklig mängd, med lämplig fördelning längs vägnätet och av tillfredsställande standard är av vikt såväl för de enskilda vägtrafikanterna som för vägtrafiken i dess egenskap av samhällsfunktion. Den utveckling, som lett till utbyggandet av det nuvarande nätet av serviceanläggningar, får därför i allt väsentligt sägas ha varit av godo. En del kritiska synpunkter kommer dock att redovisas i det följande. Det är emellertid angeläget att

redan inledningsvis betona, att det från samhällets sida icke finns anledning att bromsa utvecklingen på detta område utan snarare att medverka till att servicenätet förstärkes, där det är som svagast, och utvidgas att omfatta även vägar, som bygges i framtiden.

De anmärkningar, som i första hand kan riktas mot det nuvarande systemet med serviceanordningar, går ut på att anordningarna är ganska ojämnt fördelade, att de i vissa fall inte tillhandahåller all den service som är önskvärd samt att de ibland tillkommit utan tillbörlig hänsyn till trafiksäkerheten.

Vad först beträffar fördelningen av serviceanordningar finns en påfallande tendens till ansamling av serviceanordningar — särskilt bensinstationer — till vissa kortare vägsträckor, medan vägen på andra sträckor kan vara fattig på sådana anordningar. I och för sig är det naturligt, att företagarna helst etablerar sig på sådana platser, där trafiken är livlig, t. ex. i närheten av tätorter eller mera betydande vägskal. Men detta räcker inte för att förklara företeelsen. Inte sällan förekommer bensinstationerna samlade längs några få kilometer av en väg, fastän förhållandena är sådana, att de med lika stor eller kanske större fördel för innehavarna skulle ha kunnat spridas på en sträcka av åtskilliga mil. Orsakerna härtill är uppenbarligen att söka i konkurrensförhållandena inom branschen. Konkurrensen gör sig ofta inte gällande så mycket mellan de enskilda bensinstationsinnehavarna som mellan de olika bensinmärkena. För tjänstemännen inom vägväsendet är det ett känt förhållande, att tillkomsten av en ny bensinstation på en plats, där någon sådan inte förut funnits, ofta får till följd, att ett flertal stationer med konkurrerande bensinmärken etableras

i grannskapet. En grossist i bensinbranschen ser tydligen inte gärna, att ett konkurrerande bensinmärke på någon plats utbjudes utan konkurrens. Förmodligen hänger företeelsen samman med att bilisterna är — eller anses vara — starkt märkesbundna när det gäller bensinköp.

För trafikanterna är det i och för sig endast av godo, att tillgången på bensinstationer och liknande serviceanordningar är riklig. Från vägväsendets sida ser man också gärna, att befintliga serviceanordningar har åtminstone sådan kapacitet, att köbildning undviks. Detta betyder dock inte, att nuvarande ordning är den bästa tänkbara. Den leder säkerligen i en del fall till misshushållning med förefintliga resurser. Trafikanterna skulle kanske vara bättre betjänta av ett något mindre antal servicestationer, om dessa i stället fick resurser för en mera omfattande service. För att undvika köbildning är det inte nödvändigt att ha ett stort antal serviceställen, utan behovet kan också fyllas genom att man har ett mindre antal med goda resurser. Det senare alternativet vore också från trafiksynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt i regel att föredraga.

Serviceställena är också ganska ojämnt fördelade i den meningen, att de i allmänhet har förlagts till de mest trafikerade vägarna, medan de mindre trafiklederna är sämre tillgodosedda. Detta är emellertid i och för sig naturligt och riktigt. Företeelsen skulle kunna ge upphov till befogad kritik, om det förhölle sig så, att de mindre trafikerade vägarna vore klart underförsörjda med serviceanordningar. Servicenätet är emellertid så väl utbyggt, att detta inte kan sägas vara fallet annat än möjligen rent undantagsvis. Även där trafiken är av mått-

lig omfattning finns nästan alltid serviceställen vid varje bebyggelseansamling av någon betydelse och ofta även annorstädes. Visserligen är dessa anläggningar inte alltid så utbyggda att de kan erbjuda all den service, som trafikanterna vill ha. På de flesta orter finns emellertid service att tillgå i den omfattning, som kan anses ekonomiskt försvarlig.

Totalt sett är således frågan om serviceanordningarna — åtminstone såvitt angår bensinstationer och andra anordningar för enklare service — snarare ett överskottsproblem än ett bristproblem. Det kan diskuteras, om överskottet på bensinstationer och liknande serviceanordningar är av den storleksordning, att det påkallar uppmärksamhet från samhällsekonomisk synpunkt. I varje fall är det inte sådana synpunkter, som i första hand bör anläggas i förevarande sammanhang. Vad det här närmast gäller är att se efter, hur serviceanordningarna bör vara beskaffade och hur de bör vara fördelade längs vägnätet för att på bästa sätt tillgodose trafikanternas behov samt hur de kan inpassas i vägnätet på sådant sätt, att de blir en tillgång och inte en belastning för trafiken. Om dessa önskemål tillgodoses, torde därav automatiskt följa, att antalet serviceställen står i rimlig proportion till vägens trafikkapacitet. Förutsatt att inte de trafiktekniska anordningarna vid serviceställen blir orimligt dyra, går således trafikintresset på denna punkt hand i hand med andra samhällsintressen.

Vad beträffar servicestationernas standard räknar de vägfarande numera med att vid påfyllning av bensin och olja även kunna få ringtrycket och batterierna kontrollerade, kylarvatten påfyllt, rutorna tvättade m. m. Vanligen kan bensinstationerna också stå till tjänst med glödlampor, tändstift, tändspolar och andra sådana mindre utrustnings-

detaljer, som snabbt förslits. Många bensinstationer — men långtifrån alla — har också utrustning för rundsmörjning och tvättning. I en del fall, ehuru ganska sällan, har de sådan utrustning, att de kan utföra verkliga reparationer. Motor- och gummiverkstäder ligger oftast inom eller i anslutning till tätorter och är inte alltid — kanske inte ens i regel — förenade med bensinförsäljning i nämnvärd skala. I anslutning till bensinstationerna ligger däremot ofta kiosker, kafé- eller matserveringar, ibland t. o. m. större eller mindre hotell och restauranger med beteckningen gästhem eller motell. På en del platser finns alla eller flertalet av dessa anläggningstyper förlagda i nära anslutning till varandra och utgör en bebyggelsegrupp av icke ringa omfattning.

Det är naturligt, att anläggningarnas kapacitet och utförande i övrigt varierar med hänsyn till de lokala förhållandena. På en del håll är trafiken inte av den omfattning, att en anläggning med fullt utbyggd service kan förväntas bli lönsam. Och även när det gäller anläggningar vid starkt trafikerade vägar är det förklarligt, om det inte alltid finns t. ex. anordningar för rundsmörjning, när anläggningarna ligger utan anknäpning till tätbebyggelse och av denna anledning inte kan räkna på någon stadig kundkrets. Från trafikanternas sida är det emellertid i hög grad önskvärt, att åtminstone de anläggningar, som ligger vid mera trafikerade vägar, kan tillhandahålla så fullständig service som möjligt. Detta önskemål är säkerligen viktigare än önskemålet, att anläggningarna ligger tätt. Ett avstånd av några tiotal kilometer — kanske rentav 50—70 kilometer — mellan bensinstationerna på en större huvudled är knappast för stort. Och detta betyder i sin tur, att anläggningarna i regel kan läggas så pass nära en mera omfattande bebyggelse, att de

kan få en kundkrets, som möjliggör utbyggnad till fullgod standard.

Från vägväsendets sida har man ett mycket bestämt önskemål beträffande servicestationerna, nämligen att de skall vara försedda med tillfredsställande toaletter, som hålles öppna för allmänheten, samt med papperskorgar eller avfallstunnor. Ätminstone det förstnämnda önskemålet har hittills inte blivit tillgodosett annat än i mycket ringa omfattning. Det är naturligt att servicestationerna, som i regel är försedda med betjäning och därför har resurser att ombesörja kontinuerlig ordnings- och renhållning, i betydande omfattning tar på sig denna uppgift. Detta utesluter givetvis inte, att sådana anordningar ibland kan visa sig behövliga även vid rastplatser och på andra ställen. Det är emellertid mycket svårare och dyrbarare att hålla sådana anordningar i tillfredsställande skick, när de ligger på platser, där de inte kan övervakas kontinuerligt. Från allmän synpunkt torde icke något vara att erinra mot att anordningarna avgiftsbelägges, om detta befines vara en lämplig finansieringsform.

På en del håll i landet finns serviceanläggningar, som tillhandahåller bensin och oljor av flera olika fabrikat. Genom att sålunda försäljningen koncentreras till en enda stor anläggning har det blivit möjligt att utrusta denna med betydligt bättre möjligheter till service, än om försäljningen ägt rum vid ett flertal mindre bensinstationer. Mycket talar för att denna försäljningsform i en hel del fall är rationell även från bensin-grossisternas synpunkt, särskilt när konkurrensförhållandena eljest skulle bli så hårda, att de kunde beräknas framtvunga mera betydande investeringar i serviceanläggningar från varje enskild grossists sida. Anordningen kan otvivelaktigt i vissa fall innebära betydande fördelar också från trafikteknisk synpunkt. En

förutsättning är emellertid, att anläggningen verkligen dimensioneras så, att den fullt ut tillgodoser behovet, så att inte köbildning uppstår och trafikanterna betungas med långa väntetider. Om utvecklingen — såsom det synes sannolikt — i fortsättningen går därhän, att bensinstationer och liknande serviceanordningar koncentreras till vissa platser längs vägarna och tillfartsproblemen löses i enlighet härmed, är det från allmän synpunkt inte av avgörande betydelse, om detaljförsäljningen av olika bensinmärken samordnas eller inte. Ett långt drivet samgående mellan bensin-grossisterna har inte enbart positiva sidor. Följden därav kan bli, att konkurrensen minskar, vilket i sin tur kan få mindre önskvärda konsekvenser både för prissättningen och för den service, som tillhandahålles. Anledning synes därför inte föreligga att generellt sträva mot en sådan lösning som den nyss skisserade. Möjligheten därtill förtjänar emellertid att uppmärksammas såsom ett åtminstone i vissa situationer godtagbart alternativ till det eljest gängse systemet med märkesbundna servicestationer.

Särskilt viktigt med hänsyn till utredningsuppgiften är att söka kartlägga, hur serviceanläggningarna inverkar från trafik-säkerhetssynpunkt och med hänsyn till vägnas funktion att såvitt möjligt friktionsfritt förmedla trafiken. Man har härvid i huvudsak fyra olika faktorer att beakta, nämligen antalet anläggningar, lokaliseringen av anläggningarna, anläggningarnas detaljutformning samt det sätt, varpå anläggningarna utmärkes för trafikanterna.

Vad först beträffar antalet anläggningar förhåller det sig utan tvekan så, att en splittring på flera små anläggningar ökar antalet konfliktpunkter på vägen. Härmed är visserligen icke givet att antalet konfliktsituationer ökas och i varje

fall icke att ökningen är av väsentlig betydelse för trafik-säkerheten. Det är emellertid uppenbart, att vägmyndigheternas möjligheter att vidtaga trafik-säkerhetsfrämjande och framkomlighetsfrämjande åtgärder blir större, om serviceanläggningarna förlägges till ett fåtal platser än om de sprides ut längs hela vägen. Det är också klart, att avvägningen av trafik-säkerhets- och framkomlighetshänsyn mot trafikanternas servicebehov inte alltid utfaller lika. Av ekonomiska skäl förlägges det största antalet serviceanläggningar till tätbebyggda trakter och till vägar med stark trafik. Där behövs de också bäst för att tillgodose det omfattande behovet av service. I sådana trakter är olägenheterna av en uppsplittring på många enheter mera framträdande än eljest och en koncentration av anläggningarna därför att förorda. I mera glest befolkade områden och längs vägar med ringa trafik skulle däremot en koncentration av anläggningarna kunna leda till att avstånden mellan dem bleve för stora från service-synpunkt, medan de trafik-säkerhets- och framkomlighetsskäl, som talar för koncentration, i motsvarande mån försvagas.

Lokalisering av serviceanläggningar bör både från distributörernas och konsumenternas synpunkt ske på sådant sätt, att anläggningarna blir lättillgängliga för olika grupper av trafikanter. Anläggningar, som förlägges till de inre partierna i en mera omfattande tätbebyggelse, blir ofta svåråtkomliga för den långväga trafiken, medan anläggningar, som förlägges vid större trafikleder utanför tätbebyggelsen, blir mindre lätt tillgängliga för lokaltrafiken. Distributörerna vill helst nå båda trafikantgrupperna och lägger därför gärna anläggningarna vid större trafikknutpunkter inom eller i närheten av tätbebyggelse. Från trafik-säkerhets- och framkomlighetssynpunkt



är det inte lyckat att förlägga serviceanläggningarna till punkter, som ändock är hårt trafikbelastade. Särskilt viktigt är att anläggningarna inte förlägges till sådana punkter, som är svärbemästrade från trafikteknisk synpunkt. Det föreligger alltså här ett visst motsatsförhållande mellan trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkterna, å ena, samt servicesynpunkterna, å andra sidan. Den lösning, som bäst tillgodoser samtliga synpunkter, synes vara att anläggningarna regelmässigt förlägges till gränsområdet mellan tätbebyggelse och egentlig landsbygd, dock inte till viktigare trafikknutpunkter. Inom tätbefolkade regioner finns i regel försäljningsunderlag för flera närliggande serviceanläggningar. I verklig glesbygd talar, såsom förut nämnts, ofta goda skäl för att man icke uppställer några spärrar, när det gäller etablering av serviceanläggningar, i vidare mån än detta finnes oundgängligen påkallat för att främja trafiksäkerheten på vägen.

Vid detaljutformningen av serviceanläggningarna bör främst beaktas, att anslutningarna mellan anläggningarna och vägen anordnas på sådant sätt, att onödiga trafikrisker och trafik hinder undvikas samt att lämpligt friområde erhålles mellan anläggning och väg. Inom själva anläggningen bör finnas tillräckliga utrymmen för parkering och trafikrörelser. Koncentration av olika servicefunktioner till en och samma anläggning medför ofta fördelar för innehavaren i form av lägre kostnader och för trafikanterna genom att de får tillgång till olika slag av service i ett sammanhang. Från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt uppstår, såsom förut nämnts, den fördelen, att antalet punkter där trafikanter färdas från vägen och till densamma blir begränsade. Det är emellertid tveksamt, om en långtgående koncentration är värd att eftersträva, efter-

som den kan leda till att trafiken vid anläggningen blir så omfattande, att den vållar problem av ungefär samma slag som en korsning med en livligt trafikerad väg. — Vid koncentration av flera servicefunktioner inom ett och samma område bör givetvis tillses, att de icke påverkar varandra ogynnsamt. Sålunda bör motell placeras så långt bort som möjligt från verkstadslokaler och liknande.

Utmärkningen av serviceanläggningar för trafikanterna kan ske antingen genom att anläggningarna placeras väl synliga från vägen eller genom skyltning vid vägen. Önskemålet att anläggningen skall vara synlig från vägen står icke sällan i strid mot trafiksäkerhetsintresset. Särskilt där vägen är avsedd att förmedla snabb trafik kan det vara ägnat att distrahera fordonsförarna om anläggningarna förlägges alltför nära vägen. Nattetid kan belysningen från serviceanläggningarna vålla olägenheter från trafiksäkerhetssynpunkt. Vidare kan kravet på att anläggningen skall vara väl synlig leda till att in- och utfarter inte blir utformade på det lämpligaste sättet. Av dessa skäl kan ifrågasättas, om inte skyltning vid vägen mången gång är att föredraga framför en förläggning i omedelbar anslutning till vägen. Härvid kan det system med hänvisningsskyltar av fastställd typ, som f. n. användes försöksvis på en del vägar, komma att fylla ett verkligt behov. Givetvis bör dock sådan skyltning hållas inom rimliga gränser. Så torde det t. ex. i de flesta fall vara överflödigt att uppsätta skyltar för serviceanordningar vid avtagsväg till större samhällen, där de vägfarande under alla omständigheter räknar med att finna serviceanordningar av skilda slag. Restriktivitet är även att förorda av den anledningen, att det, om skyltar uppsätts för någon viss serviceanläggning, i regel icke kan undvikas att även kon-

kurrenterna uppsätter skyltar vid sina anläggningar. Om anläggningarna koncentreras till vissa avsnitt av vägen, kan hithörande frågor avsevärt förenklas.

De möjligheter, som nuvarande lagstiftning ger de statliga och kommunala myndigheterna att verka för en från allmän trafiksynpunkt och med hänsyn till de särskilda trafikanterna och företagarna rimlig förläggning av serviceanordningar, är väsentligt olika inom området med och områden utan detaljplan.

Inom detaljplanlagt område, d. v. s. område med stadsplan eller byggnadsplan, är hithörande frågor nästan undantagslöst reglerade genom bestämmelser i planerna om de arter av bebyggelse, som får förekomma på skilda platser inom planområdet. Planbestämmelserna kompletteras vidare av föreskrifterna i 52 och 53 §§ byggnadsstadgan om skylt, annan fast anordning, upplag, tomts ordnande m. m., vilka bl. a. innefattar vissa krav på att trafikintresset skall tillgodoses. Nämnas bör också bestämmelserna i 54 § samma stadga, enligt vilka byggnadslov i allmänhet fordras bl. a. för nybyggnad, för ianspråktagande av byggnad eller del därav för annat ändamål än förut samt för inrättande av fast cistern eller annan fast anordning för hantering eller förvaring av brännbara vätskor. Visserligen kan det sägas, att existerande planer inte alltid fyller de krav, som ställes från företrädarna för trafikintressena, och att byggnadsnämnderna vid byggnadslovsgivningen inte alltid tillgodoser dessa krav på det sätt, som vore önskvärt från renodlad trafiksynpunkt. Det är emellertid naturligt, att inom en mera utvecklad tätbebyggelse trafikens krav får vägas mot andra intressen. Erfarenheten visar också, att förståelsen för vad trafiken kräver numera är mycket mera spridd än för blott något årtionde sedan, och det blir alltmera sällan, som man vid

planläggning och tillstånd till byggande väljer lösningar, vilka är direkt olämpliga från trafiksynpunkt. Det allmänna uttalande, som i det föregående gjorts angående den lämpligaste förläggningen och utformningen av serviceanordningar, torde för övrigt i allt väsentligt överensstämma med vad som är allmänt vedertaget vid planläggningen. Såvitt angår detaljplaneområdena synes därför i nuvarande läge några mera omfattande åtgärder icke erforderliga för att åvägbringa en lämplig förläggning av serviceanordningarna. I allt fall synes tillräckliga skäl för lagstiftning i ämnet icke föreligga, eftersom det kan förutsättas, att eventuella meningsskiljaktigheter mellan vägentresset och andra konkurrerande intressen bäst löses genom sådant samråd mellan vägmyndigheterna samt plan- och bygghmyndigheterna, som enligt byggnadsstadgan förutsättes skola äga rum i plan- och byggärenden.

Helt annorlunda ställer sig förhållandena inom områden utan detaljplan. Enstaka bensinstationer eller andra serviceanordningar av måttlig omfattning innefattar icke tätbebyggelse i byggnadslagstiftningens mening och anses i stort sett sakna intresse för plan- och bygghmyndigheterna. I regel torde uppkomsten av en sådan anläggning inte ens bedömas som ett tecken på att tätbebyggelse kan förväntas, och den leder därför inte heller till att behov kan anses ha uppkommit av utomplansbestämmelser. Först då ett flertal anläggningar uppkommit inom ett begränsat område och dessa anläggningar ensamma för sig eller i förening med närbelägen bostadsbebyggelse börjar tangera gränsen för vad som är hänförligt till tätbebyggelse eller utgör grund för antagande att tätbebyggelse kommer till stånd inom en icke alltför avlägsen framtid, blir frågan om bebyggelsens utformning och framtida utveckling att behandla enligt byggnads-

lagstiftningen. Det sagda innebär icke någon kritik vare sig mot byggnadslagsstiftningen eller mot de myndigheter, som är satta att handhåva densamma. Tillkomsten av serviceanordningar längs vägarna är en så pass vanlig företeelse, att ett enstaka fall knappast medger några bestämda slutsatser om en fortsatt bebyggelseutveckling. Intill dess ytterligare bebyggelse tillkommer kan frågan därför näppeligen sägas röra annat allmänt intresse än trafiksäkerheten och framkomligheten på vägen.

Emellertid finns i detta sammanhang anledning att erinra om de samhällsbildningar, som vid tiden för järnvägarnas utbyggande uppkom omkring flertalet stationer och hållplatser. Denna utveckling torde på sin tid ha varit ganska lätt att förutse, och den kunde i huvudsak regleras av de statliga myndigheterna genom en lämplig förläggning av järnvägsstationerna. Likväl har den från början helt oreglerade bebyggelsen i stationssamhällena mångenstädes kommit att vålla de därav berörda kommunerna stora bekymmer. På samma sätt kan tillkomsten av en serviceanläggning i vissa fall innebära fröet till en icke obetydlig samhällsbildning. Växer anläggningen ut att omfatta fullständig bilservice, kanske med motell och kiosk eller handelsbod, uppkommer snart anspråk från dem, som sköter anläggningen, på att disponera bostäder i någorlunda nära anslutning till anläggningen. Denna bostadsbebyggelse kan i sin tur ge upphov till ytterligare servicebehov. I vissa fall kan den ursprungligen ganska anspråkslösa anläggningen snabbt övergå till expansiv tätbebyggelse. Om staten och kommunerna vill bibehålla en viss kontroll över samhällsbyggandet, bör man därför — även bortsett från trafiksäkerhetssynpunkterna — i tid skaffa sig inflytande över etablerandet av serviceanläggningar längs vägarna.

Av det här anförda framgår, att möjligheterna för vägmyndigheterna att inverka på tillkomsten och lokaliseringen av bensinstationer och andra serviceanordningar är ytterst begränsade, i många fall helt obefintliga. Även om förhållandena i detta hänseende kan förväntas undergå vissa förändringar genom de av utredningen föreslagna nya bestämmelserna om enskilda tillfartsvägar, är dessa bestämmelser långt ifrån tillräckliga för att tillgodose trafiksäkerhetskravet och för att hindra, att de investeringar, som göres i nya vägföretag, spolieras genom en okontrollerad utbyggnad av serviceanordningar längs de nya vägarna. I själva verket torde de förhållanden, som råder i detta hänseende, vara nästan unika för vårt land. I utlandet har man merendels i trafiksäkerhetens intresse genomfört långtgående restriktioner i rätten att förlägga serviceanordningar vid eller i närheten av allmänna vägar. På vissa håll — t. ex. vid åtskilliga av de amerikanska tullvägarna — har man också utnyttjat möjligheten att upplåta koncessioner för bensinstationer m. fl. anordningar såsom en inkomstkälla för de statliga organ, som handhar förvaltningen av vägarna.

Tvekan synes icke råda om att ett visst behov av reglerande bestämmelser föreligger även här i landet inte bara inom detaljplanlagda områden utan även på den egentliga landsbygden. Däremot kan det diskuteras hur vittgående bestämmelserna i ämnet lämpligen behöver vara.

Från trafiksäkerhetssynpunkt — och denna bör uppenbarligen i detta sammanhang vara den ledande synpunkten — är behovet av att kunna reglera tillkomsten av serviceanordningar icke lika stort i fråga om alla vägar.

Vad först angår motorvägarna, så förutsättes i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen, att sådan väg skall vara fri från

korsning i samma plan med annan väg och vara så inrättad, att fordon icke lämpligen kan föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade trafikplatser. Enligt 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen är det vidare förbjudet att stanna eller ställa upp fordon på motorväg annat än på parkeringsplats. Etablering av serviceanläggning förutsätter således i princip att en trafikplats anordnas för dess behov. Åtgärden kan därför inte gärna komma till stånd utan vägmyndigheternas medverkan. Detta är dock en sanning med modifikation. Förbudet att stanna på motorväg efterlevs nämligen långt ifrån hundra procentigt. En kiosk eller annat försäljningsställe inom bekvämt gångavstånd från vägen kan, om den är väl synlig därifrån, säkerligen föranleda många vägfarande att stanna. Olägenheterna härav från trafik-säkerhetssynpunkt kan bli betydande, eftersom flertalet trafikanter inte räknar med att påträffa stillastående fordon på vägen. Hittills har dock sådana företeelser inte varit särskilt vanliga. Behovet av att reglera tillkomsten av serviceanordningar får därför, när det gäller motorvägar, sägas hittills ha varit föga framträdande. En omständighet, som förtjänar att framhållas, är emellertid, att skyltning för serviceanordningar kan orsaka olägenheter från trafiksäkerhetssynpunkt även om skyltarna är uppsatta så långt från vägen, att bestämmelserna i 39 § AVL inte kan tillämpas och naturligtvis även om anledning icke finnes att reagera från naturvårdssynpunkt.

Den grupp av vägar, som i detta sammanhang har störst intresse, är de riksvägar och större länsvägar, som inte har karaktären av motorvägar. Det är denna grupp av vägar, som förmedlar huvuddelen av den långväga, tunga och snabba trafiken. Det är därför vid dessa vägar, som flertalet serviceanordningar

på landsbygden är belägna. Det är också här, som bristen på reglerande bestämmelser gjort sig mest kännbar. På denna del av vägnätet har under de sista årtiondena lagts ned mycket stora belopp för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten, och man kan förvänta, att även framdeles en betydande del av de årliga investeringarna i vägbyggnadsföretag kommer att avse vägar av här avsedd typ. Behovet av en reglering är emellertid inte likformigt fördelat över den del av vägnätet, varom här är fråga. I vissa trakter med livlig trafik och tät bebyggelse kan behovet sägas vara trängande. Det finns emellertid också — inte bara i de nordligaste delarna av landet utan även i Syd- och Mellansverige — betydande vägsträckor, där serviceanordningarna ligger så glest, att varje utökning av beståndet kan sägas innebära en påtaglig fördel för trafikanterna och där olägenheterna av en oreglerad etableringsverksamhet inte är särskilt framträdande.

Vad slutligen beträffar det lokala vägnätet inom samhällena kan i vissa fall en reglering vara påkallad längs vissa sträckor, t. ex. i zonen närmast omkring en mera omfattande tätbebyggelse eller på en del vägsträckor, som är särskilt starkt trafikerade och som därför i betydelse kan jämföras med riksvägar och större länsvägar. Huvudparten av det lokala vägnätet torde emellertid, åtminstone tills vidare, utan olägenheter kunna lämnas utanför en reglering.

Med hänsyn till att behovet av att reglera tillkomsten av serviceanordningar är så skiftande i fråga om olika vägar, synes det knappast lämpligt att införa en generell regel om inskränkning i rätten att etablera sådana anordningar. Rimligare är att det genom en lagbestämmelse uppdrages åt lämplig myndighet, förslagsvis länsstyrelsen, att vid behov utfärda erforderliga föreskrifter

samt om det innehåll, som dessa föreskrifter i skilda fall bör ha. Förutsättningarna för länsstyrelsens rätt att ingripa synes lämpligen kunna uttryckas så, att ingripandet skall vara påkallat med hänsyn till trafiksäkerheten eller av annat särskilt skäl. Under hänsyn till trafiksäkerheten bör därvid enligt vår redan i avsnittet om vägs omfattning i sidled uttalade åsikt även kunna inräknas hänsyn till sådan breddning eller annan ändring av vägen som kan förutses äga rum inom kort tid. Regleringen bör däremot icke få tillgripas för att undgå kostnader vid ombyggnad eller nyanläggning av väg längre fram i tiden. Med »särskilt skäl» avses härvid speciellt de fall, då en reglering av rätten att utföra serviceanordningar är påkallad av hänsyn till framkomligheten på vägen utan att detta direkt är motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Däremot avses icke, att länsstyrelsen skall göra dylika ingripanden av näringspolitiska skäl, t. ex. för att begränsa konkurrensen mellan olika företag inom servicenäringarna.

Det kan möjligen vara föremål för tvekan, vilka verksamhetsgrenar, hänförliga till serviceverksamhet, som bör vara inbegripna under den tilltänkta regleringen. I första hand avses anläggningar av typerna bensin- och reparationsverkstäder, kiosker och motell. Dessa gängse benämningar är emellertid knappast ägnade att läggas till grund för en bestämmelse i ämnet. Såsom tidigare framhållits låter sig verksamhetsgrenarna inte säkert avgränsas vare sig i förhållande till varandra eller i förhållande till andra närstående arter av rörelse. Bl. a. av denna orsak kan det förutses, att en snäv gränsdragning kommer att resultera i avsevärda tillämpningssvårigheter. Från den synpunkt, som i detta sammanhang bör vara den ledande, nämligen trafiksäkerhetssynpunkten, talar

dessutom goda skäl för att bestämmelserna bör ha en mera betydande räckvidd. Om en verksamhet, som öppnas i närheten av en större väg leder till ett stort antal konfliktsituationer, är det i och för sig likgiltigt, hur rörelsen betecknas. Det avgörande är, om rörelsen bygger på vägtrafikanterna som kundkrets och härigenom påverkar trafikförhållandena. Den mest rationella lösningen synes därför vara att bestämmelserna i ämnet göres tillämpliga på all rörelse, inom vilken varor eller tjänster utbjudes till de vägfarande. I anslutning härtil synes det lämpligt att prägla uttrycket »serviceanordningar» såsom en gemensam beteckning för byggnad eller annan fast anläggning för rörelse av den art, som sist beskrivits. Till serviceanordningar bör också räknas skyltar, affischer och liknande anordningar (t. ex. flaggor, banderoller, kinematografiska bilder), vare sig de är fast anbragta eller icke och vare sig de hör till en rörelse, som ligger i omedelbar anslutning till vägen eller har till syfte att hänvisa de vägfarande till rörelse, som bedrivs annorstädes.

Den från lagteknisk synpunkt enklaste formen för en reglering skulle förmodligen vara att länsstyrelsen finge befogenhet att utfärda generella förbud mot serviceanordningar längs vägarna och att tillkomsten av sådana anordningar finge regleras genom dispenser från förbudet. En dylik lösning ter sig dock av flera skäl mindre tilltalande. Rent principiellt torde många personer reagera mot att generellt förbjuda en verksamhet, som är både nyttig och nödvändig, och göra dess utövande beroende av myndighets tillstånd från fall till fall.

För företagen i branschen och andra intressenter är det av vikt att i så god tid som möjligt känna till myndigheternas intentioner, så att de kan rätta sitt handlande därefter. Redan planläggning-

en av en större serviceanordning innefattar ofta en så betydande investering, att vederbörande skäligen bör ha möjlighet att i förväg bedöma, om det tilltänkta företaget är genomförbart med hänsyn till gällande bestämmelser. Detta önskemål tillgodoses, om ingripandet får formen av en deklaration från länsstyrelsens sida, att serviceanordningar avses skola få komma till stånd på vissa angivna platser vid vägen men icke på andra ställen. Om bestämmelserna i ämnet utformas på detta sätt, får ingripandena från länsstyrelsens sida snarast karaktär av ett slags planläggning, icke olik den som äger rum enligt byggnadslagen. Detta är också ganska naturligt med hänsyn till vad som i det föregående anförts om de konsekvenser, som tillkomsten av serviceanordningar kan få för uppkomst av tätbebyggelse och därmed för behovet av planläggning enligt byggnadslagen. Från de synpunkter, som vägväsendet företräder, torde någon erinran inte behöva möta mot att man i princip fastlägger sina ståndpunktstagen i form av en verklig plan för serviceanordningar. Det är tvärtom en fördel att vid vägplaneringen kunna för framtiden räkna med något så när konstanta förhållanden, vad angår förläggningen av serviceanordningar. En planläggning i förväg av serviceanordningarna möjliggör också, att planerna kan differentieras allt eftersom behovet kräver, så att vissa delar av serviceområdena anslås till bensinstationer och reparationsverkstäder, andra delar till kiosker och serveringar samt ytterligare delar till hotell och motell. Givetvis behöver en planläggning efter nu antydda linjer inte betyda, att planen blir oåterkallelig. Den bör kunna ändras, om förhållandena påkallar detta, och möjligheter bör också finnas för länsstyrelsen att undantagsvis medgiva avsteg från planen. Planläggningen förutsätter inte heller nödvändigt-

vis någon form av förhandskontroll, liknande den som sker hos byggnadsnämnderna vid prövning av ansökningar om byggnadslov. Den kontroll, som erfordras, blir av måttlig omfattning och torde lämpligen kunna utövas genom vägväsendets personal samt verkställas i efterhand eller samtidigt med anläggningsarbetena.

Ehuru regleringen av serviceanordningar i första hand måste ses som en uppgift för de statliga vägmyndigheterna, bör inte förbises att även kommunerna har ett framträdande intresse i sådana frågor. Detta följer redan av vad som nyss yttrats om att serviceanordningar med lätthet utvecklar sig till tätbebyggelse, varvid kommunen blir ansvarig för planläggning och fortsatt utveckling av bebyggelsen. Ett nära samarbete måste därför äga rum mellan vägmyndigheterna och vederbörande kommunala myndigheter, främst kommunens styrelse och byggnadsnämnden. Det är självfallet, att vägmyndigheterna vid utarbetande av planer för lokalisering av serviceanordningar samråder med dessa kommunala organ och att dessas uppfattning om sättet för samordning av planerna med den bebyggelseplanering, som kommunen har att bedriva, måste väga tungt.

Ett önskemål, som framkommit under utredningsarbetet, är att kommunerna engagerar sig aktivt i utvecklingsarbetet genom att förvärva och förvalta den mark, på vilken serviceanläggningarna avses skola komma till stånd. Om detta sker före planläggningen och i samråd med vägmyndigheterna, är åtgärden ägnad att hindra eller dämpa en från allmän synpunkt mindre önskvärd stegring av priserna på mark inom de områden, som utlägges för serviceändamål. Åtgärden är även önskvärd därför att den kan antagas befrämja ändamålsenlig bebyggelse och god ordning i övrigt inom ser-

viceområdena. Med hänsyn till sambandet med planläggning enligt byggnadslagen och till de principer, som numera allmänt tillämpas för kommunal markpolitik, bör dylika markförvärv utan tvekan anses falla inom ramen för kommunernas kompetens. Om en kommun under planarbetet uttalar önskemål i sådan riktning, bör den påräkna förståelse och hjälp av vägmyndigheterna. I allt fall bör vid bestämmande av platserna för serviceanordningar tillses, att planen inte utnyttjas endast av viss eller vissa företagare eller eljest i konkurrenshämmande syfte.

I enlighet med de här gjorda övervägandena torde en blivande lagstiftning om lokalisering av serviceanordningar vid allmän väg böra formas såsom föreskrifter om planläggning av området längs vägen för serviceändamål. Det nya planinstitutet synes lämpligen kunna benämnas »plan för lokalisering av serviceanordningar». Det bör föreskrivas, att planen skall ange, vilka områden vid eller i närheten av vägen, som avses för anläggande av serviceanordningar, samt, i den mån det erfordras, vilka delar av dessa områden som avses för anordningar av skilda slag. Vidare bör i planen angivas visst avstånd från vägen, inom vilket serviceanordningar eljest inte får anläggas. Avståndet bör vara maximerat i lagen, varvid dock maximiavståndet bör tillmätas så, att det inte blir alltför lätt att kringgå bestämmelserna genom att förlägga serviceanordningar vid bivägar. Ett maximiavstånd av 300 meter synes tillräckligt och även från andra synpunkter lämpligt.

Planens bindande karaktär bör fastslås genom en föreskrift om förbud mot att utan länsstyrelsens tillstånd inrätta serviceanordning som strider mot planen eller ta befintlig anordning i anspråk för ändamål, som strider mot densamma. Överträdelse av denna bestämmelse

bör vara belagd med straff i likhet med vad som gäller med avseende å andra förbud, meddelade i väglagen eller med stöd av denna. Dessutom bör föreskrift finnas om rätt för länsstyrelsen att meddela föreläggande om rättelse och därvid utsätta vite.

Ehuru en plan av här beskrivet slag i regel torde kunna utformas tämligen enkelt, kan de överväganden, som ligger till grund för planen, ta viss tid i anspråk. Om utredningen, såsom sig bör, bedrivs i samråd med härav berörda kommuner och andra intressenter, kan det icke förhindras, att kunskap därom sprides i rätt vida kretsar. Det kan vid sådant förhållande befaras, att en del mindre nogräknade företagare föregriper avgörandet genom att etablera serviceföretag vid vägen innan planen hinner fastställas. För att hindra detta bör länsstyrelsen ha möjlighet att införa provisoriskt etableringsförbud för tiden till dess fastställelsefrågan prövats. Tiden för giltigheten av sådant förbud bör dock maximeras, lämpligen till ett år. För vissa fall, nämligen då utredning om plan för lokalisering av serviceanordningar bedrivs samtidigt med utredning om byggande av väg, kan dock denna tid visa sig för kort. I dylika situationer bör maximitiden vara densamma som den, vilken enligt nuvarande 34 § andra stycket gäller för byggnadsförbud i anledning av väckt fråga om byggande av väg, d. v. s. tre år med viss möjlighet till förlängning.

På sätt framgår av det förut anförda bör bestämmelserna om plan för lokalisering av serviceanordningar inte gälla i fråga om bebyggande av områden, som ingår i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan.

Det kan ifrågasättas, om införandet av lagregler, sådana som de nu beskrivna, aktualiserar behov av någon ersätt-

ningsregel. Tillkomsten av en allmän väg torde i allmänhet icke vara ägnad att hos den, som äger mark i närheten av vägen, skapa sådana förväntningar om tillkomsten av serviceanordningar, som i nämnvärd mån verkar höjande på markvärdet. I de fall då mark redan tagits i anspråk för sådan anordning, kommer de nya bestämmelserna inte att utgöra hinder för att anordningen nyttjas även i fortsättningen, så länge det kan ske utan att den ersättes med en helt ny sådan. Om någon verklig förlust för markägaren kan man egentligen tala bara i det fallet, att han med någorlunda stor säkerhet skulle kunnat räkna med att visst område vid redan befintlig väg inom nära framtid skulle tagits i anspråk för serviceanordning. Så kan exempelvis vara fallet med mark, som gränsar till en befintlig serviceanordning vilken är i behov av utvidgning, och

kanske även i övrigt någon gång med mark, som ligger ovanligt väl till för lokalisering av sådan anordning. Med tanke på dylika undantagsfall synes det befogat att införa en ersättningsregel av samma art som reglerna i 22 § byggnadslagen om skada genom fastställande av generalplan och i 33 a § lagen om allmänna vägar om skada till följd av förbud mot uppförande av byggnad och vissa andra anordningar. Detta synes lämpligen kunna ske genom att nuvarande 33 a § genom lagändring göres tillämplig även i nu förevarande fall.

Nödiga bestämmelser om förfarandet vid upprättande och fastställande av plan, bl. a. om skyldighet för vägförvaltning att verkställa utredning i planläggningsärendet och upprätta förslag till plan samt om planens utställande för granskning av sakägarna, torde kunna meddelas i vägstadgan.



## Underhåll och renhållning

**Gällande bestämmelser**

Hänsyn till trafiksäkerhet och transportekonomi är i första hand bestämmande för kraven på det skick vägarna skall hållas i. Kraven i detta avseende har naturligen stegrats allt eftersom förhållandena på trafikens område utvecklats. I detta kapitel skall behandlas frågan om underhåll och renhållning av de allmänna vägarna.

AVL uttalar (3 §) att väghållning förutom »byggande» av väg även omfattar »underhåll» av väg. Sedan lagen i 4 § berört byggande av väg övergår den i det följande till att behandla *underhåll av väg*. Vid bestämningen av detta senare begrepp, som avgör väghållarens skyldigheter i denna del, göres först i 5 § det generella uttalandet att väg skall hållas i ett »för samfärdseln tillfredsställande skick». I fortsättningen anges sedan i andra stycket vilka åtgärder som ingår i underhåll av väg varefter i tredje stycket tillägges att underhållet vintertid omfattar vissa ytterligare åtgärder. Slutligen framgår av andra och tredje styckena i 6 § att väghållaren i vissa speciella fall kan slippa att hålla väg i »laggillt skick», nämligen i den mån man inrättat särskild vinterväg eller — på grund av snöfall eller annan giltig anledning — upptagit tillfälligt körled.

Av den närmare bestämningen i 5 § framgår till en början, att i väghållarens underhållsskyldighet ingår sådana åtgärder »för vägs vidmakthållande i fargillt skick» som »påförande av

väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och istandsättning av bro och färja samt ombyggnad av trumma». Vidare anges att följande åtgärder räknas till underhåll av väg, nämligen »uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, såvida åtgärden ej företages i samband med vägens byggande» samt »öppnande och stängande av rörlig bro» och »drift av färja». De ytterligare åtgärder, som anges tillkomma under »vintertid», är »arbete för att hålla vägbanan till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is samt för dess utmärkande, där så tarvas, så ock sandning ävensom åtgärd för vägbanans bättrande genom påskottning av snö». Skyldigheten att från väg undanröja snö och ishinder kan dock genom beslut av länsstyrelsen begränsas till att åstadkomma ett skick, som visserligen ej är tillfredsställande för biltrafik men däremot är tillräckligt för »samfärdsel med åkdon framfört av dragare».

De i 5 § upptagna väghållningsåtgärderna avser ej enbart *underhåll* i egentlig mening. Styckets avslutande passus klargör sålunda att åtgärder för *drivandet* av rörlig bro och färja också skall räknas till »underhåll» av väg. Beträffande vissa andra åtgärder, t. ex. sådana som uppsättande av skyddsvärn, vägmärken och dylika anordningar, kan det måhända menas föreligga svårigheter att avgöra, om de innebär underhåll i egentlig mening eller drift. Dessa eventuella svårigheter saknar emellertid

praktisk betydelse. Så som lagen är skriven skall ju åtgärderna med anordningarna i fråga räknas till vägunderhåll, även om det skulle kunna göras gällande att de inte utgör underhåll i egentlig mening.

En distinktion med direkt betydelse är däremot enligt nuvarande lagstiftning den mellan *underhåll* och *renhållning*. Åtgärder som avser renhållning anses nämligen icke ingå i väghållarens skyldigheter enligt 5 § AVL — annat än i den mån de innefattas i de särskilda åtgärderna under »vintertid». För reglerna om ansvaret för renhållningen på de allmänna vägarna har man i stället att hålla sig till andra författningar, främst 1956 års allmänna ordningsstadga, 1956 års lag om skyldighet att renhålla gata m. m., 1958 års hälsovårdsstadga samt 1955 års lag om allmänna vatten- och avloppsanläggningar.

Inom stad eller stadsliknande samhälle gäller att graden av den renhållning som skall åstadkommas på allmän väg och annan allmän plats inom det stadsplanelagda området anges i 3 § av allmänna ordningsstadgan, under det att 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. placerar ansvaret för renhållningen bl. a. av allmän väg inom samma område på staden (det stadsliknande samhället). En särskild regel har dock i den senare lagen givits beträffande vinterrenhållning (»snöröjning jämte undanskaffande av snö och is ävensom sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka»). Beträffande den gruppen av åtgärder lämnar nämligen lagen uttryckligen väghållarens skyldighet enligt 5 § AVL opåverkad, och den låter sålunda i de fall, där kronan är väghållare inom stadsplanlagt område, stadens (det stadsliknande samhällets) vinterrenhållningsskyldighet omfatta endast åtgärder som går utöver dem väghållaren skall svara för. I fråga om sta-

dens (det stadsliknande samhällets) renhållningsskyldighet gäller vidare att den genom beslut enligt 2 § i lagen om renhållning av gata m. m. kan till viss del, nämligen såvitt angår gångbana och dylika utrymmen, överföras på angränsande fastighets ägare. Även 3 § i lagen möjliggör beslut, att viss del av stadens renhållningsskyldighet lägges på fastighetsägare.

Beträffande allmänna vägar inom de områden av stad (stadsliknande samhälle), som ligger utanför stadsplan, är varken 3 § allmänna ordningsstadgan eller reglerna i lagen om renhållning av gata m. m. tillämpliga. Samtidigt som det sålunda för dylika områden ej finns i lag angivet vem renhållningen åvilar, framgår emellertid av förarbetena till 1956 års lagstiftning att man utgått från att inom sådana områden den renhållning som icke omfattas av väglagstiftningen kan vara reglerad genom särskilda överenskommelser eller genom vad av ålder varit brukligt. På sina håll lär städerna ha åtagit sig renhållningen. Därutöver finns även möjlighet att genom lokal ordningsstadga ge föreskrifter om renhållningen inom dessa områden; ansvaret för renhållningen på trafiklederna har dock ansetts icke böra regleras genom dylika stadgor.

Utanför städer och stadsliknande samhällen, dvs. på den egentliga landsbygden, torde man, i den mån ej särskild lokal sedvänja möjligen kan påvisas, i stort sett ej ha annat underlag för renhållningsskyldigheten än vad som kan anses följa av 1958 års hälsovårdsstadga. Fastighetsägare torde med den stadgans regler ej kunna belastas med ansvaret för renhållning på allmän väg, och väghållaren blir ansvarig endast i den utsträckning som följer av 5 § AVL. Återstår beträffande renhållningen blott den ansvarighet som kan åvila *kommunen* enligt de allmänna principerna bakom

hälsovårdsstadgan. (1 §: »På kommun ankommer att handhava allmänna hälsovården inom kommunen.»)

Det sagda visar, att distinktionen mellan *underhåll* av väg och *renhållning* får olika slags betydelse inom städer (stadsliknande samhällen) och på landsbygden. I städer och stadsliknande samhällen blir det — åtminstone såvitt gäller stadsplanlagt område — fråga om en gränsdragning, som lägger ansvaret för vissa åtgärder på väghållaren och ansvaret för andra åtgärder på staden (det stadsliknande samhället). På landsbygden blir det däremot icke på samma sätt fråga om en fördelning av ansvaret. Man får här i stället en gränsdragning mellan en grupp av åtgärder, som väghållaren är ansvarig för, och en annan grupp av åtgärder, för vilka måhända icke finnes någon i egentlig mening ansvarig men för vilka kommunen i någon utsträckning kan tänkas ha tillsynsansvar.

Även när det sedan gäller att närmare klargöra vilka konkreta åtgärder som ingår i underhåll respektive renhållning, blir det en skillnad mellan de olika områdena. Beträffande städer och stadsliknande samhällen kan man få fram vissa besked genom att jämföra å ena sidan väghållarens underhållsskyldighet enligt 5 § AVL och å andra sidan stadens (det stadsliknande samhällets) renhållningsskyldighet enligt 3 § allmänna ordningsstadgan i förening med 1 § lagen om renhållning av gata m. m. Ytterligare synpunkter på kronans-väghållarens skyldigheter på vägar inom dessa samhällen utvecklas i ett särskilt KBrev 3.12.1943 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rörande den allmänna väghållningen i de städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare (SFS 799/1943). Beträffande den egentliga landsbygden, där något behov att reglera ansvaret för renhållningen på vägarna icke på motsvarande sätt har

manifesterat sig, får man i stället nöja sig med att göra jämförelser mellan reglerna i 5 § AVL och de allmänna principerna i hälsovårdsstadgan samt att därtill applicera en analogi med gränsdragningen inom städer och stadsliknande samhällen.

Skillnaden mellan de åtgärder, som ingår i väghållarens underhåll, och de åtgärder, som ingår i renhållning, brukar sägas vara den, att vägunderhållet går ut på att hålla vägen i *fargillt skick* under det att renhållningen går ut på att förebygga och undanröja *sanitära olägenheter*. I 3 § allmänna ordningsstadgan anges renhållningsskyldigheten omfatta »tjänliga renhållningsåtgärder» och därtill även »snöröjning jämte undanskaffande av snö och is» ävensom »sandning eller annan åtgärd till motverkande av halka». Som exempel på egentliga renhållningsåtgärder anges därefter »sopning, bortförande av orenlighet och nedskräpande föremål ävensom sand som påförts till motverkande av halka, rensning och upptining av rännstensbrunn, borttagande av ogräs samt annan med de nu nämnda jämförlig åtgärd». Måttet på de renhållningsåtgärder, som skall vidtagas, bestämmes i lagtexten på det sätt, att åtgärderna anges skola leda till »sådant skick som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk». Vissa av de sålunda angivna åtgärderna återfinns också bland de i 5 § AVL uppräknade åtgärderna för underhåll av väg. Så är fallet med några av de åtgärder som ingår i vinterunderhållet, nämligen »arbete för att hålla vägbanan — — — fri från hinder av snö och is — — — så ock sandning — — —». I syfte att undvika dubbelt ansvar för vinteråtgärderna har lagstiftaren i 1 § lagen om renhållning av gata m. m., som ju bl. a. ålägger stad (stadsliknande sam-

hälle) att svara för renhållningen av allmän väg inom stadsplan, infört den ovan redovisade begränsningen att samhällets vinterrenhållningsskyldighet endast omfattar åtgärder som går utöver dem väghållaren-kronan skall svara för. Intill måttet för vad som kräves för att bereda trafiken framkomstmöjligheter åvilar det därför väghållaren-kronan att ombesörja vinteråtgärderna. Om längre gående åtgärder anses önskvärda, faller de däremot på staden (det stadsliknande samhället). I 1943 års KBrev ges viss precisering av kronans skyldighet till vinterunderhåll. Det uttalas, att underhållet ej omfattar bortskaffande av snövallar, som uppkommit genom plogning, såvida icke sådant är nödvändigt för att bereda trafiken framkomstmöjligheter. Ej heller skall ingå uppröjning av infarter till tomter och enskilda utfartsvägar. Beträffande gång- och cykelbanor uttalas att snöröjning må underlåtas, om körbanan kan anses tillfyllest för all förekommande trafik. I samma KBrev uttalas vidare, att bortskaffandet av sand, som vintertid påförts till motverkande av halka, skall räknas till renhållning och sålunda icke ingå i väghållarens-kronans skyldigheter. Samma KBrev preciserar även skyldigheterna i fråga om vissa ytterligare åtgärder, som kan menas ligga på gränsen mellan »underhåll» och »renhållning». I anslutning till ordalagen i 3 § allmänna ordningsstadgan uttalas sålunda, att *rensning och upptining* av rännstensbrunn och från denna utgående ledning är att hänföra till renhållning. Sådana åtgärder skulle därmed, till skillnad från t. ex. *reparation* av rännstensbrunn och övriga för vägs eller gatas avvattning utförda anordningar, falla på staden (det stadsliknande samhället) och ej på väghållaren-kronan.

Vid bedömningen av det speciella spörsmålet, i vad mån åtgärderna med

rännstensbrunn jämte ledning åligger väghållaren eller den för renhållningen ansvarige, kan man ha anledning att uppmärksamma viss ytterligare lagstiftning. Parallellt med vad som framgår av de nu redovisade reglerna är nämligen viss reglering av ansvaret för sådana brunnar jämte ledningar given genom 1955 års lag om allmänna vatten- och avloppsanläggningar (VAL). Av 7 § i denna lag, jämförd med 2 § AVL och 52 § BL, får anses följa, att till allmän vatten- och avloppsanläggning räknas slutna ledningar för avvattning av gata, väg eller annan allmän plats inom område med stads- eller byggnadsplan men däremot icke sådana anordningar som rännstenar och vägdiken, vilka endast består av detaljer i gatans, vägens eller platsens profilering. Enligt 10 § samma lag åligger det huvudmannen att underhålla vatten- och avloppsanläggningen och i övrigt sörja för att den på ett tillfredsställande sätt fyller sitt ändamål. I den mån bestämmelsen i 7 § VAL verkligen innebär, att man till den allmänna vatten- och avloppsanläggningen skall räkna rännstensbrunn med tillhörande ledning trots att den exempelvis inrättats i anslutning till allmän väg, skulle tydligen rensning och upptining av brunn och ledning enligt reglerna i VAL åvila huvudmannen för vatten- och avloppsanläggningen. Förhållandet mellan de olika lagreglerna blev inte klarlagt i samband med tillkomsten av lagen om skyldighet att renhålla gata m. m., vilket fått till följd, att en viss — till större delen dock endast skenbar — konkurrens mellan lagbestämmelserna föreligger. Inom sådant område i stad (stadsliknande samhälle), där lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. är tillämplig, kunde på så sätt två olika subjekt förefalla bli ansvariga för samma åtgärder (rensning och upptining av rännstensbrunn jämte ledning), nämligen

å ena sidan staden, såsom den för renhållningen svarande, och å andra sidan huvudmannen för vatten- och avloppsanläggningen, såsom ansvarig för denna anläggning. På motsvarande sätt skulle man också kunna få konkurrens mellan väghållarens och den för vatten- och avloppsanläggningen ansvarige huvudmannens skyldighet att svara för reparation m. m. av brunn jämte ledning. Härvid förbises emellertid, att väghållningsskyldigheten och skyldigheten beträffande renhållning gäller i förhållande till bl. a. den trafikerande allmänheten, medan den skyldighet, som enligt VAL åvilar huvudmannen för vatten- och avloppsanläggning endast torde gälla i förhållande till väghållaren. Med denna tolkning innebär bestämmelserna i VAL inte i och för sig någon ändring i de skyldigheter, som åvilar väghållaren eller den för renhållningen ansvarige, utan endast att dessa i sin tur kan falla tillbaka på huvudmannen för vatten- och avloppsanläggningen. Även andra omständigheter har medverkat till att konkurrensproblemet i praktiken endast spelat liten roll. För reparationer o. dyl. torde mestadels den ha svarat som anlagt brunnen och ledningen. Man har därför inte haft anledning att aktualisera frågan, om rännstensbrunnar och ledningar bort uttryckligen undantagas från det ledningsnät som huvudmannen för vatten- och avloppsverket skolat underhålla. Sådant undantagande skulle måhända kunna ske enligt bestämmelserna om servisledning i 7 § VAL. Vidare har situationen i regel varit den, att det förelegat identitet mellan de två ansvariga subjekten. Staden har på en gång varit ansvarig för renhållningen och haft uppgiften att vara huvudman för vatten- och avloppsanläggningen. Det har då varit av relativt ringa intresse, i vilken egenskap man ombesörjt åtgärderna med rännstens-

brunnar och ledningar. Av mera påtaglig betydelse blir spørsmålet endast i de sällsynta fall, då huvudmannen är annan än kommunen, t. ex. halvkommunalt eller enskilt bolag. I dylika fall kan enligt vår uppfattning den för renhållningen ansvarige med hänsyn till sistnämnda bestämmelse i VAL knappast övervältra ansvaret för reparation, rensning och uppthingning av avloppsbrunnarna på huvudmannen för vatten- och avloppsanläggningen. Hinder bör således inte anses möta att exempelvis vid beräkning av statsbidrag till vägunderhåll inräkna kostnaden härför bland de bidragsberättigande underhållskostnaderna. Däremot bör vid statsbidragsberäkningen givetvis fasthållas, att kostnaderna i allmänhet för ledningar, som avvattnar gator och vägar inom området med stadsplan eller byggnadsplan, samt för de i 8 kap. vattenlagen föreskrivna åtgärderna för avloppsvattenrensning inte skall belasta vägväsendet utan skall, i enlighet med den grundregel om kostnadsfördelningen, som finns uttryckt i 14 § tredje stycket VAL, bäras av ägarna till tomter och andra för bebyggande avsedda fastigheter inom stads- eller byggnadsplaneområdet.

Språkligt sett kan varken »underhåll» eller »renhållning» sägas helt täcka alla de åtgärder som dessa uttryck skall omfatta. Därtill kommer att man — inom gränserna för vad lagtextens flytande formulering i och för sig möjliggör — kan tänkas öka måttet av de åtgärder som anses nödvändiga för ett tillfredsställande vägunderhåll och därmed pålägga väghållaren åtgärder som eljest skulle ingå i renhållningsuppgifterna. Det är därför givet, att gränsdragningen mellan underhåll och renhållning kan medföra svårigheter på andra punkter än de nu berörda. De redovisade uttalandena i lagtext och i 1943 års KBrev torde dock i sådana fall ge visst under-

lag för den erforderliga avvägningen mellan väghållarens kronans och stadens (det stadsliknande samhällets) skyldigheter.

Beträffande vägarna på *landsbygden* gäller det i motsvarande situation att bestämma avvägningen mellan åtgärder som skall höra till vägunderhållet och sådana som skall falla utanför väghållarens skyldigheter av den anledning, att de i stället menas ingå i »renhållning». Gränsdragningen inom stad torde därvid kunna på det sätt vara vägledande då det gäller att avgöra väghållarens skyldigheter, att åtgärder, som i stad faller utanför underhållet, i stort sett kan beräknas ej heller ingå i underhållet på landet. Snarast torde de särskilda förhållandena på landsbygden hittills i stor utsträckning ha lett till att anspråken på ett »för samfärdseln tillfredsställande skick» (5 § AVL) i åtskilliga avseenden kunnat sättas lägre än vad som varit fallet inom tätorterna. Samtidigt har emellertid också de anspråk på renhållning av de allmänna vägarna på landet som framförts hittills — eller åtminstone till helt nyligen — varit blygsamma. Den omständigheten att åtskilliga av de »underhålls»- eller »renhållnings»-åtgärder, som genomförts i städer och stadsliknande samhällen, icke blivit genomförda på de allmänna vägarna på landsbygden, har därför — åtminstone till helt nyligen — icke bedömts som särskilt otillfredsställande.

#### Önskemål om författningsändringar

I *direktiven* har frågorna om underhåll-renhållning icke gjorts till föremål för särskild uppmärksamhet. Sådana frågor aktualiseras dock vid behandlingen av andra frågor, som uttryckligen ingår i utredningsuppdraget, inte minst frågorna angående de olika väganordningarna.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har uttalat sig angående ett flertal frågor. Bestämmelsen i 5 § AVL om åtgärder mot halka bör enligt styrelsen kompletteras till att omfatta även andra förekommande medel än sandning, såsom saltning och lutning. Vidare anser man att deklARATIONEN i lagtexten, att vägunderhållet omfattar »åtgärd för vägbansans bättrande genom påskottning av snö, där å kortare sträckor till följd av ojämn snösamling uppstått menföre, som med hänsyn till samfärdselns art och omfattning är till avsevärd olägenhet», bör kunna utgå. Slutligen har styrelsen på några punkter berört problemen i vad mån väghållaren bör svara för renhållningsåtgärder. Beträffande frågan om rensning och upptining av rännstensbrunnar och från dessa utgående ledningar har man påpekat, att dagvattenledningar med rännstensbrunnar numera i relativt stor omfattning utföres även i samhällen som saknar egna renhållningsorgan. Vägförvaltningarna har därför ofta tvingats att utföra sådana renhållningsarbeten. Om bortskaffandet av sand, som påförts till motverkande av halka, uttalar styrelsen, att sådan åtgärd visserligen ingår i renhållning enligt 3 § allmänna ordningsstadgan men att det synes kunna ifrågasättas om det är skäligt att städernas och samhällenas renhållningsorgan skall vara skyldiga att bortskaffa sand som påförts av vägförvaltningen. Slutligen har man beträffande motorvägarna starkt ifrågasatt, huruvida det med hänsyn till trafiksäkerheten är lämpligt, att renhållningsarbetet på dem överhuvudtaget utföres av kommunala organ.

*Naturvårdsutredningen* har i en till oss under hand överlämnad promemoria (jfr utredningens betänkande SOU 1962:36 s. 358) bl. a. framhållit önskvärdheten av att ansvaret för renhåll-

ning vid vägar och rastplatser klarlägges.

Liknande synpunkter har framkommit i *allmänna beredningsutskottets* av riksdagen godkända utlåtande nr 34 år 1962 i anledning av väckta motioner (I:326 och II:394) om underhållet av rastplatserna vid de allmänna vägarna m. m. Utskottet anför där, att förhållandena vid rastplatserna vid de allmänna vägarna och anordningarna beträffande toaletter utmed de större trafiklederna i många fall är långt ifrån tillfredsställande från hygieniska synpunkter och i fråga om ordning och trivsel. En väsentlig brist är enligt utskottet, att bestämmelser saknas om hur underhåll och tillsyn av rastplatserna och deras omgivning samt om hur ordnandet av toaletter skall ske och om vilken myndighet som skall behandla dessa frågor.

Slutligen har 1962 års *fritidsutredning*, som haft underhandskontakt med oss, i sitt betänkande »Friluftslivet i Sverige, Del III» (SOU 1966:33) uttalat som sin åsikt, att renhållning av allmänt vägområde på landsbygden bör ombesörjas av väghållaren.

Ur fritidsutredningens betänkande må här återges följande (SOU 1966:33 s. 185 f):

Vid behandlingen av frågan, hur renhållningen bör vara ordnad längs allmänna vägar, bortser fritidsutredningen i det följande från allmänna vägar inom städer och samhällen, där frågan är reglerad i särskild ordning. Då det gäller renhållningen längs övriga allmänna vägar, finns det anledning göra åtskillnad på det egentliga vägområdet å ena sidan samt marken utanför vägområdet å andra sidan.

Det egentliga vägområdet disponeras som nämnts med vägrätt, som är en till tiden obegränsad rätt för det allmänna att med företräde framför alla sakrättsägare använda marken till allmän väg. Den ojämförligt större delen av de trafikanter, som förorsakar nedskräpningen, har ingenting att skaffa med den kommun där nedskräp-

ningen äger rum. Med hänsyn till det anförda är det rimligt, att det primära svaret för renhållningen, såvitt angår allmänt vägområde, uppbares av det allmänna, företrätt av vägförvaltningen. Fritidsutredningen anser därför, att *renhållning av allmänt vägområde på landsbygden bör ombesörjas av väghållaren*. Utredningen vill framhålla angelägenheten av att sådan renhållning i förebyggande syfte innefattar inrättande i tillräcklig omfattning av sanitära anläggningar samt anordningar för uppsamling av skräp och avfall. Den mycket viktiga kontinuerliga skötseln av sådana anläggningar eller anordningar liksom övrig renhållning inom vägområdet kan enligt utredningens mening ombesörjas på olika sätt. Den kan utföras av vägförvaltningens egen personal eller — om detta ej finnes ändamålsenligt — efter avtal härmed om uppdras till kommun eller entreprenadföretag. I fall där övergivna bilvrak eller skrotbilar påträffas inom allmänt vägområde, lär bortforslingen förutsätta samverkan med polismyndigheten i orten.

Sedan fritidsutredningen därefter redovisat, att man haft underhandskontakt med 1960 års vägsakkunniga och erfarit att vägsakkunniga har frågorna om renhållning på de allmänna vägarna under behandling, övergår man till motsvarande problem utanför det egentliga vägområdet (s. 186 f):

Då det gäller mark längs allmänna vägar utanför det egentliga vägområdet är frågan om svaret för renhållningen komplicerad. Även här är det uppenbarligen vägtrafikanterna, som är skyldiga till den ojämförligt största delen av nedskräpningen. Trots detta är det — bl. a. av praktiska skäl — uteslutet att lägga ett primärt ansvar för renhållningen på väghållaren. Det är för övrigt sannolikt, att en välordnad renhållning inom allmänt vägområde kommer att indirekt påverka nedskräpningen utanför vägområdet på det sättet, att den minskar väsentligt. Det bästa sättet för kronan i egenskap av väghållare att bekämpa den tilltagande nedskräpningen längs allmänna vägar är följaktligen att ombesörja en effektiv renhållning av det egentliga vägområdet.

Som nämnts tidigare innehåller naturvårdslagen en principiellt tillfredsställande reglering av nedskräpningsfrågan i allmän-

het, varvid den här behandlade nedskräpningen längs allmänna vägar inkluderas. Därvid lägges ansvaret för renhållningen på den skyldige, dvs. den som vållat nedskräpningen. Att naturvårdslagen ändock får en ringa effekt i praktiken sammanhänger som nämnts med svårigheten i flertalet fall att påträffa den skyldige. Det är nu angeläget, att detta spörsmål snarast möjligt får en tillfredsställande lösning.

Den närmast till hands liggande utvägen är att såvitt möjligt skärpa tillämpningen av naturvårdslagens nedskräpningsregler. På denna punkt måste *polisens kontinuerliga trafikövervakning* tillmätas stor betydelse. I samband med denna verksamhet bör övas tillsyn över trafikanternas efterlevnad av gällande nedskräpningsförbud. Enligt fritidsutredningens mening är det angeläget, att polisen ges resurser att bedriva denna del av övervakningen på vägarna effektivt. Det är också angeläget, att regionala och lokala naturvårdsorgan underlättar polisens tillsynsverksamhet på alla sätt. Detta sker inte minst genom att uppenbara överträdelser av nedskräpningsförbudet snarast möjligt anmäles till polismyndigheten i orten samt att anmälan såvitt möjligt kompletteras med uppgifter av betydelse för åtalsfrågans handläggning.

Även om övervakningen skärps så långt det är möjligt, kommer trafiken på det allmänna vägnätet säkerligen ändock att föranleda nedskräpning utanför vägområdet i åtskilliga fall, där den skyldige ej kan anträffas. Ett primärt ansvar för renhållningen åvilar i dessa fall som nämnts vederbörande kommun endast i den mån åtgärder erfordras för att antingen förebygga sanitär olägenhet eller också avhjälpa sådan olägenhet som redan inträffat. I övrigt är frågan oreglerad i gällande rätt. Som framgår av det föregående har 1964 års riksdag begärt en särskild utredning angående myndighets ansvar för undanskaffande av skräp i fall, där den skyldige ej anträffas. Detta spörsmål faller följaktligen utanför ramen för fritidsutredningens uppdrag.

Eftersom ansvaret för renhållningen längs allmänna vägar är splittrat eller oklart, utgör *samverkan mellan berörda myndigheter och organisationer* en så mycket mera angelägen och värdefull arbetsform då det gäller att motverka nedskräpning eller vidtagna åtgärder för avstädning. Fritidsutredningen rekommenderar därför, att så-

dan samverkan — som torde vara lättare att få till stånd sedan ansvarsfrågan reglerats lagstiftningsvägen — etableras i den utsträckning så befinnes möjligt och lämpligt med hänsyn till lokala förhållanden.

## De sakkunniga

### 1. Allmänt

Såsom berörts i avsnittet om gällande bestämmelser är uttrycket »underhåll» ingen adekvat samlingsbeteckning för alla de åtgärder, som redan nu ingår i väghållarens skyldighet enligt 5 § AVL att hålla vägen i ett »för samfärdseln tillfredsställande skick». Somliga till vägen hörande anordningar är ju sådana, att det inte räcker att vidmakthålla dem i visst skick. För att de skall fylla sin funktion, krävs därutöver att mera »aktiva» insatser vidtas: rörlig bro skall öppnas och stängas, färja skall drivas, vägmärke som utrustats med belysning skall förses med elektrisk ström. Detsamma gäller elektriska trafiksignaler osv. Andra åtgärder — exempelvis vissa av de särskilda vinteråtgärderna — är av den art, att de lika väl kunde sägas utgöra »renhållning» som »underhåll». Än mer påtaglig kommer denna ofullkomlighet i terminologin att bli, om man — såsom vi föreslår — i fortsättningen skall räkna med att vägarna i icke ringa utsträckning utrustas med delvis nya typer av anordningar och om man därtill — i enlighet med vad som från olika synpunkter synes motiverat — ålägger väghållaren att i större utsträckning än hittills varit fallet svara för direkta renhållningsåtgärder. Därför torde man i en sådan situation böra övergå till att byta ut beteckningen »underhåll» av väg mot »drift» av väg. Det väsentliga är emellertid ej att välja terminologi. Viktigare är att på ett adekvat sätt bestämman de fortlöpande åtgärder som skall ingå i de skyldigheter väghållaren har beträffande en väg, sedan denna



byggts i enlighet med den för vägen upprättade arbetsplanen. I det följande kommer att i särskilda avsnitt behandlas olika grupper av åtgärder, som ingår i *drift av väg* och som aktualiserats genom utvecklingen och beträffande vilka ändring i lagtexten eller särskilt uttalande i motiven kan vara påkallat.

## 2. Vidmakthållande

Vid sidan av själva *byggandet* av vägen måste naturligen den första förutsättningen för vägens behöriga funktion vara, att den i tillräcklig grad *vidmakthålles*. Samma omständigheter (trafikutvecklingen m. m.), som medfört ökade kvalitetskrav beträffande vägnas konstruktion, medför också ökade krav på att vägarna hålls i tillfredsställande skick. Dessa krav på vidmakthållande gäller hela väganläggningen sådan den av väghållaren inrättats enligt arbetsplanen med alla de element som hör till vägen enligt 2 § AVL. Det bör därför ingå i väghållningen att fortlöpande sörja för att vägbanan och övriga till vägen hörande anordningar befinner sig i funktionsdugligt skick. Väghållarens skyldighet härvidlag bör omfatta inte bara de delar av anläggningen, som hör samman med själva framförandet av trafiken — körbanan o. d. — utan också de andra anordningar som man funnit motiverat att förse vägen med — t. ex. rastplatser. Skyldigheten bör vidare omfatta samtliga anordningar, oavsett om de är enkla eller mera komplicerade. Utöver sådant som själva ytorna på vägbanor, rastplatser osv. bör vidmakthållandet sålunda omfatta alla i vägen ingående element av olika teknisk art, såsom exempelvis själva vägkroppen, trummor och rännstensbrunnar med ledningar, vägmärken och skyddsanordningar, broar, bryggor och färjor samt anordningar för vägbelysning.

Kostnaderna för dessa åtgärder kan i och för sig bli avsevärda, inte minst om man räknar med att vägarna i fortsättningen på grund av de med utvecklingen ökande kraven och delvis med stöd av ny utformning av lagtexten utrustas med flera, till någon del även mera komplicerade anordningar än tidigare. De kostnaderna är dock konsekvenser som myndigheterna har full möjlighet att ta ställning till och inrätta sig efter vid beslutet om upprättande av arbetsplanen.

I och för sig torde redan den nuvarande lagen innebära skyldighet för väghållaren att vidmakthålla alla till vägen hörande anordningar. Efter viss tvekan har man ju exempelvis funnit, att skyldigheten även omfattar sådan anordning som brygga, trots att ordet »brygga» utelämnats i 5 § AVL. Då man nu genom utvecklingen och en ny utformning av regeln i 2 § om väganordningar har att räkna med sådana anordningar i större omfattning än tidigare, blir det mera angeläget att det klart markeras att väghållaren är skyldig att vidmakthålla vägbanan och alla övriga till vägen hörande anordningar i det skick deras användning kräver. Vi har övervägt att införa en uttrycklig deklaration i själva lagtexten. Vi har dock stannat för att det är tillräckligt att omfattningen av vidmakthållandet klargöres i motiven. I lagtexten kan man i så fall nöja sig med att uttala, att driften, av vilken vidmakthållandet utgör en del, skall omfatta alla åtgärder som behövs för att hålla vägen i ett tillfredsställande skick.

Det måste naturligen bli stor variation mellan de olika åtgärder som ingår i vidmakthållandet. Detta gäller inte bara arten av åtgärd, något som ju hör samman med respektive anordnings tekniska konstruktion (körbanan, brygga, be-

lysning osv.). Även till graden kan man räkna med variationer mellan sinsemellan likartade åtgärder. Högre anspråk måste exempelvis ställas på vidmakthållandet av körbanan på en motorväg än på en väg som är inrättad för mindre trafikintensitet och färdhastighet. Lägre anspråk kan ställas på vidmakthållandet av ytan på en rastplats än på själva körbanan osv. Avgörande för art och grad torde i samtliga fall böra bli vilka åtgärder för vidmakthållande som rimligen kan krävas för respektive anordnings behöriga funktion. I nuvarande lagtext har måttet för de olika åtgärderna angivits på så sätt att man — efter den inledande satsen, att vägen skall hållas »i ett för samfärdseln tillfredsställande skick» — generellt uttalat, att åtgärderna skall avse vägs vidmakthållande »i fargillt skick», och därtill exemplifierat med vissa åtgärder, nämligen »påförande av väghållningsämnen, vägbanans jämnande, dikesrensning, underhåll och iståndsättning av bro eller färja samt ombyggnad av trumma». Ett dylikt angivande av exempel förefaller att bli mindre lämpligt om man i fortsättningen får att räkna med en större variation av åtgärder. Bättre torde då vara att nöja sig med en mera generell deklaration.

Icke heller synes det oss erforderligt att i vägstadgan införa några bestämmelser om vilka åtgärder som skall ingå i vidmakthållandet. I stället synes det oss vara lämpligast att beträffande de vägar där kronan är väghållare de närmare detaljerna kommer till uttryck genom statens vägverks centralförvaltnings instruktioner till vägförvaltningarna. Beträffande de vägar som ombesörjes av städer och stadsliknande samhällen synes motsvarande möjlighet kunna ställas till centralförvaltningens förfogande genom reglerna om tilldelning av statsbidrag.

I anslutning till det nu sagda bör i detta avsnitt beröras några konkreta problem.

I vissa fall kan man, då det gäller åtgärderna för att hålla vägen i tillfredsställande skick ställas inför åtgärder som kan sägas ligga på gränsen mellan vidmakthållande och renhållning. Detta kan exempelvis gälla det i förevarande kapitel under rubriken »Gällande bestämmelser» berörda spörsmålet om ansvarigheten för rensning av dike eller rensning (däri inbegripet upptining) av rännstensbrunn med tillhörande ledning.

Enligt vår mening talar starka skäl för att väghållaren i framtiden generellt får svara för sådana för funktionen nödvändiga åtgärder som rensning och upptining av rännstensbrunn med tillhörande ledning i de fall då väg enligt 2 § AVL utrustats med dylik anordning. Situationen kan möjligen menas vara en annan inom område som omfattas av 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. Man befinner sig ju där normalt i en ort som håller sig med egen särskild organisation med uppgift att ombesörja den allmänna renhållningen på orten och därvid bl. a. genomföra erforderlig rensning och upptining av rännstensbrunnar på kringliggande gatunät och övriga allmänna platser inom området. Därtill kommer att eventuella rännstensbrunnar på sådana allmänna vägar, som samtidigt utgör gator i dessa orter, i viss utsträckning torde vara så belägna, att de får göra tjänst vid bortförandet av annat vatten inom samhället än det som kommer från själva vägen. Det kunde då menas vara motiverat att, på sätt som nuvarande lagregler föreskriver, låta samma organisation svara även för åtgärderna beträffande eventuella rännstensbrunnar på de allmänna vägar inom området där kronan är väghållare. Det har dock inte klarlagts i vilken utsträckning det verkligen på en gång förekom-

mer, att kronan är väghållare inom område, som omfattas av 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m., och att sådan av kronan hållen väg av väghållaren utrustats med rännstensbrunnar. Möjligt är att sådan situation främst inträffar i fråga om de vägar som inrättats i särskilt hög standard, dvs. motorvägarna. Beträffande dem är det emellertid samtidigt så att man bland annat från trafiksäkerhetssynpunkt har anledning att välja regler som medverkar till att så mycket som möjligt av det arbete som behöver utföras inom vägen omhänderhas av en enda organisation. Närmast till hands ligger då väghållarens egen organisation. Trots att särskilda förhållanden kunde anföras beträffande vissa samhällen, har vi därför för vår del kommit fram till att förordna en reglering som generellt — således även inom de områden som omfattas av 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. — ålägger väghållaren att svara för erforderlig rensning och upptining av de rännstensbrunnar med tillhörande ledningar som inrättats av väghållaren och sålunda hör till vägen enligt 2 § AVL. En sådan ordning synes bäst komma till stånd, om man låter dylika åtgärder — i den mån de är erforderliga för respektive anordnings behöriga funktion — inräknas bland de åtgärder som enligt den av oss föreslagna huvudregeln ingår i väghållarens skyldighet att vidmakthålla vägbana och övriga till vägen hörande anordningar. Den generella formuleringen i vårt förslag till 5 § AVL är enligt vår uppfattning tillräcklig för att lagtexten skall kunna anses ge uttryck för den av oss förordade ståndpunkten beträffande rännstensbrunnar. Samtidigt bör man emellertid göra en korresponderande ändring i 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. I den paragrafen bör uttalas, att stads och stadsliknande samhällens skyldighet

att ombesörja rensning och upptining av rännstensbrunn endast omfattar sådana åtgärder i den mån de ej ankommer på kronan såsom väghållare.

Om man menar sig med en sådan regel åstadkomma en lämplig ordning beträffande de brunnar m. m. som inrättas av väghållaren, kan man även ha anledning att fråga sig huru man på bästa sätt bör ordna motsvarande underhålls- och rensningsåtgärder beträffande sådana brunnar o. d. som inom vägområdet inrättas av annan än väghållaren, t. ex. av en huvudman för VA-anläggning. Det redan förut åberopade förhållandet, att trafiksäkerhetsskäl med viss styrka talar för att så mycket som möjligt av det arbete som behöver utföras inom vägen omhänderhas av en enda organisation, har föranlett oss att överväga i vad mån det möjligen borde föreskrivas att väghållaren skall svara även för underhålls- och rensningsåtgärder beträffande sådana anordningar, som inrättats av annan än väghållaren och som f. n. ingår i allmän eller enskild vatten- och avloppsanläggning. Särskilt skulle en sådan ordning kunna övervägas beträffande motorvägar och andra vägar med hög trafikkapacitet. Vi har dock bedömt det som lämpligast att inte generellt utesluta en annan lösning utan föreslår, att härvidlag får förbli vid nu gällande ordning. Det torde i allt fall vara ganska sällsynt, att annan än väghållaren ombesörjer hithörande göromål på motorvägar och andra trafikleder, och om så sker, beror detta säkerligen på att en dylik anordning bedömts som praktisk i det särskilda fallet.

De nu redovisade lagreglerna beträffande åtgärderna med rännstensbrunnar medför, att rensning och upptining av rännstensbrunnar kommer att kunna ingå bland de åtgärder för »väg och gatuunderhåll» för vilka stad och stadsliknande samhälle, som är väghållare, kan

få statsbidrag upp till 95 % av kostnaderna enligt 9 § förordningen om statsbidrag till väg- och gatuhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen. Däremot bör — på sätt förut framhållits — givetvis vid statsbidragsberäkningen tillses, att bland vägunderhållskostnaderna inte inräknas någon del av kostnaderna för de för stads- eller byggnadsplaneområdena gemensamma ledningsnäten och ej heller kostnader för avloppsvattenrening.

Slutligen bör ännu en grupp av åtgärder beröras under avsnittet om vidmakthållande, nämligen den som avses med nuvarande regel i 5 § AVL att uppsättande av skyddsvärn, vägmärke eller annan dylik anordning, som icke inrättats i samband med vägens byggande, skall räknas till underhåll av väg. Regeln motiveras av att behov av sådana anordningar i viss utsträckning måste uppstå utöver vad som kan tillgodoses då vägen bygges. Vid sidan av de i nuvarande lagtext angivna anordningarna, skyddsvärn och vägmärke, kan här nämnas sådant som snöskärmar samt köpar för att vintertiden utmärka körbanan. Vissa av dessa anordningar bör av praktiska skäl finnas på plat blott viss kortare tid eller — såsom de sist nämnda — blott under vintertid. Vaghållarens åtgärder går därför ej bara ut på att vid behov sätta upp och vidmakthålla dessa kompletterande anordningar; beträffande några av dem gäller det att ombesörja att de är på plats erforderlig tid men därefter avlägsnas igen. Om alla dessa kompletterande anordningar, som ju mestadels drar en relativt ringa kostnad, gäller, att det av praktiska skäl är lämpligt att ombesörjandet av anordningarna kan ske genom beslut av vederbörande vägförvaltning såsom ett led i de löpande åtgärderna för vägens hållande i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Att anord-

ningarna enligt en sådan ordning icke uttryckligen framgår av arbetsplanen för vägen synes enligt de övriga regler vi föreslår icke bli av betydelse på annat sätt än att vaghållaren blir utan möjlighet att tvångsvis förvärva vägrätt till mark för sådan anordning. Normalt erfordras emellertid ej något särskilt sådant förvärv, eftersom dessa anordningar regelmässigt placeras inom det område som redan av andra skäl ingår i vägen. Enda undantag synes vara snöskärmar, som ju merendels placeras på något avstånd från vägbanan. Redan enligt nuvarande lag finns dock med stöd av 29 § AVL möjlighet för vaghållaren att tvångsvis förvärva tillstånd att begagna erforderlig mark för sådan anordning. Den ordningen synes lämplig att bibehålla.

Vi har sålunda funnit att hittillsvarande lösning beträffande senast berörda grupp av anordningar kan bibehållas. Vad särskilt avser snöskärmar bör dock bemärkas, att vi i annat sammanhang föreslagit att sådana av mera permanent art bör kunna hänföras till väganordning.

### 3 Rörlig bro, färja, vägbelysning m. m.

Såsom redan tidigare framhållits är situationen beträffande vissa av de till vägen hörande anordningarna den, att det för deras behöriga funktion inte räcker med åtgärder, som kan sägas ingå i »vidmakthållande» i egentlig mening, utan därutöver krävs fortlöpande, mera aktiva insatser av den art, som kan sägas gå ut på att man ombesörjer den speciella driften av anordningen. Ett visst inslag av denna karaktär kunde menas framträda redan beträffande sådana i närmast föregående avsnitt behandlade åtgärder som rensning och upptining av rännstensbrunn samt handhavande av snöskärmar. Mera påtagligt blir detta in-

slag beträffande sådana väganordningar som rörlig bro, färja, elektriska trafiksignaler, vägbelysning samt vägmärke som försetts med belysning. Det resultat, anordning av detta slag är till för att åstadkomma, kan ju inte uppnås, såvida inte den erforderliga driften ombesörjes. I väghållarens »hållande» av vägen måste därför ingå åtgärder för nödig drift av sådan anordning. De årliga kostnaderna för drift av denna typ av anordningar kan i och för sig bli avsevärda, inte minst om man räknar med en ökning i antalet sådana väganordningar, däribland främst inrättandet av anordningar för vägbelysning. De kostnaderna är dock konsekvenser som myndigheterna har full möjlighet att ta ställning till och inrätta sig efter vid besluten om upprättande av arbetsplan för vägen.

Redan med nuvarande utformning av 5 § AVL ger lagtexten klart besked om att drift av denna art kan ingå i väghållarens skyldigheter på det sätt att paragrafen bland åtgärderna för »underhåll» anger »öppnande och stängande av rörlig bro samt drift av färja». Något generellt uttalande, att väghållaren kan ha att svara för drift av väganordning, har däremot icke medtagits. När man nu får att räkna med driftskrävande väganordningar i större utsträckning — särskilt då anordningarna för vägbelysning — har det förefallit oss lämpligast att i lagen ta in en bestämmelse av den innebörden att i väghållningen ingår erforderlig drift av sådana till vägen hörande anordningar som för sin funktion kräver särskilda fortlöpande åtgärder. Lagtextens exemplifiering av dylika anordningar bör sålunda upptaga inte bara rörlig bro och färja utan även den viktiga gruppen vägbelysning.

Ståndpunkten, att även speciell drift av väganordningar skall ingå i väghållningen, får i sin tur konsekvenser för

reglerna om statsbidrag. Ej bara kostnader för vidmakthållande i egentlig mening utan även kostnader för sådan speciell drift bör i princip ingå bland de kostnader som utgör underlag för beräkandet av statsbidrag för »väg- och gatuunderhåll» enligt hittillsvarande 9 § förordningen den 27 maj 1960 om statsbidrag till väg- och gatuunderhållning i vissa städer och stadsliknande samhällen. Med hänsyn till de avsevärda belopp som hör samman med vägbelysning bör emellertid — såsom närmare utvecklas i det särskilda kapitlet angående sådana anordningar — speciella möjligheter till restriktioner införas såvitt gäller bidrag för dem. Såsom i det särskilda kapitlet närmare utvecklats har vi därför bl. a. kommit fram till att föreslå sådan utformning av reglerna i 4 och 9 §§ statsbidragsförordningen att statens vägverks centralförvaltning får möjlighet att avgöra både till vilka väg- och gatusträckor statsbidragsmedel skall utgå för belysningskostnader och i vad mån bidragen skall avse enbart inrättandet av belysningen eller både inrättandet och driften.

I detta sammanhang skall även beröras ett särskilt problem, nämligen frågan om behörig myndighet för *fastställande av turlista för färjtrafik*. Eftersom drift av färja redan enligt nuvarande 5 § AVL uttryckligen hör till vägunderhåll kunde det synas klart att besluten om turlista skall fattas av vägmyndigheterna. Viss oklarhet har emellertid visat sig föreligga, i det att sådana beslut i några fall ansetts kunna fattas av *länsstyrelse* i form av lokal trafikföreskrift enligt 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Som exempel må här lämnas följande redovisning ur ett ärende angående turlista för färjtrafiken Skenäs—Säter.

Under åberopande av nyssnämnda lagrum fastställde länsstyrelsen i Östergötlands län turlista genom beslut den 27 juni 1960. Sedan besvär anförts över

beslutet med yrkande att målet måtte överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för handläggning, avgav styrelsen yttrande i ärendet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisade i sitt yttrande till en början, att 1920 års vägsakkunniga efter påpekande av styrelsen i 10 § av sitt förslag till lag om allmänna vägar på landet för första gången upptog en uttrycklig bestämmelse därom, att till vägunderhåll hänfördes drift av färja. Ett stadgande av motsvarande innehåll inflöt även i 1929 års vägsakkunnigas förslag (SOU 1932:21) och medtogs såväl i 9 § av 1934 års AVL som i 5 § av 1943 års AVL. Styrelsen framhöll vidare bl. a.:

1929 års vägsakkunniga uttalade bl. a. (s. 93 i betänkandet), att statens intresse med avseende å väghållningen liksom dittills skulle bevakas av länsstyrelsen, på vilken sålunda skulle ankomma att fatta beslut i frågor om byggande av annan allmän väg än riksväg, att övervaka väghållningens behöriga fullgörande samt att, där så erfordrades, låta vidtaga nödiga åtgärder för avhjälpande av förefintliga brister. Vägväsendet skulle med andra ord — enligt uttrycklig bestämmelse — stå under länsstyrelsens inseende. Ett stadgande av motsvarande innehåll upptogs också i 44 § av 1934 års lag men återfinnes icke i nu gällande allmänna vägslag.

Med hänsyn till denna länsstyrelsens ledande ställning med avseende å väghållningen, som föreskrevs i 1934 års lag, är det naturligt att länsstyrelserna ansågos behöriga att handlägga frågor om fastställande av turlistor för färjtrafik (jfr RÅ 1937 not. K nr 264).

Även efter vägväsendets förstatligande i och med 1943 års lag om allmänna vägar har i enstaka fall som kommit till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kännedom länsstyrelser fastställt turlistor för färjtrafik. I ett fall har t. o. m. som stöd för länsstyrelsens åtgärd åberopats 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Att länsstyrelser sålunda även efter år 1943 fastställt sådana turlistor torde få ses som en fortsättning av äldre praxis. Frågan om vilken myndighet som skall fastställa listorna synes f. ö. aldrig ha ställts riktigt på

sin spets. Länsstyrelsen i Värmlands län har emellertid med skrivelse den 4 januari 1954 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämnat ärende om inskränkning i färjtrafik — vilket ärende begynt med ansökan till länsstyrelsen i länet — »då drift av färja jämlikt § 5 väglagen räknas till underhåll av väg samt ombesörjandet av vägunderhåll icke ankommer på länsstyrelsen». Länsstyrelsernas befattning med hithörande ärenden synes därför icke vara enhetlig.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening ger den nuvarande lagen om allmänna vägar icke något stöd för att länsstyrelse skall handlägga ärende om fastställande av turlista. Sådant ärende gäller i särskild grad färjhållning som i sin tur är att hänföra till underhåll av väg. Och med vägunderhåll har länsstyrelse intet att skaffa utan detta ankommer jämlikt väglagen helt på väg- och vattenbyggnadsverket. Det må i detta sammanhang framhållas att fastställandet av turlistor i hög grad kan inverka på storleken av färjpersonalen sålunda att flera turer kräver mer personal och omvänt färre turer mindre personal. Och det torde icke vara det minsta tvivelaktigt att ärenden om bemanning av färja handlägges helt inom väg- och vattenbyggnadsverket som också härutinnan träffat kollektivavtal med Svenska Vägarebetareförbundet.

Styrelsens yttrande utmynnade i uttalandet att fastställande av turlista för färjtrafik enligt styrelsens åsikt icke kunde anses utgöra sådan inskränkning i trafiken, som ansätts kunna regleras genom lokal trafikföreskrift enligt 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen, utan i stället borde handläggas som en vägunderhållsfråga jämlikt lagen om allmänna vägar.

Kungl. Maj:t fann emellertid genom beslut den 9 december 1960 ej skäl göra ändring i länsstyrelsens beslut.

Vi delar helt den uppfattning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen deklarerat i det refererade ärendet och menar sålunda, att inte minst praktiska skäl talar för att beslut om fastställande av turlista för trafiken med färja, som ingår i allmän väg och drives av väghåll-

laren, skall ingå bland väghållningsuppgifterna och följaktligen handhas av vägmyndigheterna. Eftersom Kungl. Maj:t i det refererade ärendet förefaller ha utgått från den andra ståndpunkten och låtit beslut om färjtrafik handläggas såsom fråga om lokal trafikföreskrift, vill vi därför föreslå att i lagen intages en uttrycklig deklaration, att även fastställande av turlista ingår i driften av färja. Uttalandet torde böra få sin plats i anslutning till regeln angående drift av väganordning.

#### 4 *Halka, snö, is*

Vid sidan av den generella regeln om vägbanans vidmakthållande bör lagtexten — liksom nuvarande 5 § tredje stycket — innehålla vissa uttalanden angående de särskilt vintertid aktuella åtgärderna mot halka, snö och is. Uttalandet angående »åtgärd för vägbanas bättrande genom påskottning av snö» framstår dock nu för tiden som mindre praktiskt och är i allt fall överflödigt vid sidan av den generella regeln. Det bör därför — i överensstämmelse med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit — utgå.

Det hittillsvarande uttalandet om »sandning» bör, såsom styrelsen föreslagit, byggas ut till att påtagligt markera, att väghållaren numera begagnar även andra medel mot halka än utspridande av sand.

Därtill kommer emellertid att det, såsom samma styrelse framhållit, kan ifrågasättas huruvida man skall bibehålla nuvarande ordning då det gäller bortförandet av vad som påförts mot halka. Inom stadsplanlagt område i stad och stadsliknande samhälle är ju situationen för närvarande den, att lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. synes ålägga staden (det stadsliknande samhället) att bortföra den sand

väghållaren fört på. Beträffande de allmänna vägar, där den lagen ej äger tillämpning, således främst på landsbygden, föreligger däremot ingen lagstadgad skyldighet att bortskaffa sanden — varken för väghållaren eller annan. I praktiken finner emellertid vägförvaltningarna det så småningom erforderligt att få bort sanden igen från vägbanor med permanentad yta, exempelvis för att hindra dammbildning eller för att göra kantlinjer eller andra markeringar synliga eller för att underlätta vattenavrinningen. Man ombesörjer därför att sanden avlägsnas, mestadels genom att låta sopa ut den i vägdike eller utanför vägkant. Ofta har dock redan dessförinnan behov att få bort sanden uppstått av hygieniska skäl.

Enligt vår uppfattning är det både skäligt och — inte minst i fråga om motorvägar — praktiskt att väghållaren svarar för bortförandet vid sandningssäsongens slut av den sand som påförts till motverkande av halka. Detsamma kan även gälla andra material mot halka. Vi föreslår därför att till regeln om åtgärder mot halka fogas ett uttalande, att sand och annat material, som påförts till motverkande av halka, vid behov skall bortföras. Som en följd av denna nya regel befrias stad (stadsliknande samhälle) från viss del av sin nuvarande skyldighet att bortföra sand. Detta bör markeras genom att i 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. införes ett tillägg enligt vilket avlägsnandet av sand och annat material, som påförts till motverkande av halka, åvilar staden (det stadsliknande samhället) endast i den mån åtgärden ej ankommer på kronan såsom väghållare.

I fråga om åtgärderna mot snö och is skulle möjligen kunna diskuteras, huruvida nuvarande ordning innebär en lämplig avvägning av väghållarens åligganden. 5 § tredje stycket uttalar

ju, att vägunderhåll vintertid omfattar bland annat även att hålla vägbanan till erforderlig bredd fri från hinder av snö och is. Denna lagtext i förening med regeln i 3 § allmänna ordningsstadgan och det ovan nämnda KBr 3.12.1943 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen rörande den allmänna väghållningen i de städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare, utgör underlag för nuvarande praxis, enligt vilken väghållaren genom plogning eller på annat sätt gör vägbanan i tillräcklig bredd framkomlig för trafiken på den allmänna vägen men icke därutöver bortskaffar snövallar som uppkommit genom plogningen och ej heller svarar för uppröjning av infarter till tomter och enskilda utfartsvägar. Rövning av cykel- och gångbanor underlåtes, om körbanan anses tillfyllest för all förekommande trafik. Vi är medvetna om att vissa skäl kan anföras för en ökning av väghållarens skyldigheter i dessa avseenden, exempelvis till att omfatta även bortförande av de snövallar väghållaren åstadkommer framför enskilda utfarter. Det kan ju förefalla ej till alla delar rimligt, att enskild fastighetsägare skall snöröja sin tomtufart eller gångbana för att sedan strax få sitt arbete till väsentlig del ogjort genom att snövall kastas upp på den allmänna vägen plogas. Å andra sidan måste man emellertid här ta hänsyn till vad som är praktiskt möjligt. Situationen är den, att väghållaren knappast kan hålla sig med de resurser som skulle krävas för att tillräckligt snabbt kunna iordningsställa alla de infarter m. m. som vid ett plogningstillfälle blockeras av uppkastade snövallar. Ej ens med en avsevärd ökning av resurserna, både i fråga om arbetskraft och maskiner, skulle det vara möjligt för väghållaren att inom rimlig tid både röja allmänna vägen och bortskaffa eller und-

vika att göra sådana snövallar längs vägen. Även om man bortser från kostnadssidan, talar sålunda rent praktiska skäl för att någon lagändring ej bör genomföras på denna punkt. Att väghållaren icke är pliktig att bortföra snövallarna bör emellertid ej vara något hinder för att väghållaren, där det låter sig göra utan tidsförlust för röjningsarbetet på den allmänna vägen, låter plogningen utföras på sådant sätt att man i möjligaste mån undviker att kasta upp snövallar framför enskilda utfarter. Där enskild väg ansluter till allmän väg, torde plogningsarbetet redan nu i icke ringa utsträckning utföras så att även den närmaste delen av den enskilda vägen blir fri från snöhinder.

På nu anförda skäl har vi kommit fram till att icke föreslå andra än rent formella ändringar i den regel 5 § AVL innehåller om rövning av snö och is.

I 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. uttalas, att snörövning jämte undanskaffande av snö och is åvilar staden i den mån åtgärden ej ankommer på kronan såsom väghållare. Beträffande stad som är väghållare torde detta — både enligt nuvarande rätt och enligt vårt förslag — innebära en viss dubbling, i det att de primära åtgärderna för att hålla vägbanan framkomlig kan sägas åvila staden både i dess egenskap av väghållare och i dess egenskap av förpliktat subjekt enligt regeln i 1 § lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. I praktiken lär emellertid denna dubbling ej få annan betydelse än att stadens kostnader för åtgärderna i den del de faller på momentet att hålla vägbanorna framkomliga kan inräknas i de kostnader som utgör underlag för bidrag enligt 9 § förordningen om statsbidrag till väg- och gathållning i vissa städer och stadsliknande samhällen. Någon ändring av detta rättsläge är ej åsyftad.



### 5. Renhållning

Såsom i inledande avsnittet angivits anses väghållarens skyldigheter enligt nuvarande rätt i princip omfatta underhåll av vägen men däremot icke renhållning. Beträffande allmänna vägar inom stadsplanelagt område i städer och stadsliknande samhällen är det i stället staden (det stadsliknande samhället) som enligt reglerna i lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. har att svara för de åtgärder som hör till renhållning. Beträffande övriga allmänna vägar finns ingen på motsvarande sätt ansvarig. Väghållaren har i princip ingen renhållningsskyldighet och den skyldighet, som enligt hälsovårdsstadgan åligger kommunen, innebär närmast ett tillsynsansvar. De åtgärder, som nu ingår i väghållarens underhållsskyldighet, brukar sägas gå ut på att hålla vägen i fargillt skick under det att renhållningsskyldigheten, som alltså icke åvilar väghållaren, säges gå ut på att förebygga och undanröja sanitära olägenheter. Bland önskemålen om lagändringar i fråga om renhållningen har dels framförts sådana, som avser att väghållaren bör svara för vissa speciella åtgärder, dels sådana, som avser att väghållaren bör få sig ålagt att generellt svara för renhållningen på motorvägar och på alla allmänna vägar på landsbygden.

Trafikutvecklingen och andra förändringar av förhållandena sedan tillkomsten av 1943 års AVL har medfört, att man nu kan ställa nya krav av en art, som blir av betydelse även för frågan om ansvaret för renhållningen. Den höjda trafikintensiteten medför högre krav på det skick i vilket vägarna hålles. Den tilltagande bilburna turisttrafiken har genom sina proportioner och genom turisternas sätt att uppträda i naturen fört med sig problem, som det vid 1940-talets början icke var aktuellt

att ta ställning till. Samtidigt har det under senare år framväxande intresset i samhället för omvårdnaden om naturen medfört att nya krav generellt kommit att framföras på det skick i vilket landskapet, däri inbegripet vägar, hålles. Det finns därför i dagens situation många skäl till en omprövning av frågan om ansvaret för renhållande åtgärder på de allmänna vägar. Mycket talar enligt vår mening för att man därvid kommer fram till att väghållarens åligganden bör ökas.

Till en början kan konstateras, att principen att hålla renhållningsåtgärdena utanför väghållarens åligganden redan enligt 5 § i 1943 års AVL på vissa konkreta punkter är genombruten och att den ytterligare brytes genom vissa av de förslag vi framlagt i de närmast föregående avsnitten.

Ett visst drag av »renhållning» kan ju redan sägas ligga i den i 1943 års lagtext nämnda åtgärden dikesrensning. Vidare gäller, att åtgärderna att hålla vägbanan fri från hinder av snö och is samt att sanda mot halka även återfinns bland de åtgärder som enligt 3 § allmänna ordningsstadgan ingår i renhållning. I praktiken har väghållaren även kommit att vid uppfyllandet av sina skyldigheter enligt 5 § AVL utföra åtskilliga andra åtgärder, som i väl så hög grad utgör renhållning som vidmakthållande av vägen. Hit hör sådant som att man hållit gräsklädda vägkanter och slänter m. m. i prydligt skick samt att man utfört viss städning på de till vägar hörande parkerings- och rastplatserna. Vidare kunde här nämnas det redan i föregående avsnitt redovisade förhållandet att väghållaren på landet i stor utsträckning av praktiska skäl tagit på sig att föra bort den sand som påförts mot halka trots att man ansett bortförandet av sanden vara en renhållningsåtgärd. Av än större intres-

se är att man på senare år längs de större vägarna utrustat parkerings- och rastplatser med anordningar för uppsamling av papper och annat avfall, som de vägfarande lämnat efter sig. I vissa fall har man t. o. m. ansett det möjligt att utrusta rastplats med toalettanordning för de vägfarande bruk. Det i dessa sammanhang erforderliga renhållningsarbetet för tömmandet av sopor m. m. har ombesörjts av vägförvaltningsarna.

Att åtgärder med drag av renhållning redan nu ingår bland väghållarens uppgifter, kommer ytterligare att framgå, om det, såsom vi föreslagit i föregående avsnitt, uttryckligen ålägges väghållaren att svara för rensning av egen rännstensbrunn och bortförande av sand som påförts mot halka.

För bedömningen av frågan på vem ansvaret för renhållningsåtgärderna skall läggas kan allmänt observeras, att det på åtskilliga punkter är svårt att dra gränsen mellan »vidmakthållande» och »renhållning». I den mån gränsen för väghållarens skyldigheter anses gå mellan dessa båda begrepp, är det därför oundvikligt, att man kommer att stå inför åtskilliga tveksamma punkter. Den delvis flytande gränsen mellan dessa båda grupper av åtgärder hör också samman med det sätt, varpå man i båda fallen måste ange den nivå till vilken åtgärden skall genomföras. Om väghållarens skyldigheter säges ju i 5 § AVL, att vägen skall vidmakthållas i fargillt skick, och vidare uttalas, att vägen skall hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. I 3 § allmänna ordningsstadgan uttalas på motsvarande sätt om renhållning på allmän plats, att den skall resultera i att platsen hålles i sådant skick, som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk. Såsom redan

i det föregående påpekats är det uppenbart, att man genom att höja anspråken på det skick, som anses »tillfredsställande för samfärdseln», i hög grad kan låta väghållningen komma in på åtgärder som normalt sett skulle omfattas av renhållning.

Redan det nu sagda gör det svårt att såsom något slags princip hävda, att väghållning ej skall omfatta renhållning. Därtill kommer att det, enligt vår åsikt, också kan anföras vissa skäl, som positivt talar för att man nu ålägger väghållaren att i princip svara för erforderliga renhållningsåtgärder på vägen.

Trafikutvecklingen har generellt medfört att man, särskilt på landsbygden, behöver ställa större anspråk på vägnas skick än förr. Hit hör inte minst den nya användning vägarna fått genom den bilburna turismen, som ju medfört att det numera finns större behov än förr av att vägarna hålls i prydligt skick. Det går därför knappast längre att göra gällande, att renhållning är överflödigt på de allmänna vägarna på landsbygden.

Beträffande placeringen av ansvaret för de erforderliga renhållningsåtgärderna på vägarna kan först konstateras, att sådana rent praktiska skäl som hänsyn till trafiksäkerheten gör att man bör anförtro all renhållning på motorvägarna åt väghållaren. Vad sedan gäller övriga vägar måste man enligt vår mening lägga stor vikt vid den även av fritidsutredningen påpekade omständigheten, att renhållningen av vägarna på landet till största delen kommer att avse åtgärder för att hålla rent efter de personer som far fram på vägarna, dvs. till allra största delen turister och andra personer, som ej har någon anknytning till den fastighet eller kommun inom vars gränser de åstadkommer behov av renhållning. Personernas upp-

trädande regleras till stor del av huru vägen är anordnad. De stannar främst vid de parkerings- och rastplatser väghållaren anlagt. Det är därför enligt vår mening rimligt att ansvaret för renhållningen på de allmänna vägarna, såsom även fritidsutredningen uttalat sig för, nu i huvudsak lägges på väghållaren. Till stor del kommer detta ansvar att omfatta nya åtgärder, som utgör en naturlig vidareutveckling av de åtgärder angående uppsamling och tömning av sopor m. m., som redan nu i stor utsträckning genomföres av väghållaren på de allmänna vägarna på landsbygden.

De åtgärder väghållaren i detta sammanhang kommer att vidta kan till någon del sägas gå ut på att hålla vägen i framkomligt och funktionsdugligt skick. Därutöver bör emellertid renhållningsåtgärderna också leda till att sanitära intressen och intresset av trevnad i rimlig grad tillgodoses. Det kan inte komma ifråga att i detalj fixera de nya renhållningsåtgärderna i lagtext, eftersom det ligger i sakens natur att »nivå» av renhållning bör bli i hög grad skiftande och beroende av olika omständigheter. I själva lagen torde inte behöva sägas mera, än att renhållningsåtgärderna skall leda till det skick som, utöver vad som erfordras för samfärdselsens behov, tillgodoser skäligen anspråk ur sanitära synpunkter samt med hänsyn till kraven på trevnad. De närmare detaljerna torde sedan kunna regleras genom av statens vägverks centralförvaltning utfärdade instruktioner. På så sätt erhålles hållpunkter för bedömandet av den miniminivå som väghållaren skall vara skyldig att åstadkomma, en nivå som kommer att variera efter behoven i de olika konkreta fallen och sålunda påverkas både av exempelvis vägens närhet till bebyggelse och av de olika vägområdenas skilda funktioner. I detta

sammanhang bör måhända framhållas, att införandet av den nya bestämmelsen om renhållningsskyldighet för väghållaren icke är avsett att medföra, att väghållaren blir pliktig att föra bort de snövallar framför infarter o. d., som uppstår vid plogning av vägen. I fråga om eventuella bilvrak inom vägområdet kommer den nya regeln att leda till visst ansvar för väghållaren, i det att bortförande av sådant vrak kan vara motiveerat av hänsyn till vägens funktioner, till sanitära olägenheter eller till den allmänna trevnaden. Bortförande torde dock — när det inte uppenbarligen är fråga om föremål som övergivits av ägaren — inte böra ske annat än efter kontakt med vederbörande polismyndighet. (I detta sammanhang får vi emellertid fästa uppmärksamheten på lagen den 9 juni 1967 angående rätt till flytning av fordon m. m. vilken trätt i kraft den 1 juli 1967.) Samtidigt som det står klart, att renhållning av åtminstone nu angivet slag bör komma till stånd beträffande alla allmänna vägar, är det emellertid tydligt, att ansvaret för denna renhållning icke överallt bör läggas på väghållaren. En lämplig huvudsynpunkt för den nya ordningen synes samtidigt böra vara den, att man eftersträvar en ordning som medför att det för varje allmän väg finns ett för renhållningen ansvarigt subjekt. Starka skäl synes här tala för att väghållaren göres generellt ansvarig för motorvägarna och andra vägar som icke är upplättna för gångtrafik, samt därutöver också för vägarna på den egentliga landsbygden men ej för vägarna inom tätorterna. En enkel regel, som möjliggör denna senare effekt, erhålles om man från väghållarens generella renhållningsskyldighet undantar allmänna vägar — dock ej motorvägar och andra vägar, som icke är upplättna för gångtrafik — inom detaljplanelagda områden, dvs. inom områden under stadsplan eller

byggnadsplan. Beträffande de områden som på så sätt skulle undantas föreligger till väsentlig del redan enligt gällande lagregler skyldighet för vederbörande kommun att svara för renhållningen. Så är ju fallet enligt reglerna i 1 och 4 §§ lagen om skyldighet att renhålla gata m. m., som bl. a. ålägger stad och stadsliknande samhälle att svara för renhållningen av vägarna inom stadsplanlagt område. Den omständigheten att lokalt renhållningsorgan finns upprättat gör att det redan av praktiska skäl är lämpligt att låta staden (det stadsliknande samhället) i dylika fall fortsätta att svara för renhållningen. Därtill kommer att man av kostnadsskäl nu inte gärna bör överföra renhållningskostnader från städer (stadsliknande samhällen) till väghållaren-kronan. Även om de lokala förhållandena — och därmed styrkan i de skäl som talar för en sådan lösning — torde variera mellan olika orter, synes vidare parallellen mellan alla områden som lagts under detaljplan generellt vara så påtaglig att det ter sig som en lämplig avvägning av kostnadsfördelningen att låta kommunerna svara för renhållningen även inom byggnadsplanlagda områden och inom sådana stadsplanlagda områden som icke nu faller under de angivna reglerna i lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. Genom en sådan lösning skulle renhållningsskyldigheten för städer och stadsliknande samhällen utvidgas till att även omfatta allmänna vägar inom områden för vilka byggnadsplan fastställts. Vidare skulle för andra kommuner införas skyldighet att svara för renhållning av allmänna vägar inom områden för vilka stadsplan eller byggnadsplan fastställts.

I överensstämmelse med det nu sagda torde i väglagen böra upptagas bestämmelser av den innebörden, att väghållarens renhållningsskyldighet inom område, som ligger inom fastställd stadsplan

eller byggnadsplan, såvitt gäller sådana vägar, som enligt gällande trafikföreskrifter får nyttjas för gångtrafik (dvs. andra vägar än motorvägar o. d.), endast omfattar de renhållningsåtgärder som erfordras för samfärdsels behov. Dessa åtgärder åligger nämligen väghållaren redan i kraft av den allmänna skyldigheten att hålla vägen i tillfredsställande skick. Därutöver föreslås att i lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. införas en ny paragraf enligt vilken kommun utöver vad i lagens 1—4 §§ är stadgat även skall svara för renhållning av allmän väg inom område för fastställd stadsplan eller byggnadsplan. Samtidigt bör från kommuns renhållningsskyldighet enligt denna nya paragraf och enligt 1 § göras undantag för sådana vägar som icke får nyttjas för gångtrafik. Den nya renhållningsskyldigheten för kommunen blir såtillvida mindre omfattande än skyldigheten enligt 1 § som skyldigheten enligt den nya regeln endast omfattar allmän väg men däremot ej övriga i 1 § upptagna områden (gata, torg, park och annan sådan allmän plats). Genom den föreslagna utformningen kan sålunda stads och stadsliknande samhälles nya skyldighet att svara för renhållning inom byggnadsplanlagt område begränsas till allmänna vägar.

De nuvarande reglerna om statsbidrag till väg- och gatuhållning medger bl. a. att stad och stadsliknande samhälle, som är väghållare, får bidrag med 95 % av årliga kostnaderna för »underhållet» av de allmänna vägarna och de för allmänna samfärdseln nödiga gatorna (9 §). Renhållning har hittills icke ingått bland väghållarens skyldigheter. Stads och stadsliknande samhälles kostnad för dylika åtgärder har följaktligen hittills ej heller kunnat ingå bland de kostnader som utgör underlag för beräkningen av statsbidraget. Om man emellertid nu i enlighet med de

föreslagna ändringarna inför nya skyldigheter för väghållare och kommuner att svara för renhållning av allmänna vägar, har man tydligen att ta ställning till spørsmålet, huruvida de nya reglerna bör medföra ändring även i reglerna om statsbidrag. En i och för sig tänkbar lösning vore att de samhällen, som är väghållare, finge bidrag till kostnaderna både för den nya skyldigheten att svara för renhållningen på allmänna vägar inom byggnadsplan och för den redan förut bestående skyldigheten att inom stadsplan svara för motsvarande åtgärder beträffande allmänna vägar och för den allmänna samfärdseln nödiga gator. Mot sådana nya bidragsmöjligheter kan emellertid anföras ett flertal invändningar. Statsfinansiella skäl lärer med stor tyngd tala mot att städernas och de stadsliknande samhällernas hittillsvarande renhållningskostnader på dylikt sätt till icke ringa del överflyttas på staten. Något egentligt sakligt motiv för en sådan kostnadsöverflyttning är också svårt att uppmobilisera. Mot en annan tänkbar lösning nämligen att statsbidrag blott utginge för de nya skyldigheterna att svara för renhållning av vissa allmänna vägar kan å andra sidan anföras, att det i så fall vore inkonsekvent att vägra de städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, statsbidrag för samma slag av renhållningsåtgärder inom stadsplanelagda områden. Därtill kommer att kostnaderna för renhållningsåtgärder inom mera utvecklade samhällsbildning, som föranleder behov av detaljplanering, naturligt framstår som en sådan åtgärd till invånarnas bästa, som kommunen har att själv ombesörja och bekosta. Vi föreslår därför inte, att ändringarna i renhållningsskyldighetens omfattning skall föranleda någon ändring av statsbidragsreglerna. Det förtjänar framhållas, att de av oss förordade ändringarna i reg-

lerna om renhållning lämpligen bör utformas så att renhållningsåtgärderna — bortsett från renhållning av eventuella motorvägar o. d. — kommer att åligga staden (det stadsliknande samhället) icke i dess eventuella egenskap av »väghållare» utan i stället i dess egenskap av kommun. Därmed faller kostnaderna för renhållningen formellt utanför stadens (det stadsliknande samhällets) kostnader såsom väghållare. Eftersom redan nuvarande utformning av 9 § i förordningen om statsbidrag anger att staden (det stadsliknande samhället) kan få ersättning för sina kostnader såsom väghållare, kommer renhållningskostnaderna, bortsett från åtgärder beträffande eventuella motorvägar o. d. automatiskt att falla utanför de kostnader som enligt statsbidragsförordningen kan bli föremål för bidrag.

Slutligen finns i detta sammanhang anledning att något beröra den nedskräpning som numera i stor omfattning äger rum i anslutning till vägarna men utanför vägområdet. Såsom bland annat framhållits av fritidsutredningen är denna nedskräpning ett allvarligt problem, som för närvarande saknar tillfredsställande lösning, bland annat av den orsak att ansvaret är splittrat eller oklart. Enda klara lagreglering är nu den som med från och med år 1965 åstadkommits genom 23 och 24 §§ naturvårdslagen. 23 § föreskriver, att envar skall tillse att han inte skräpar ned i naturen med plåt, glas, plast, papper, avfall och annat, så att därav kan uppkomma otrevnad eller skada för annan. Har på viss plats i naturen skräpats ned eller eljest osnyggats och kan därav för närboende eller andra uppkomma obehag av någon betydelse eller skada till person eller egendom, äger länsstyrelsen enligt 24 § förelägga den som vållat eller eljest är ansvarig för nedskräpningen att iordningsställa plat-

sen samt vidtaga erforderliga åtgärder för framtiden. Även om dessa regler innebär en viss förbättring av situationen, kommer de dock — såsom också fritidsutredningen framhållit — i realiteten att medföra relativt ringa verkan, eftersom man måste räkna med att den skyldige endast sällan kommer att påträffas. En effektivare övervakning samt lämpligt skött propaganda kan här medföra viss ytterligare förbättring.

Samtidigt som det enligt vår mening står klart, att man icke kan ålägga väghållaren något direkt ansvar för renhållningen på områden som ej ingår i vägen, är det å andra sidan tydligt, att väghållaren i avsevärd utsträckning kan fördelaktigt påverka graden av nedskräpning genom att vidtaga olika åtgärder inom vägens område. Redan med nuvarande praxis att utrusta vägar med parkerings- och rastplatser och i viss utsträckning förse dessa med anordningar för sopor m. m. torde graden av nedskräpning utanför vägarna ha hållits på en lägre nivå än vad som eljest skulle ha varit fallet. Ytterligare åtgärder i denna riktning har varit att man genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg i viss utsträckning inventerat behovet av permanenta toalettanordningar utefter vägarna och även satt upp vissa hänvisningsskyltar på rastplatser o. dyl. Bensin- och servicestationer har härvid i stor omfattning lämnat sin medverkan. Genom att i ytterligare ökad utsträckning förse vägarna med väl anordnade parkerings- och rastplatser, utrustade med anordningar för sopor m. m. och i viss utsträckning även med toaletter, kan väghållaren i ökad grad lämna ett rimligt bidrag till nedbringandet av nedskräpningen utanför vägområdet. Vi me-

nar att det är skäligt, att väghållaren tar på sig vissa ökade kostnader för sådana väganordningar.

#### 6. Begränsning av underhållsåtgärderna

Nuvarande utformning av 5 § AVL innehåller i sin sista sats den regeln, att länsstyrelsen kan bestämma, huruvida väg skall hållas fri från hinder av snö och is i den omfattning, som kräves för biltrafik eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsel med åkdon framfört av dragare.

De utvidgningar av väghållarens åligganden som vi tidigare uttalat oss för medför, enligt vår uppfattning, behov att även utforma en regel som möjliggör lämpliga begränsningar av åtgärderna för vägens hållande i »tillfredsställande skick». Behov att kunna åstadkomma sådana begränsningar kan tänkas uppstå i olika avseenden. Så kan bli fallet t. ex. i fråga om sandning eller vidmakthållande av väganordningar. Vidare må framhållas, att man genom sådan ordning får ett alternativ till beslut om indragning av allmän väg och därmed ger väghållaren möjlighet att bibehålla viss vägsträcka eller väganordning (t. ex. bro) men i fortsättningen driva den till ett minimum av årliga kostnader. Lagreglerna om underhållsåtgärdernas omfattning synes därför lämpligen böra avslutas med en bestämmelse som ger länsstyrelsen möjlighet att besluta om inskränkningar i de åtgärder som eljest skall vidtagas. Utan att så särskilt utsäges i lagtexten torde det vara uppenbart att inskränkning i underhållsåtgärderna kan avse särskilt angiven del av vägen och innebära att åtgärd skall vidtagas blott viss tid av året eller genomföras i mindre grad än vad eljest är föreskrivet.

## KAPITEL 12

### Arbetslag för vinterväghållning på landet

#### Gällande bestämmelser och kritik av dessa

I 41—46 §§ AVL meddelas bestämmelser rörande arbetslag för vinterväghållning. Sådana arbetslag skall, därest vederbörande länsstyrelse så prövar erforderligt, finnas å länets landsbygd med uppgift att vid svårare snöfall biträda med vinterväghållningen, då det av vägförvaltningen i länet prövas oundgängligt för att hålla väg öppen för samfärdseln.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ifrågasatt, om förevarande bestämmelser bör bibehållas. Vissa vägförvaltningar har ansett bestämmelserna kunna utgå medan en vägförvaltning ansett dem böra bibehållas.

#### De sakkunniga

Enligt de före AVL gällande bestämmelserna skulle, om vägstyrelsen fann erforderligt, för ordnande av vinterväghållningen till snöploglag indelas lämpligt belägna och i övrigt tjänliga jordbruksfastigheter. Varje snöploglag skulle därvid tilldelas viss vägsträcka med skyldighet för ploglaget att, i den mån vägstyrelsen så fordrade, därå fullgöra vinterväghållning mot ersättning. Inom varje snöploglag utsågs av medlemmarna en snöplogfogde. Honom ålåg bl. a. att övervaka, att ploglaget åvilande vinterväghållning behörigen fullgjordes, samt att för sådant ändamål vid inträffande behov utfärda uppbud till ploglaget att verkställa erforderligt arbete.

1942 års vägsakkunniga framhöll, att snöploglagen icke längre kunde anses nödvändiga för snöplogning under normala väderleksförhållanden. Enligt dessa sakkunnigas mening borde man inte anlita tjänstepliktsförfarande — vilket ett användande av snöploglagsorganisation innebar — för arbetsuppgifter, vilka utan svårighet, låt vara i vissa fall med större kostnader, kunde ombesörjas på annat sätt. Det borde inte förekomma, att någon tvingades till ett arbete, som lika väl kunde utföras av annan efter frivillig överenskommelse.

De nuvarande arbetslagen är alltså en beredskapsorganisation, avsedd att tagas i bruk endast vid mera exceptionella väderleksförhållanden, såsom vid särskilt ihållande och svåra snöfall eller vid drivbildningar. Arbetslagen har att vid sådana tillfällen verkställa snöskottning och de övriga arbeten, som erfordras för att åter öppna vägen för trafik. Arbetslagen får endast tagas i anspråk, då det av vägförvaltningen prövas »oundgängligt» för att hålla väg öppen för samfärdseln. Vid riksdagsbehandlingen av förslaget till nuvarande föreskrifter uttalade vederbörande utskott, att arbetslag icke finge tagas i anspråk, förrän vägförvaltningarna sökt skaffa erforderlig personal på annat sätt.

Enligt vår mening äger de skäl, som i samband med vägväsendets förstatligande talade för upprättandet av en särskild beredskapsorganisation för särskilt svåra snöförhållanden i form av särskilda ar-

betslag för vinterväghållning, icke längre samma giltighet. Med den nuvarande organisationen av vägunderhållet inom statens vägverk och med de tekniska resurser, som numera står till buds, torde situationer av ifrågavarande slag undantagslöst — låt vara ibland med vissa

svårigheter — kunna bemästras utan anlåtande av dylika arbetslag. Med hänsyn härtill bör bestämmelserna i 41—46 §§ om arbetslag för vinterväghållning utgå ur AVL, vilket också förutsätter ändring av straffbestämmelserna i nuvarande 61 § AVL.



## Vägnämnder och länsvägnämnder

### Gällande bestämmelser m. m.

Enligt 16 § AVL företrädes i vägfrågor de lokala vägintrössena på landet och i de städer, där kronan ensam är väghållare, av vägnämnder och länsvägnämnder. Närmare bestämmelser rörande sagda organs organisation och funktion lämnas i lagen den 30 juni 1943 om vägnämnder och länsvägnämnder. Vägnämndernas områden har bestämts genom K K den 30 september 1966 om rikets indelning i vägnämndsområden.

Inledningsvis bör erinras om att vägnämnd har till uppgift att avgiva yttrande i alla frågor som berör nämndens område, såsom frågor om byggande av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän samt indragning av allmän väg, ävensom att framställa förslag i frågor rörande vägväsendet och vägtrafiken. Därjämte äger nämnden anföra besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och länsstyrelsens beslut i vägfrågor. Ledamöter i vägnämnd väljes av kommunalfullmäktige eller, om vägnämndens område innefattar två eller flera kommuner, av valda ombud från de olika kommunerna, för en period av fyra år.

Länsvägnämndernas uppgift är att verka för vägfrågor som är gemensamma för flera eller alla vägnämndsområden inom ett län. En av länsvägnämndernas viktigaste uppgifter är att medverka vid upprättandet av flerårsplaner. De har bl. a. att avgiva yttranden i vägfrågor och äger anföra besvär över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och länsstyrelsens beslut. Ledamöterna utses för en tid av

fyra år av länsstyrelsen, skogsvårdsstyrelsen och vägnämnderna. Länsstyrelsen förordnar två ledamöter samt skogsvårdsstyrelsen som regel en och varje vägnämnd en ledamot. Länsvägnämnderna är sammanslutna i ett förbund, vilket för sin verksamhet erhåller statsbidrag.

Frågan om vilka organ som bör företräda de lokala vägintrössena ävensom dessa organs organisation och funktion har behandlats i ett förslag rörande vägväsendets distriktsorganisation, vilket avgivits av en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsatt kommitté (SOU 1962:46).

### De sakkunniga

I likhet med vad som anförts i sagda förslag anser vi, att de engagemang, som kommunerna har på ett flertal områden medför, att vägfrågorna spelar en mycket väsentlig roll ur rent kommunal synpunkt. På de kommunala myndigheterna ankommer det nämligen att svara för planerna för bebyggelseutvecklingen och markanvändningen. Viktiga förutsättningar för koncentration av servicefunktionerna till vissa centralorter skapas av bilismen och vägnätets utveckling. Anledning synes därför finnas för de kommunala myndigheterna att aktivt medverka vid vägplaneringen och väghållningen i allmänhet. Man torde i än högre grad i de blivande storkommunerna kunna påräkna ett betydande intresse för att vägfrågorna löses på ett för kommunen lämpligt sätt och att erforderlig samordning sker mellan den kommunala planeringen och kommunikationerna.

Mot bakgrund av vad sålunda anförts synes de kommunala organen vara ett lämpligare forum för handläggning av vägfrågorna än de nuvarande vägnämnderna. De funktioner på vägväsendets område, som hittills tillkommit vägnämnderna, anser vi därför i likhet med förenämnd kommitté i fortsättningen böra anförtros åt kommunerna. Härigenom skulle visserligen det antal enheter, med vilka respektive vägförvaltningar i vissa ärenden har att samråda, komma att öka, men å andra sidan är antalet ärenden, i vilka sådana samråd skall ske, relativt begränsat. Vid en fortsatt kommunreform kommer dessutom antalet samrådsenheter att minska.

Vad angår länsvägnämnderna anser vi i likhet med den förenämnda distriktsorganisationskommittén, att dessa bör erhålla en mera allsidig representation än vad som nu är fallet, så att i varje sådan nämnd kan ingå representanter för exempelvis jordbruket, skogsbruket, näringslivet i övrigt, städerna, lands-

kommunerna, den yrkesmässiga trafiken, den övriga trafiken samt totalförsvaret. Sammansättningen bör dock icke bindas till ett på förhand bestämt antal representanter för varje näringsgren, intresseorganisation etc, utan varje länsvägnämnd bör få en i förhållande till näringslivet och trafiken inom länet avvägd representation. Det totala antalet ledamöter i respektive nämnder torde lämpligen böra sättas till tolv, att förordnas av Kungl. Maj:t efter förslag av respektive länsstyrelser.

Ett överförande å kommunerna av de nuvarande vägnämndernas arbetsuppgifter liksom en förändring av länsvägnämndernas sammansättning förutsätter ändringar i nuvarande 16 § AVL, varjämte lagen den 30 juni 1943 om vägnämnder och länsvägnämnder bör upphävas och de närmare bestämmelserna rörande länsvägnämnderna inflyta i AVL. Slutligen bör kungörelsen den 30 september 1966 om rikets indelning i vägnämndsområden upphävas.

## KAPITEL 14

### Rättegången i vägmål

#### *Överflyttande av vägrättsmålen från ägodelningsrätt till expropriationsdomstol*

##### **Nuvarande regler och kritik av dessa**

Enligt AVL skall vägrättsmålen prövas av ägodelningsrätt såsom första instans. Före AVL:s tillkomst avgjordes vägrättsmålen i denna instans av allmän under rätt. Till stöd för dessa måls överflyttande till ägodelningsrätt anförde departementschefen i 1943 års prop. med förslag till den nuvarande lagen följande.

Då härads- och rådhusrätterna endast undantagsvis sammanträda på den plats, där vägen är belägen eller skall anläggas, blir den av domstolen verkställda värderingen i allmänhet grundad på andras utsago, vilket med hänsyn till målets natur är mindre lämpligt. Parterna finna sig därför ofta föranlåtna att söka genom vidlyftig argumentering och inkallande av vittnen och sakkunniga komplettera utredningen. Härigenom förlänges och fördyras processen.

Motsvarande förhållanden ha på ett närliggande område, nämligen beträffande mål om enskilda vägar, nyligen föranlett att allmän underrätt utbyts mot ägodelningsrätt. De skäl, som anförts till stöd härför, torde med i huvudsak samma fog kunna åberopas för att lägga vägrättsmålen under ägodelningsrätt. Härigenom skulle vinnas större förutsättningar för en riktig uppskattning av ersättningsbeloppen. Om ägodelningsrätten sammanträder på platsen, något som regelmässigt torde bli fallet, lär målet kunna avgöras med förhållandevis små kostnader för parterna.

Inledningsvis må här vidare erinras om att ägodelningsrätt består av en ägodelningsdomare såsom ordförande samt tre ägodelningsnämndemän. Ordina-

rie domare i domsagan är i regel ägodelningsdomare. Ägodelningsdomaren äger kalla överlantmätaren och länsarkitekten att biträda ägodelningsrätten, där så finnes erforderligt.

Vid tidpunkten för införandet av AVL skulle enligt bestämmelserna i expropriationslagen i dess då gällande lydelse den som av Kungl. Maj:t fått rätt till expropriation anhängiggöra ett särskilt mål vid allmän domstol, varefter expropriationsersättningen bestämdes av en för varje mål särskilt tillsatt expropriationsnämnd. Domstolens befattning med expropriationsmålet var därför väsentligen endast av formell natur. Enligt en i expropriationslagen vidtagen ändring, vilken trädde i kraft den 1 april 1950, gäller bl. a. följande. Expropriationsersättningens bestämmande skall i sin helhet göras av domstol i stället för expropriationsnämnd. I första instans skall dessa mål behandlas av särskilt inrättade expropriationsdomstolar. Sådan domstol, som skall finnas i varje domsaga och varje stad med rådhusrätt, skall bestå av ägodelningsdomaren i orten som ordförande samt i regel två expropriationstekniker och två nämndemän i orten som ledamöter. Teknikerna skall tillkallas av ordföranden bland en särskild, för varje län utsedd kår av experter i fråga om fastighetsvärdering. Hälften av dessa tekniker skall ha erfarenhet i fråga om fastighetsvärdering inom tätorter och hälften beträffande dylik värdering på landet. Även nämndemännen kallas till tjänstgöring av domstolens ordförande,

som därvid skall tillse att såvitt möjligt den ene av nämndemännen är fastighetsägare men den andre fristående från fastighetsägareintressen.

Mot nuvarande domstolsförfarande har kritik riktats av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som anser att expropriationsdomstol är med hänsyn till sammansättningen avgjort att föredraga framför ägodelningsrätt. Skulle vägrättsmålen förläggas till expropriationsdomstol är det dock enligt styrelsen ett oeftergivligt villkor, att bestämmelserna i 48 § expropriationslagen inte blir tillämpliga i sådana mål, enär dessa bestämmelser förhindrar utbetalning av förskott. Överflyttas vägrättsmålen till expropriationsdomstol kommer dessutom, framhåller styrelsen, den fördelen att vinnas att de i rättegångsbalken stadgade rättsmedlen blir tillämpliga d. v. s. i princip rättsmedlet vad. Enligt nu gällande regler är rättsmedlet besvär, vilket omöjliggör anslutningsvad och tvingar väghållaren understundom att, i brist på information om motpartens intentioner anföra besvär reservationsvis.

#### De sakkunniga

Frågan om vägrättsmålen överflyttande till expropriationsdomstolarna upptogs till diskussion redan i ett av markutredningen år 1948 framlagt betänkande med förslag till vissa ändringar i expropriationslagstiftningen (SOU 1948: 4 s. 150). I betänkandet uttalades följande i frågan.

Vägmålen avse icke sällan mark, som är belägen inom tätorter. Värderingen av sådan mark kommer att vid tillämpningen av de föreslagna värderingsgrunderna bli komplicerad och kräva bedömande av sakkunniga, som icke finnas representerade i ägodelningsrätterna med deras nuvarande sammansättning. Vid bibehållande av nuvarande organisation av ägodelningsrätterna och deras befattning med vägmålen och med ändring i enlighet med markutred-

ningens förslag beträffande expropriationsmyndigheten och dess sammansättning kan det allvarligt befaras, att mark inom samma ort och kanske även olika delar av samma fastighet kommer att ersättas efter olika grunder. Det kan därigenom att ägodelningsrätterna sakna särskild kompetens för bedömande av tätbebyggelsevärden även befaras, att deras värderingar icke komma att verkställas med tillräcklig kännedom om de faktorer, som konstituera ett tätbebyggelsevärde. Detta kan leda till att ersättningar utdömas, som kunna återopas vid expropriationsmål. Ur synpunkten av en enhetlig praxis i alla mål, som avse ersättning för mark, synes markutredningen synnerligen starka skäl tala för att vägmålen överföras till expropriationsdomstolarna.

Tvekan rörande lämpligheten av detta förslag har yppats med hänsyn till att vägmålen ofta avse smärre områden på landet, där ägodelningsrätterna ha ansetts äga erforderlig kompetens att bedöma värdena. Emot detta vill utredningen framhålla, att vägmålen icke sällan avse en väg, som drages genom ett samhälle, eller en befintlig väg, som vidgas. I båda fallen beröres ofta ett större antal markägare. Expropriationsdomstolarna kunna då handlägga dessa mål samtidigt vid besök på platsen.

Markutredningen vill på anförda grunder förorda, att vägrättsmålen överflyttas till de blivande expropriationsdomstolarna.

Enligt ett särskilt yttrande av en av markutredningens ledamöter, nuvarande överståthållaren B. A. Nordenstam, borde vägrättsmålen där ej i särskilda fall omständigheterna föranleder till annat bibehållas hos de vanliga ägodelningsrätterna. Att generellt överflytta dessa mål till expropriationsdomstol eller till en »förstärkt» ägodelningsrätt syntes honom vara att i onödan komplicera och fördyra vägrättsmålens handläggning. Departementschefen uttalade att det åtminstone tills vidare icke syntes lämpligt att till expropriationsdomstolarna överflytta vägrättsmålen från ägodelningsrätterna (NJA II 1950, sid. 248). Visserligen, framhöll departementschefen, förededde dessa mål stora principiella likheter med de allmänna expropriationsfrågorna och de föreslagna expro-

priationsdomstolarna avsågs bli särskilt kvalificerade, men en överflyttning skulle, såsom framhållits av nämnde reservant, utan tvingande skäl komplicera och fördyra handläggningen av dessa mål.

Skälen för den av markutredningen gjorda rekommendationen om överflyttning av vägrättsmålen från ägodelningsrätt till expropriationsdomstol synes enligt vår mening ha tillvuxit i styrka under den tid som förflutit efter det utredningen lade fram sitt betänkande. Målen tenderar nämligen att bli alltmer omfattande och framför allt mer komplicerade på grund av att vägmärken, som skall ianspråktagas, allt oftare är belägen inom tätorter. Härigenom kan värderingen av sådan mark, såsom markutredningen påpekade, komma att kräva bedömande av sakkunniga, som inte finns representerade i ägodelningsrätterna men väl i expropriationsdomstolarna, till vilka sistnämnda som ledamöter kan kallas tekniker med erfarenhet i fråga om fastighetsvärdering inom tätort. Eftersom i vägmål väghållaren numera, särskilt när det gäller motorväg, ofta genom expropriationsförfarande förvärvar marken med äganderätt men i andra fall på sedvanligt sätt med vägrätt, föreligger vidare risk att olika värderingsnormer i vägmål inom t. o. m. samma domsområde utbildar sig. De nu anförda synpunkterna talar sålunda för att vägrättsmålen — jämte målen om inlösen — överflyttas till expropriationsdomstol.

Vid ett övervägande av frågan om vägrättsmålen överflyttande till expropriationsdomstol bör emellertid även uppmärksammas vad fastighetsbildningskommittén i sitt betänkande om fastighetsbildning (SOU 1963: 68) föreslagit därom att jordmålen, sedan de handlagts vid en förrättning, skall kunna överprövas i två domstolsinstanser, varav den första avses skola benämnas

jorddomstol. Minst en sådan domstol skall finnas vid varje hovrätt. Från jorddomstol skall målen kunna fullföljas till högsta domstolen. Ägodelningsrätterna avses komma att avskaffas. Med anledning härav har fastighetsbildningskommittén ställt sig frågan, huruvida sådana mål som på grund av föreskrifter i särskild lagstiftning skall prövas av ägodelningsrätt framdeles skall behandlas i likhet med jordmål och således upptagas av jorddomstol eller handläggas av annan domstol. Enligt nämnda kommitté torde det få ankomma på denna att taga ställning till detta spörsmål vid utarbetandet av förslag till följdförfattningar till fastighetsbildningslagen. I detta sammanhang må även framhållas att expropriationsutredningen är sysselsatt med att för expropriationsmålen del utreda frågan om domstolsorganisationen och att den därvid bl. a. kommer att undersöka i vad mån expropriationsförfarandet kan anpassas efter de linjer, som kommit till uttryck i fastighetsbildningskommitténs förslag.

Fastighetsbildningskommitténs förslag om ägodelningsrätternas avskaffande kan sålunda föranleda, att vägrättsmålen måste handläggas vid annan domstol än ägodelningsrätt. Vi anser emellertid att en överflyttning av vägrättsmålen till expropriationsdomstol bör kunna ske även om fastighetsbildningskommitténs förslag blir föremål för lagstiftning. Den omständigheten att även de organisatoriska frågorna inom expropriationsväsendet är under övervägande bör inte heller hindra en sådan överflyttning, eftersom ståndpunktstagandet till dessa frågor knappast kompliceras av att även vägrättsmålen måste beaktas i sammanhanget.

På grundval av vad sålunda anförts föreslår vi att vägrättsmålen och målen om inlösen enligt AVL överflyttas till expropriationsdomstol.

Med hänsyn till den personella och kanslimässiga anknytningen mellan ägodelningsrätt och expropriationsdomstol å ena sidan samt de allmänna underrätterna å andra sidan kommer den föreslagna övergången inte att totalt sett medföra någon ökad arbetsbelastning. Där emot kan i de fall domstolarna arbetar på avdelningar, »expropriationsavdelningarna» i någon mån behöva förstärkas.

Det ordinära förfarandet vid expropriationsdomstol synes i huvudsak böra göras tillämpligt också i fråga om förevarande vägrätts- och inlösenmål. Föreskrifterna om förfarandet torde lämpligen böra utformas efter mönster av motsvarande processuella regler i byggnadslagen och naturvårdslagen, som ju också innehåller moment av tvångsrättslig karaktär och hänvisningar till expropriationslagen i fråga om förfarandet.

### *Fråga om rättegångskostnader i vägmål*

#### **Nuvarande regler och kritik av dessa**

Enligt 23 § AVL skall i mål om ersättning för upplåtelse av mark till väg väghållaren vidkännas å ömse sidor uppkomna rättegångskostnader, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

I det följande lämnas en redogörelse för gällande bestämmelser om rättegångskostnader i andra lagar med tvångsrättsligt innehåll.

*Ensittarlagen* kan sägas innefatta rätt till expropriation till förmån för enskild. Förfarandet är anordnat som en lantmåteriförrättning med möjlighet till besvär till ägodelningsrätt. Lagen stadgar endast att kostnad för förrättning, fastställelse och löseskillingsfördelning skall betalas av nyttjanderättshavaren (15 §).

Vid ägodelningsrätten och högre instanser gäller rättegångsbalkens allmänna regler om rättegångskostnader i tvistemål.

*Kungl. förordningen den 16 maj 1884 angående patent* föreskriver att patent under vissa förutsättningar kan tvångsvis upplåtas till allmänhetens fria begagnande eller utövas för statens räkning. Patentinnehavaren är därvid berättigad till »full ersättning». Träffas ej överenskommelse härom skall frågan avgöras av domstol (17 §). Särskilda bestämmelser om rättegångskostnader är ej givna, varför rättegångsbalkens allmänna bestämmelser om rättegångskostnader i tvistemål får anses gälla. Samma är förhållandet i förslaget till den nya patentlagen, som också innehåller vissa tvångsrättsliga regler (prop. 40/1966).

Lösen och annan ersättning enligt 4 kap. *gruvlagen* den 3 juni 1938 skall bestämmas vid förrättning av bergmästare och gode män (38 §). Talan mot sådan förrättning fullföljes i denna del till allmän domstol, där rättegångsbalkens allmänna regler synes bli tillämpliga.

Enligt 2 kap. 57 § *nyttjanderättslagen* har arrendator i vissa fall förköpsrätt till den arrenderade jorden enligt vad därom närmare stadgas i en den 22 december 1943 meddelad lag i ämnet. Särskilda bestämmelser om rättegångskostnad är icke heller här meddelade.

*Allmänna förfogandelagen* den 26 maj 1954 föreskriver att ersättning för förnödenhet, som med stöd av lagen ställs till kronans förfogande, skall bestämmas av vissa i lagen närmare angivna administrativa organ. Besvär över ersättningsbesluten handläggs av ett centralt administrativt organ såsom sista instans. Bestämmelser om kostnadsersättning är icke meddelade, vilket innebär att förvaltningsrättens regler om rätt till ersättning för kostnader i administrativ process får anses gälla.

*Lagen* den 3 september 1939 om *enskilda vägar* innehåller ävenledes bestämmelser av expropriationsrättsligt innehåll. Ersättning skall utgå bl. a. för mark som tages i anspråk för en enskild väg. Förfarandet är utformat på olika sätt beroende på om fråga är om väg inom område med tätare bebyggelse (3 kap.) eller icke (2 och 4 kap.). I båda fallen handläggs ärendet till en början vid förrättning. Besvär över förrättningen handlägges i ärenden enligt 3 kap. hos länsstyrelsen men eljest av ägodelningsrätten. För vägfrågor som på detta sätt kommer under ägodelningsrättens prövning innehåller *lagen* icke några särskilda bestämmelser om rättegångskostnader utan hänvisar beträffande förfarandet i allmänhet till vad som gäller för klagan över avslutat laga skifte (38 § andra stycket), vilket i förevarande fråga innebär att rättegångsbalkens allmänna regler om rättegångskostnad i tvistemål gäller. — Är 3 kap. i *lagen* om enskilda vägar tillämpligt skall ersättningsfrågan genom stämning hänskjutas till domstol (ägodelningsrätt). Om kostnaderna i denna rättegång föreskrives, att vägsamfälligheten skall vidkännas såväl sina egna som motpartens rättegångskostnader, såvida ej domstolen («rätten») med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna (86 § fjärde stycket).

På samma sätt som i 3 kap. *lagen* om enskilda vägar har frågan lösts i *naturvårdslagen*, tillkommen år 1964.

*Vattenlagen* innehåller ett flertal bestämmelser av tvångsrättsligt innehåll. Mål härom handlägges som ansökningsmål. I dessa mål tillämpas beträffande ersättning för kostnader olika principer i första instansen och överinstanserna. I första instans tillämpas en princip (VL 11 kap. 65 §) som innebär att sökanden skall ersätta motparten dennes »nödiga»

kostnader. Enligt uttryckligt stadgande kan motparten åläggas betala sökanden sådan kostnad som vållats denne av vårdslöshet eller försummelse från motpartens sida. — I överinstanserna (vattenöverdomstolen och högsta domstolen) gäller efter lagändring den 10 mars 1961 att sökanden, där ej annat föranledes av 18 kap. 6 och 8 §§ rättegångsbalken, städse själv skall vidkännas sina kostnader i vattenöverdomstolen så ock kostnad som åsamkas motpart genom att sökanden fullföljt talan (106 §). I övriga fall är 18 kap. rättegångsbalken tillämpligt.

*I lagen* den 28 juni 1918 om rätt att över annans mark framdraga ledning för vatten till husbehovsförbrukning föreskrives att ersättningsfrågor som kan uppkomma på grund av *lagen* skall handläggas av allmän underrätt i orten. Beträffande därvid uppkommande kostnader gäller att kändanden skall ersätta motparten nödiga kostnader i första instans (6 §). I övrigt får rättegångsbalkens allmänna regler anses gälla.

*Lagen* den 1 december 1950 om ersättning för mistad fiskerätt innehåller — i likhet med sistnämnda båda lagar — skilda bestämmelser om ersättning för rättegångskostnader i första instans och överinstanserna. I första instans (fiskevärderingsnämnd) gäller samma regler som i expropriationslagen, även om bestämmelserna är något annorlunda utformade i de båda lagarna. I överrätterna skall kronan i princip svara för sina egna rättegångskostnader. Sådana kronans rättegångskostnader som i överinstans föranledes av motpartens försummelse eller vårdslöshet i rättegången skall dock motparten ersätta kronan. I fråga om motpartens kostnader i överinstans tillämpas i första hand rättegångsbalkens allmänna regler med den inskränkningen att kronan skall betala

kostnad som åsamkas motparten genom att kronan fullföljt talan (6 § första stycket tredje punkten).

I ett av *tredje lagutskottet* avgivet, av riksdagen godkänt utlåtande nr 19 år 1959 rörande ändrade regler i fråga om expropriationskostnader uttalar utskottet sammanfattningsvis:

»Utskottet finner det i likhet med motiönärerna motiverat, att expropriationslagens rättegångskostnadsbestämmelser beträffande i första hand rättegången i överrätt ändras. En sådan reform kan företagas efter flera olika linjer, och gällande rätt erbjuder såsom framgått av den tidigare redogörelsen en rik provkarta på tänkbara alternativ. Vilket alternativ man därvidlag bör välja kräver mera ingående undersökningar och överväganden än dem utskottet haft möjlighet att företaga. Syftet med en reform synes emellertid böra vara att införa ett moment som, utan att behöriga rättssäkerhetskrav blir åsidosatta, verkar återhållande på fastighetsägarens benägenhet att överklaga. I och för sig synes det icke orimligt att fordra att en sådan part, liksom t. ex. den förlorande parten i ett skadeståndsmål, tvingas att ingående överväga huruvida han har något att vinna på ett överklagande. Så är f. n. icke fallet. Han har i stället — tillspetsat uttryckt — allt att vinna men intet att förlora. Därmed har utskottet icke i likhet med Göta hovrätt velat säga, att man här liksom i vattenlagen bör tillämpa rättegångsbalkens allmänna regel att den tapande skall vidkännas både sina egna och motpartens kostnader. En sådan princip skulle kunna medföra, att en fastighetsägare, som i första instans tillerkänts ersättning men efter klagan av den exproprierande befinnes vara icke berättigad till ersättning, kan bli förpliktigad att betala — förutom sina egna — den exproprierandes rättegångskostnader. En enligt denna princip utformad ersättningsregel kan i vissa fall te sig alltför sträng. Vid en jämförelse med vattenlagen bör f. ö. beaktas att denna lag, när fråga är om ersättning för bl. a. skada å mark, har en för fastighetsägaren betydligt förmånligare ersättningsregel i det att ersättning skall utgå med 150 procent av skadans belopp. Utskottet erinrar i sammanhanget också om att en utredning nyligen föreslagit en viss jämkning i vattenlagens tämligen stränga regler.

En ersättningsregel som innebär att den nuvarande principen i 67 § expropriationslagen skall gälla, såvida ej domstolen »med hänsyn till omständigheterna finner skäligt att annorlunda förordna» har naturligtvis mycket som talar för sig. Efter denna linje har problemet lösts — dock ej genomgående — i väglagarna, byggnadslagen, strandlagen och naturskyddslagen. Det är icke uteslutet att man med en sådan regel skulle ha de största möjligheterna att uppnå ett »rättvist» resultat i varje särskilt fall. En regel som den senast diskuterade lämnar å andra sidan parter och domstolar utan egentlig ledning, och det skulle sannolikt dröja mycket länge innan en fast och vägledande praxis på området hunnit utbildas sig. Icke heller denna väg att lösa problemet synes därför i första hand böra komma i fråga.

Idealet synes vara en regel som å ena sidan tvingar fastighetsägaren att icke överklaga utan skäl men å andra sidan tager tillbörlig hänsyn till den speciella situation vari han genom expropriationen blivit försatt. Regelen bör vidare vara enkel och möjliggöra för parterna att med någon grad av sannolikhet bedöma utgången i förväg. Av nu gällande olika lagar med expropriationsrättsligt innehåll synes ingen motsvara det uppställda idealet i så hög grad som 1950 års lag om ersättning för mistad fiskerätt. Tillkommet år 1957 är dess system också det modernaste. Det innebär i korthet den modifikationen av expropriationslagens princip att fastighetsägaren får vidkännas sina egna rättegångskostnader i överrätt om han klagat och förlorat.

Innan slutlig ståndpunkt fattas bör emellertid konsekvenserna belysas på ett mera fullständigt sätt än här kunnat ske. Det närmare övervägandet synes böra ankomma på Kungl. Maj:t. En reform i den nu angivna riktningen synes utskottet så angelägen, att förslag därom utan avvaktan på övriga reformfrågor inom expropriationslagstiftningens område snarast möjligt bör föreläggas riksdagen».

Expropriationsutredningen föreslog därefter i sitt år 1964 avgivna betänkande om förtida tillträde, expropriationskostnad m. m. (S.O.U. 1964:32) att den nuvarande regeln i expropriationslagen om att den exproprierande i princip är skyldig att ersätta motparten dennes kostnader i samtliga instanser oavsett sakens



utgång bör bibehållas endast med avseende å processen i första instans. Fullföljes talan skulle beträffande skyldigheten att svara för rättegångskostnad i högre rätt gälla, att den exproprierande i princip alltid själv skall svara för sina kostnader, ävensom för kostnad som åsamkas motpart genom att den exproprierande ensam fullföljt talan; i övrigt skulle bestämmelserna i 18 kap. rättegångsbalken lända till efterrättelse.

På grundval av betänkandet utarbetades proposition i ämnet (prop. 73/1966). Däri anslöt man sig i huvudsak till utredningens förslag. Den 1 juli 1966 trädde de nya bestämmelserna i kraft. Enligt dessa gäller sålunda beträffande skyldigheten att svara för kostnad i högre rätt att, med tillämpning i övrigt av 18 kap. rättegångsbalken, den exproprierande skall, där ej annat föranledes av 18 kap. 6 och 8 §§ samma balk, alltid själv vidkännas sina kostnader, så ock kostnad som åsamkas motpart genom att den exproprierande fullföljt talan.

#### De sakkunniga

Såsom framgår av det ovanstående skall enligt nuvarande 23 § AVL väghållaren vidkännas å omse sidor uppkomna kostnader i målet, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna. Av i vart fall ordalydelsen att döma — det talas om ägodelningsrätten och ej om exempelvis rätten — torde tveksamhet enligt vad som framgår av tredje lagutskottets utlåtande nr 19 år 1959 kunna råda om den i paragrafen uttryckta principen icke är tillämplig endast i första instans. För förfarandet i överrätt hänvisar lagen nämligen till de bestämmelser om mål som anhängiggjorts genom stämning som finns i jorddelningslagen, vilken i sin tur i detta hänseende hänvisar till

rättegångsbalkens allmänna bestämmelser om rättegångskostnader i tvistemål. Dessa innebär att part som tappar målet skall i princip ersätta motparten hans rättegångskostnader. Även om något prejudicerande avgörande ej föreligger så torde dock i rättstillämpningen paragrafen ha ansetts tillämplig i överrätt.

Från väghållarens synpunkt kan det givetvis vara önskvärt att allmänprocessuella rättegångskostnadsregler är att tillämpa i överrätt, enär dessa regler är ägnade att förhindra omotiverade överklaganden. För markägaren, som utan egen förskyllan blir fråntagen mark för vägändamål, ter sig emellertid förhållandet annorlunda. Han har ett starkt intresse av att kunna fullfölja sin talan i överrätt för att på så sätt få sig tillerkänd så hög ersättning som möjligt. Häri ligger då givetvis en risk att markägaren klagat utan bärande skäl, om icke en regel av hämmande innebörd finns.

Expropriationsutredningen lade som ovan nämnts år 1964 fram ett förslag om ändring av expropriationslagens bestämmelser på området och anförde bl. a. följande (SOU 1964:32 s. 66).

Det system, som införts i lagen om ersättning för mistad fiskerätt och som i princip innebär, att sakägaren får stå sina egna kostnader endast för det fall, att han klagat och förlorat, men att han eljest är berättigad till gottgörelse av exproprianten, har som tidigare nämnts numera införts också i vattenlagen. Principen har därigenom kommit att gälla för åtskilliga expropriationsfall. Uppenbarligen är det önskvärt att i detta avseende söka uppnå enhetlighet i lagstiftningen. En regel av motsvarande innebörd skulle också för expropriationslagens del helt tillgodose det syfte, som i det föregående uppställts för lagändringen. Ehuru regeln är stelare än den nyss berörda kostnadsbestämmelsen i lagen om allmänna vägar, erbjuder den i stor utsträckning samma fördelar som denna. Vid sidan härav har den förtjänsten av att vara klar och entydig. Det blir genom en sådan regel möjligt för parterna att förutse, hur kostnadsfrågan kommer att bedömas i skilda

situationer. Expropriaten får med en sådan kostnadsregel en av de speciella förhållandena motiverad särskild förmånlig behandling. Bortsett från fall av rättegångsmissbruk o. d. behöver han sålunda aldrig betala motsidans kostnader. Sina egna kostnader får han ersätta icke blott då han själv klagat och vinner utan även — oavsett utgången av målet — då kostnaderna åsamkas honom genom att exproprianten klagat.

Utredningen vill av nyss anförda skäl föreslå att kostnadsregeln i 67 § ExL ändras i den riktning, som nu senast angivits. Härigenom synes framför allt kunna vinnas en från allmän synpunkt önskvärd begränsning av risken för att de förvärv, för vilkas genomförande expropriation måste tillgripas, onödigtvis fördröjes och fördyras. Regeln bidrager också i sin tur till upprätthållandet av principen, att rättegångens tyngdpunkt skall ligga i första instansen.

Vad expropriationsutredningen sålunda föreslog och som i princip lagfästes fr. o. m. den 1 juli 1966 synes så långt det sig göra låter kunna tillgodose väghållarens intresse av att motpart ej klagat i onödan liksom motpartens intresse av att även få tveksamma frågor under överrätts prövning utan att denne, i händelse han förlorar, även behöver stå väghållarens kostnader. Med hänsyn härtill och för att nå största möjliga enhetlighet mellan olika tvångsrättsliga lagar ävensom med beaktande av de övriga skäl expropriationsutredningen anför bör nyssnämnda förslag om rättegångskostnadsregler göras tillämpligt jämväl beträffande vägrättsmål.

### *Om forskottsbetalning m m i vägmål*

#### **Vissa önskemål om reformer**

Vid 1962 års riksdag väcktes en motion angående tidpunkten för utbetalande av ersättning vid expropriation av vägmark. I motionen påtalades att sakägare i vissa fall, särskilt då vägmarken från början tagits i anspråk med vägrätt men väghållaren därefter utverkat tillstånd att

expropriera äganderätt till marken, kan få vänta på ersättning lång tid efter det marken tagits i anspråk. Motionärerna hemställde bl. a. att riksdagen för sin del måtte besluta att väghållare, i de fall mark tas i anspråk genom expropriation, skulle få rätt att utge ersättning innan slutligt avtal kommit till stånd eller lagakraftvunnen dom förelåg. Motionen behandlades av tredje lagutskottet, som i sitt utlåtande (L<sup>3</sup>U 1962:37) till en början erinrade om att fastighetsägare enligt AVL är skyldig att upplåta för väg erforderlig mark, när arbetsplan för vägen fastställts genom lagakraftägande beslut, att fastighetsägaren å sin sida är berättigad att, så snart mark tagits i anspråk, instämna talan om ersättning till ägodelningsrätt samt att någon skyldighet för väghållaren att, innan lagakraftvunnen dom därom föreligger, utbetala ersättning till markägaren icke är för handen. Med tanke på det fall, att väghållaren efter det mark tagits i anspråk med vägrätt övergår till att begära expropriation av marken, erinrade utskottet vidare om ett under förarbetena till den allmänna väglagstiftningen gjort uttalande (jfr prop. 1943:223 s. 226) rörande förhållandet mellan mål angående ersättning för vägrättsupplåtelse och en eventuell expropriation. Av uttalandet framgick bl. a. att i dylikt fall en med stöd av väglagen väckt talan om ersättning borde avvisas, om stämning i expropriationsmålet redan utfärdats, och att, om expropriationsfrågan ej fortskridit så långt, målet borde vilandeförklaras i avbidan på frågan om expropriation komme till stånd.

Utskottet konstaterade därjämte att fastighetsägaren, om väghållaren enligt medgivande från fastighetsägaren eller på grund av vägrätt redan fått tillträde till marken, inte kunde jämlikt ExL:s bestämmelser utverka domstols förordnande om nedsättning av preliminärt

ersättningsbelopp. I likhet med ett flertal remissinstanser, som yttrat sig över motionen, fann utskottet det från såväl allmän som enskild synpunkt otillfredsställande att markägare sålunda i vissa fall kunde nödgas vänta på ersättning lång tid efter det att marken tagits i anspråk. Utskottet fann det angeläget, att berörda missförhållanden i all möjlig utsträckning undanröjdes. Problemet var emellertid enligt utskottets mening icke begränsat till fall, där fråga var om åtkomst av vägmark. Förhållandena framstod fastmera som lika otillfredsställande vid varje expropriation, där tillträde till marken skett antingen före expropriationsförfarandets igångsättande på grund av medgivande av fastighetsägaren eller också under expropriationsrättegången efter överenskommelse mellan parterna eller — därest markägaren av försummelse eller av annan orsak underlåtit att framställa yrkande om nedsättning — efter förordnande jämlikt 37 § ExL. Enligt utskottets mening borde vidare en reform inte, såsom motionärerna yrkat, endast taga sikte på att den exproprierande skulle få rätt att utge ersättning vid förhandstillträde, utan även på att fastighetsägaren skulle vara berättigad att, om han så yrkade, utfå sådan ersättning. Utskottet konstaterade att den väckta frågan hade nära samband med de spörsmål som dryftats i tredje lagutskottets utlåtande nr 16 år 1958 i anledning av motioner om viss ändring av 33 § expropriationslagen. Bland de åtgärder, som förtjänat övervägas i syfte att råda bot på uppkommande olägenheter av att viss tid kunde komma att förflyta, nämndes i sistnämnda utlåtande bl. a. möjligheten att utvidga omfattningen av den exproprierandes nedsättningsskyldighet enligt 38 § ExL och att låta föreskrifterna om nedsättning omfatta jämväl det fall, att tillträde ägt rum efter överenskommelse mellan par-

terna. Utskottet fann det vidare kunna övervägas, om det inte vore ändamålsenligt att införa en möjlighet för fastighetsägaren att, sedan tillträde skett, instämma exproprianden för att därigenom få en preliminär värdering med åtföljande nedsättning. Vad i detta utlåtande angivits i fråga om ersättning när förhandstillträde sålunda frivilligt medgivits, gällde enligt förstnämnda utskottsutlåtande i allt väsentligt också, då sådant tillträde skett på grund av vägrätt eller, utan att fastighetsägaren påkallat nedsättning, jämlikt 37 § ExL. Med hänsyn till angelägenheten från såväl allmän som enskild synpunkt av att frågan bringades till en tillfredsställande lösning fann utskottet det önskvärt att expropriationsutredningen upptog och såvitt möjligt framlade förslag i saken utan att avvakta slutförandet av sitt uppdrag i övrigt. Samråd borde därvid ske med 1960 års vägsakkunniga. — I enlighet med utskottets förslag beslöt riksdagen att hos Kungl. Maj:t hemställa om överlämnande av utskottsutlåtandet jämte motionen till 1960 års vägsakkunniga och expropriationsutredningen (rskr nr 360).

Expropriationsutredningen avgav som nämnts år 1964 sitt betänkande om bl. a. förtida tillträde. Utredningen föreslog, att domstol skall kunna meddela föreskrift om förskott å blivande expropriationsersättning icke blott, såsom nu är fallet i samband med att förordnades om förhandstillträde, utan även då sådant tillträde redan kommit till stånd på grund av avtal mellan parterna eller på annan grund. Under processens fortgång skall domstolen, allteftersom klarhet vinnes i fråga om befogenheten av framställda ersättningsanspråk, kunna meddela upprepade beslut om förskott. För att undvika att domstolen alltför ofta besväras med framställningar om förskott och för att minska arbetet med

att fördela utdömda ersättningsbelopp begränsas dock möjligheten att meddela förskottsbeslut i så måtto, att dylikt beslut icke kan meddelas, innan sex månader förflutit från det tidigare beslut om förskott vunnit laga kraft. Samtidigt föreslogs att de nuvarande detaljerade föreskrifterna om beräkningar av förskottets storlek skulle utmönstras såsom obehövliga.

Med tanke på de icke sällan förekommande fall, då egendom tillträtts av den expropriationens redan innan domstolsförfarandet inletts föreslog utredningen vidare, på sätt ovan berörts, införande av sådana regler som gör det möjligt för markägare och andra ersättningsberättigade sakägare att självständigt instämman talan i expropriationsmål för att få sina ersättningsanspråk prövade.

Vad utredningen i nu berörda avseenden föreslog godtogs i prop. 73/1966 och upphöjdes till lag fr. o. m. den 1 juli 1966.

#### **De sakkunniga**

Såsom tidigare nämnts förvärvar väghållaren genom expropriation ofta vägmärk med äganderätt särskilt då det gäller mark för motorvägar eller mark för successiv utbyggnad av större vägar. Eftersom likvid kan komma att utbetalas först långt efter det marken avståtts till väghållaren kan markägaren på sätt ovan berörts tillfogas allvarliga rättsförluster. Vad expropriationsutredningen föreslagit och som sedermera lagfästas beträffande befogenheten för sakägare att under vissa förutsättningar väcka talan i expropriationsmål och om utbetalande av preliminära ersättningar i sådana mål torde enligt vår mening vara ägnat att i hög grad eliminera tidigare olägenheter för markägarna i dessa avseenden.

Beträffande AVL förtjänar först påpekas, som ovan framhållits, att möjligheter redan enligt nuvarande lagstiftning finns för markägaren liksom för väghållaren att enligt 23 § AVL i fråga om ersättning instämman sin talan till domstol. Denna möjlighet anser vi också, såsom framgår av det ovanstående, böra bibehållas.

Beträffande bestämmelserna i AVL föreligger däremot inte någon skyldighet för väghållaren att, innan lagakraftvunnen dom föreligger, utbetala förskott till markägaren. Kronan brukar emellertid, när den är väghållare, utbetala ersättning å conto redan då marken tas i anspråk. Detta har främst skett i syfte att undvika den ränta på sex procent, som eljest utgår på ersättningsbeloppet från dagen för tillträdet. Med hänsyn till denna praxis och till att likställighet mellan allmänna väglagen och expropriationslagen är att eftersträva i den mån det är möjligt och lämpligt synes i väglagen böra göras tillämplig den i ExL angivna regeln därom att väghållaren skall vara skyldig att på yrkande av markägare utge förskott å blivande ersättning i samband med att marken tas i anspråk eller ock senare under tid process pågår om den slutliga ersättningen. Vad nu sagts skall dock ej gälla om det finnes uppenbart, att förskottet blir obetydligt. Har domstolen tidigare utlåtit sig i fråga om förskott, må nytt beslut i sådan fråga ej heller meddelas, innan sex månader förflutit från det föregående beslut vann laga kraft. Bestämmelserna i nuvarande 20 § AVL om nedsättning bör även omfatta förskottsersättning.

I detta sammanhang bör även behandlas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framförda önskemål om en ny bestämmelse i AVL att ränta icke skall utgå på av markägare till väghållaren återsänt belopp utgörande förskott, som väghållaren översänt för att minska statsver-

kets ränteutgifter, för längre tid än till dagen för förskottets utbetalning. Domstolspraxis har enligt styrelsen varit vacklande.

Den av styrelsen avsedda förskottsbetalningen innefattar en begäran om rätt att fullgöra en delprestation i förtid.

Vad först angår frågan om förtida betalning må till en början framhållas att i skuldförhållande överhuvudtaget gäldenär är skyldig att betala först när laga-kraftägande beslut om betalningsskyldighet föreligger och att han enligt svensk rättsuppfattning ej ens är, mot borgenärens bestridande, berättigad att betala tidigare<sup>1</sup>. Skall undantag från dessa regler göras måste detta uttryckligen föreskrivas<sup>2</sup>.

Vad därefter gäller rättsläget ifråga om delprestationer må erinras om det den 1 januari 1937 upphävda stadgandet i 9 kap. 2 § handelsbalken, enligt vilket det som försträcks skulle till *fullo* återgäldas till borgenären å förelagd tid. Av detta lagrum har ansetts följa att borgenären inte ens är pliktig att, då betalningsskyldighet föreligger, ta emot delprestation<sup>3</sup>. Uppfattningen återkommer i modern litteratur<sup>4</sup> men det är påfallande att den inte kan beläggas i modern rättspraxis<sup>5</sup> annat än, såvitt kunnat utrönas, genom ett icke i rättsfallssamling återgivet hovrättsavgörande<sup>6</sup>. Måhända kan detta förhållande ha sin förklaring däri, att berörda stadgande i handelsbalken icke ersatts av någon likalydande bestämmelse. Beträffande växel- och checklagarna har däremot uttryckligen föreskrivits att borgenären är skyldig

att emottaga delbetalning. Lagberedningen förklarade också i förarbetena till växellagen den 7 maj 1880 att sådan skyldighet föreligger, även om växeln är godkänd för hela summan, enär detta ej för borgenären kan vara menligare än att inte få någon betalning, varemot det för överlåtaren och växelgivaren måste vara önskvärt att deras ansvarighet sålunda till en del minskas. Dessa stadganden i växel- och checklagarna uppfattades emellertid såsom undantag från regeln, att delbetalning ej behövde mottagas.

För ett införande av en sådan regel styrelsen föreslår talar främst finansiella skäl. Uppenbarligen kan kronan i vart fall i tider då ränteläget är lågt vidkännas ränteförluster i vissa fall av icke obetydlig storlek. Vidare synes det föga tillfredsställande att en markägare skall kunna tillskansa sig ränteförmåner genom att förhåla rättegången. En regel av föreslaget innehåll måste dock förenas med vissa för väghållaren inskränkande villkor. Sålunda kan det inte anses rimligt att väghållaren ges rätt att mot markägarens bestridande utbetala mycket små belopp vid de tillfällen väghållaren själv finner lämpliga. Det synes därför nödvändigt att bereda ett från parterna fristående organ rätt att bestämma beloppets storlek och vid vilken tidpunkt förskott må utgå. Såsom ovan redovisats föreslås markägaren få möjlighet att efter yrkande vid expropriationsdomstol utfå förskott av väghållaren. Lämpligt synes vid sådant förhållande vara att de bestämmelser som härvid givits även göres tillämpliga i de fall väghållaren önskar få förskott bestämt.

Något särskilt stadgande om förskotts- betalning på begäran av fastighetsägare eller annan sakägare, vars rätt beröres av vägmarkens ianspråktagande, har vi inte ansett erforderligt. En hänvisning i tillämpliga delar till bestämmelserna om

<sup>1</sup> Almén, Eklund, Om köp och byte av löseegendom, 1960, s. 129.

<sup>2</sup> Se ex. 11 kap. 66 § 2 mom. vattenlagen.

<sup>3</sup> Jfr Schrevelius, Civilrätt II s. 430.

<sup>4</sup> Jfr Marks von Würtemberg & Stertzel, Lagen och skuldebrev, tredje uppl. § 10.

<sup>5</sup> Jfr Rodhe, Obligationsrätt 1956, s. 458.

<sup>6</sup> Jfr Hovrättens för Nedre Norrland utslag den 15 juni 1959, Ö 63/59.

domstol och rättegång i expropriationsmål är tillfyllest. En rimlig analogitolkning leder nämligen till att bestämmelserna om förskott i 37 och 38 §§ ExL blir tillämpliga också i AVL:s ersättningsmål. Situationen är ju rent faktiskt direkt jämförbar med den som föreligger efter förhandstillträde i samband med expropriation. Att märka i sammanhanget är också att 37 § ExL även inkluderar fall då expropriationsobjektet förut tillträtts enligt AVL.

I fråga om förskott, som skall kunna utdömas även på yrkande av väghållaren, erfordras dock en särregel. Den allmänna hänvisningen räcker inte eftersom ExL:s förskottsregler i enlighet med allmänna processuella regler utgår från att endast den som fordrar ersättning skall kunna påyrka att helt eller delvis utfå densamma.

### *Inlösenfrågor*

#### **Nuvarande regler och kritik av dessa**

Nuvarande 24 § första stycket AVL motsvarar 12 § första stycket andra punkten ExL, enligt vilket stadgande fastighetsägaren, om nyttjanderätt eller servitutsrätt skall tvångsupplåtas och därav för anledes synnerligt men för fastigheten eller någon del därav, är berättigad fordra att expropriationen utvidgas till att omfatta också det område, som lider sådant men. Enligt 12 § andra stycket samma lag är också exproprianten under vissa förutsättningar berättigad att påkalla utvidgning av expropriationen. Om nämligen vid expropriation av en del av en fastighet ersättningen för skada eller intrång å en återstående del skulle uppgå till två tredjedelar av den delens värde, eller ersättning vid upplåtelse av nyttjanderätt eller servitutsrätt till fastighet skulle motsvara två tredjedelar av värdet å fastigheten, äger den

exproprierande lösa det område, som lider sådant men eller utgör föremål för rättigheten. Någon motsvarighet till sistnämnda stadgande finns inte i väglagen.

Från *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* sida har önskemål framförts om att väghållaren bör få vitsord att påkalla totalinlösen i varje fall i samma utsträckning som anges i nyss berörda stadgande. För att få en snabbare domstolsbehandling till stånd önskar styrelsen vidare ändring av 24 § andra stycket AVL på sådant sätt, att den tidsödande konstruktionen med ägodelningsrätt som avgörande instans i lösenfrågan och expropriationsdomstol i ersättningsfrågan slopas. Till stöd för förstnämnda ändringsyrkande har styrelsen framhållit det otillfredsställande i att en person skall kunna förhindra totalinlösen, trots att den helt övervägande delen av fastigheten med hus tages i anspråk, och däri-genom kanske förhindra en vettig arrondering. Markägaren torde enligt styrelsen genom en sådan manöver även kunna tillskansa sig en oskäligen vinst genom att utnyttja den värdestegring som den återstående delen undergår till följd av vägens framdragande.

#### **De sakkunniga**

Den kommitté, som utarbetade förslaget till expropriationslagen, uttalade i frågan om rätt för den exproprierande att påkalla inlösen följande (NJA 1918 II s. 160—161):

Gällande expropriationsförordning känner ej någon liknande rätt för den exproprierande att fordra utvidgning av expropriationen, och även i flertalet utländska lagar saknas bestämmelser i denna riktning. Vid expropriation av en fastighetsdel kan dock förekomma att för återstodens försättande i det skick, att den kan med fördel brukas ensam för sig, kräves en kostnad som blir oskäligt betungande för den exproprierande.

Det lär icke saknas exempel på att er-

sättning för skada å den återstående delen uppgått till belopp motsvarande full lösen för densamma. I sådana fall är jordägaren naturligtvis berättigad fordra att även denna del skall lösas, men vill han det icke, äger han behålla nämnda del och begära skadestånd. Detta förefaller knappast billigt mot den exproprierande, och jämväl från mera allmän synpunkt är det olämpligt att fastighetsdelarna skiljas, om den härav föranledda kostnaden för iståndsättande av den återstående fastigheten blir alltför stor i förhållande till dennas värde. Man finner stundom den meningen uttalad, att oskäligt hög ersättning för skada å en återstående fastighetsdel icke borde ifrågakomma, enär en jordägare, som icke begagnade den i dylika fall honom tillkommande rättigheten att fordra utvidgning av expropriationen, därmed skulle hava förklarat sig villig att åtnöjas med en gottgörelse, som stode i rimligt förhållande till den återstående delens värde. Om denna grundsats över huvud får anses riktig, torde den dock ingalunda vara så självklar, att en lösningsrätt för den exproprierande därför skulle vara obehörlig. Då det gäller att utan jordägarens medgivande utsträcka expropriationen till ett område, som ej är erforderligt för expropriationsändamålet, synes emellertid särskild försiktighet vara av nöden, för att ej jordägarens rätt skall äventyras. Det torde därför icke vara tillrädligt att, liksom då jordägaren begär utvidgning av expropriationen, låta det bero på myndighets prövning i varje särskilt fall, huruvida tillräcklig anledning till dylik åtgärd finnes eller icke, utan synas förutsättningarna för expropriationens utsträckande böra bestämmas i lag. Kommittén föreställer sig, att så snart ersättningen för skada å viss egendom uppgår till två tredjedelar av egendomens värde, sådant fall kan anses vara för handen, att lösningsrätt bör tillkomma den exproprierande. Tydligt är att det endast bör kunna bli fråga om helt små områden, företrädesvis sådana som t. ex. vid en järnvägsanläggning blivit avskurna från huvudegendomen och för brukbarhet skulle kräva hägnad, grindar, vägbroar o. d.

Även utvidgning, som nu är nämnd, kan bli behörlig ej blott på den grund att en del av en fastighet exproprieras utan jämväl därför att ersättning för upplåtelse av nyttjanderätt eller servitutsrätt icke skulle komma att stå i rimligt förhållande till fastighetens värde.

De skäl som kommittén sålunda åberopat till förmån för en rätt för den exproprierande att påkalla utvidgning av expropriation gör sig gällande även när fråga är om upplåtelse av vägrätt beträffande en del av en fastighet och ersättningen för intrång på återstående del av fastigheten uppgår till eller överstiger två tredjedelar av den delens värde. En bestämmelse motsvarande den i ExL om lösen av återstående del bör därför införas i AVL.

Om emellertid väghållaren tillerkännes rätt att lösa den återstående delen uppkommer från fastighetsbildningssynpunkt den föga tillfredsställande situationen att fastigheten tages i anspråk delvis med vägrätt och delvis med äganderätt. För att sådan olägenhet inte skall kunna uppkomma föreslår vi, att väghållarens rätt till inlösen skall avse hela fastigheten.

Vi har även övervägt en annan lösning än den föreslagna. Vissa skäl i förenklade syfte talar nämligen för den ståndpunkten att väghållaren borde kunna få rätt att lösa hela den berörda fastigheten, om ersättning för upplåtelse av vägrätt skulle uppgå till eller överstiga två tredjedelar av värdet av samma fastighet. Vi har dock inte funnit anledning föreslå att lösningsrätten utsträckes så långt.

Vid beräkning av ifrågavarande ersättning för intrång skall beaktas inte bara intrång på restfastigheten utan också ersättning för personlig skada.

Även ersättning till andra sakägare än fastighetsägare skall medräknas. Någon bestämmelse om att ersättningen i vägmålet måste uppdelas så att ersättningen för restfastigheten kommer att redovisas särskilt har vi inte ansett vara nödvändigt att införa.

Kommittén nämnde vidare såsom ofta förekommande, att den kostnad, som den exproprierande vid expropriation av en fastighetsdel har att gälda med hän-

syn till återstoden av fastigheten, inte uteslutande utgår i penningar, utan den exproprierande åtager sig till förminskande av sin skadeståndsskyldighet att utföra och underhålla anläggningar till skydd för den återstående fastigheten eller eljest till underlättande av dennas fortsatta användning i enlighet med dess förutvarande ändamål. Uppstår fråga om att den exproprierande skall vara berättigad att lösa hela fastigheten eller någon del därav utöver det bestämda expropriationsområdet, måste enligt kommittén jämte det bestämda skadeståndet även den beräknade kostnaden för dylika anläggningar tagas i betraktande med sitt kapitaliserade belopp. Vi biträder denna uppfattning och anser att detta på sätt skett i expropriationslagen också bör komma till uttryck i lagtexten.

Vi har ovan föreslagit att vägrättsmålen överflyttas från ägodelningsrätt till expropriationsdomstol och att reglerna om domstolar och rättegång i expropriationsmål i huvudsak skall tillämpas beträffande vägrättsmålen. Då målen om inlösen i princip bör behandlas på samma sätt som vägrättsmålen och har nära anknytning till expropriationsfallen, så bör bestämmelserna i expropriationslagen om domstol och rättegång även gälla i mål rörande inlösen. Härigenom bortfaller det tidsödande förfarandet enligt nuvarande bestämmelse i 24 § andra

stycket AVL, enligt vilken handläggning först sker vid ägodelningsrätt beträffande yrkandet om inlösen och sedan, om yrkandet bifalles, vid expropriationsdomstol.

Bestämmelsen i sistnämnda lagrum tar emellertid sikte inte bara på rättegången utan jämväl på behandlingen av målet i övrigt, alltså även på frågan om nedsättningskyldigheten. I detta avseende gäller således, att bestämmelserna i expropriationslagen om nedsättning äger tillämpning på frågan om inlösen enligt AVL. Fråga uppkommer då om det inte i sådant fall vore tillfyllest med de något mindre omständliga reglerna om nedsättning enligt 20 § AVL. Å ena sidan kan nämligen tillämpningen av detta stadgande inte anses ha givit upphov till ett försämrat skydd åt inteckningshavarna i förhållande till det skydd expropriationslagen i detta hänseende må bjuda. Med hänsyn till att inlösen är att jämställa med expropriation torde å andra sidan skäl tala för att de mera rigorösa bestämmelserna i expropriationslagen bör gälla. Men även om en förenkling beträffande nedsättningsförfarandet skulle anses önskvärd så torde dock en översyn av denna fråga inte böra komma till stånd inom ramen för detta utredningsuppdrag utan hellre inom ramen för pågående översyn av expropriationslagstiftningen.



## Handläggningen av vägfrågor hos administrativ myndighet

### *Ärendenas fördelning på olika myndigheter*

#### **Gällande bestämmelser**

I lagtekniskt hänseende har handläggningen av vägfrågor reglerats så, att i AVL endast angivits de myndigheter, på vilka det ankommer att avgöra vägfrågor, varemot erforderliga föreskrifter rörande ärendenas behandling meddelats i VSt. Vissa bestämmelser av grundläggande betydelse — t. ex. om besvär över vägmyndighets beslut — har dock fått sin plats i lagen.

Den viktigaste bestämmelsen är given i 14 § AVL. Enligt denna paragraf skall fråga om byggande av väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg prövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med länsstyrelsen, såvida inte Kungl. Maj:t förordnat annorlunda. Stannar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i annan mening än länsstyrelsen, skall ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning. Beträffande ordnings- och säkerhetsfrågor m. m. innehåller paragrafen en hänvisning till särskilda stadganden i lagen, enligt vilka prövningen ankommer på länsstyrelse, väghållare, vägsynenämnd eller kommunalnämnd.

Föreskrifter om att länsstyrelse skall pröva vissa vägfrågor finns meddelade på flera ställen i lagen. Enligt 5 § tredje stycket andra punkten AVL ankommer på länsstyrelse att bestämma, om väg vintertid skall hållas fri från hinder av

snö och is i den omfattning, som kräves för biltrafik, eller allenast i den utsträckning, som erfordras för samfärdsl med åkdon framfört av dragare. Enligt 20 § skall ersättning för upplåten vägrätt i vissa fall nedsättas hos länsstyrelsen, som har att ombesörja fördelning och utbetalning av nedsatta belopp. I 25 § finns bestämmelser om att länsstyrelsen skall besluta i vissa frågor rörande rätt att bortföra vägmateriel, då väg upphör att vara allmän. På grund av föreskrift i 28 § äger länsstyrelse i visst fall förordna om upplåtande av nyttjanderätt till mark för tillfällig väg. Bestämmelserna i 31 a § om anslutningsförbud m. m. innefattar bl. a. rätt för länsstyrelse att meddela sådant förbud och föreskrift om slopande av befintlig utfart. Tillstånd till uppsättande eller bibehållande av grind å allmän väg kan enligt 32 § meddelas av länsstyrelsen. Enligt 33 §, som handlar om byggnader och trafikfarliga anordningar vid väg, är beslutanderätten i dylika frågor regelmässigt förbehållen länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan också, enligt 34 §, meddela temporärt byggnadsförbud med avseende å område, som kan beräknas bli taget i anspråk för allmän väg eller komma att ligga i omedelbar närhet av densamma. Enligt 39 § första stycket är det länsstyrelsen, som har beslutanderätten i fråga om annonstavlor, reklamskyltar o. d. invid allmän väg. Bland bestämmelserna om arbetslag för vinterväghållning finns i 41, 44 och 46 §§ en del föreskrifter om frågor som skall prövas

av länsstyrelsen. Länsstyrelsen utser enligt 55 § ordförande och en ledamot i vägsynenämnden och skall enligt 56 § mottaga till nämnden ställda framställningar samt besluta om att ärenden skall hänskjutas till nämnden. Enligt 67 § är länsstyrelsen vidare besvärsmyndighet vid klagan över vägsynenämnds och kommunalnämnds beslut enligt väglagen. — Härjämte finns i 5 § VSt — som är utfärdad med stöd av bl. a. bestämmelserna i 14 § AVL — ett stadgande som ger länsstyrelse befogenhet att avslå framställning om vägbyggnadsföretag, vilket inte är av tillräcklig betydelse för det allmänna eller till vilket medel inte finns tillgängliga. Länsstyrelse anses i praxis också ha befogenhet att avslå ansökningar i åtskilliga andra arter av vägmål.

Bestämmelser om rätt för väghållaren att själv pröva vissa vägfrågor finns meddelade i 32 och 40 §§ AVL. Sådan rätt föreligger i fråga om vissa grävnings- och anläggningsarbeten inom område för allmän väg.

Vägsynenämnd äger enligt 29 § AVL meddela väghållaren tillstånd att sätta upp snöskärm vid allmän väg, enligt 31 § föreskriva upplåtelse till förmån för väghållare av rätt att å annans mark ta sand, grus, jord eller sten till vägs underhåll, enligt 33, 39 och 76 §§ i vissa fall föreskriva skyldighet för ägare av fastighet vid väg att borttaga eller ändra upplag eller annan anordning, som medför fara eller olägenhet för trafiken och enligt 36 § upplåta rätt för väghållare att borthugga eller kvista träd eller bortskaffa anordning, som är hinderlig för vägunderhållet. De nu uppräknade paragraferna samt 30 § innehåller också föreskrifter om att vägsynenämnden i förekommande fall skall bestämma ersättning för skada genom åtgärder, som omnämnas i dessa paragrafer, eller genom upplåtelse av mark för tillfällig väg.

Kommunalnämnd har enligt 42 och 43 §§ AVL vissa befogenheter med avseende å arbetslag för vinterväghållning.

#### De sakkunniga

Vad som anförts i det föregående i olika sammanhang innebär inte att de allmänna principerna i nu gällande författningar om fördelningen av beslutanderätten mellan olika myndigheter behöver undergå någon radikal ändring. En sådan kan knappast heller anses behöfelig av andra skäl. Det framstår uppenbarligen som rimligt att frågor om utförande av arbeten, som drar avsevärda kostnader, prövas av den centrala vägmyndigheten, medan avgörandet av övriga vägfrågor i första hand får ankomma på regionala och lokala myndigheter.

Emellertid leder de redan gjorda ståndpunktstaganden till en del detaljändringar beträffande fördelningen av beslutanderätten mellan olika vägmyndigheter. Sålunda kommer frågor om bygande av väg och om förändring av enskild väg till allmän i åtskilliga fall att innefatta ett flertal avgöranden rörande vägområdets omfattning, till vilka motsvarighet nu saknas. Hithörande spörsmål är närmare behandlade i kap. 6. Vidare får statens vägverk att pröva frågor om fastställande av planer för lokalisering av serviceanordningar. Här hänvisas till vad som anförts rörande nu nämnda spörsmål i kap. 10.

Även beträffande de frågor, som ankommer på länsstyrelsens prövning, leder de förut gjorda ståndpunktstagandena till en del detaljändringar i vägförfattningarna. Den befogenhet, som länsstyrelsen enligt 5 § AVL har att bestämma, om väg vintertid skall hållas i ett skick som är lämpat för biltrafik, bör något utvidgas på det sättet att länsstyrelsen får en allmän befogenhet att

besluta inskränkningar i eljest föreskrivna väghållningsåtgärder med avseende å viss väg eller viss del av väg. Länsstyrelsens i 20 § AVL angivna uppgift att mottaga ersättningsbelopp, som skall nedsättas, samt att ombesörja fördelning och utbetalning bör givetvis kvarstå. Dessamma gäller länsstyrelsens i 25 § AVL angivna befogenhet att besluta i vissa frågor om rätt att bortföra vägmateriel. På sätt framgår av vad som anförts i kap. 9 avses frågorna om anslutningsförbud och beslut om slopande av utfart skola i framtiden regleras icke genom generella beslut av länsstyrelsen utan genom ett system med anmälningsskyldighet och beslut av länsstyrelsen från fall till fall. Vad beträffar länsstyrelsens uppgifter vid handhavandet av de i 32—40 §§ AVL upptagna ordnings- och säkerhetsföreskrifterna behöver de ståndpunktstaganden, som gjorts i det föregående inte leda till några konsekvenser i fråga om uppdelningen av beslutanderätten mellan länsstyrelsen och andra myndigheter. Däremot bör erinras om att de nuvarande ordnings- och säkerhetsfrågorna, enligt vad som framhållits i kap. 10, avses skola utökas med en ny grupp av närstående ärenden, nämligen sådana som rör reglering av serviceanordningar, och att nytillkommande uppgifter härmed förutsatts skola i allt väsentligt handhas av länsstyrelsen. Bestämmelserna om arbetslag för vinterväghållning avses, på sätt närmare angivits i kap. 12, skola utgå ur lagen, varvid givetvis också de bestämmelser om länsstyrelsens uppgifter härvidlag, som finns meddelade i 41, 44 och 46 §§ AVL, kommer att bortfalla. Vad nuvarande 55, 56 och 67 §§ AVL innehåller om länsstyrelsens uppgifter med avseende å tillsättning av vägsynenämnd m. m. bör inte undergå någon saklig ändring. Länsstyrelsen bör också, liksom nu, ha befogenhet att omedelbart avslå framställningar

om vägbyggnadsföretag m. m., om det är uppenbart att företaget inte är aktuellt eller av annan orsak inte kan komma till stånd.

Väghållarens beslutanderätt i vissa frågor på grund av föreskrifterna i 32 och 40 §§ AVL synes lämpligen böra bibehållas.

Vad beträffar vägsynenämnden har på vissa håll inom det statliga vägväsendet höjts röster för att denna myndighet borde avskaffas och huvudparten av de befogenheter, som ankommer på nämnden, överföras till väghållaren. Som skäl härtill har framhållits, att tillkallande av vägsynenämnd skulle vara en alltför omständlig apparat för avgörande av de mestadels bagatellartade frågor, som ankommer på nämnden. Vi kan inte dela denna uppfattning. Upplåtelse av sådana rättigheter som dem det här är fråga om kan väl från väghållarens synpunkt framstå som mindre betydelsefulla, men de kan dock för markägaren representera ett inte oväsentligt intrång. Om vägsynenämnden avskaffas, torde ersättningsfrågorna böra hänskjutas till expropriationsdomstol eller allmän domstol, varvid särskild utredning måste förebringas inför domstolen om intrångets omfattning. I allmänhet torde det beträffande ersättningsfrågor av här förevarande art få anses vara praktiskt att ersättningen bestämmas av samma myndighet som den, vilken förordnar om tvångsupplåtelse av rättigheten, och att de båda frågorna normalt handläggas gemensamt. Från rättssäkerhetssynpunkt kan också betänkligheter anföras mot att frågor om tvångsupplåtelse med bindande verkan för den enskilde prövas av en myndighet, vilken har till uppgift att företräda det ena av de två konkurrerande intressena, nämligen vägintrisset. Om tvekan kan råda, huruvida vägintrisset blir tillräckligt beaktat, bör rättelse åvägbringas i annan ordning. Vi

återkommer till denna fråga i det följande. Det kan knappast heller göras gällande, att sammanträde med vägsynenämnd skulle vara någon mera omtändlig apparat. Nämnden består endast av ordförande och två ledamöter och torde i regel kunna sammanträda ganska snart sedan ett ärende hänskjutits 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 får sägas vara en enkel och praktisk metod för avgörande av mindre tvister mellan väghälaren och ägare av mark vid vägen. Enligt vår uppfattning bör vägsynenämnden bibehållas med samma befogenheter som hittills. Vi har också i kap. 9 uttalat oss för att vägsynenämnden får till uppgift att i vissa fall förordna om upplåtelse av mark för enskild utfart. I syfte att stärka nämndens sakliga kompetens föreslår vi därjämte — i anslutning till vad som på många håll varit praxis — att ordföranden i nämnden skall vara ordinarie innehavare av domarämbete. För att vidare åstadkomma större enhetlighet i bedömningen av de frågor, som vägsynenämnd har att taga ställning till, synes antalet nämnder böra minskas till en för varje län, vilket — förutom den administrativa förenkling detta skulle innebära — även torde vara ägnat att ytterligare öka rättssäkerheten.

Kommunalnämnds befattning med vägärenden kommer att upphöra vid förverkligande av vårt i kap. 12 framförda förslag att slopa de nuvarande bestämmelserna om arbetslag för vinterväghållning på landet.

### *Besvär m.m.*

#### **Gällande bestämmelser**

Bestämmelser om besvär över vägmyndighets beslut finns meddelade i AVL.

Enligt 65 § nämnda lag skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beslut om fastställande av arbetsplan för väg, om förändring av enskild väg till allmän, om inrättande av särskild vinterväg eller om indragning av väg meddelas efter anslag. Detsamma gäller länsstyrelsens förordnande enligt 31 a § väglagen. Den som är missnöjd med beslut i någon av de här angivna frågorna har att, vid talans förlust, inom en månad från den dag, då beslutet meddelades, däröver anföra besvär hos Kungl. Maj:t. Menighet äger dock åtnjuta femton dagar längre besvärstid. I 66 § AVL regleras rätten att anföra besvär över annat av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller länsstyrelse meddelat beslut i fråga, som omförmäles i väglagen eller med stöd av densamma utfärdad författning. Över sådant beslut får klagan föras hos Kungl. Maj:t i den ordning som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut. Enligt 67 § AVL äger den, som ej åtnöjes med vägsynenämnds eller kommunalnämnds beslut i fråga, som omförmäles i lagen, att anföra besvär hos länsstyrelsen över beslutet. Besvären skall vara inkomna, beträffande beslut av vägsynenämnd senast å femtonde dagen och i fråga om beslut av kommunalnämnd inom en månad från det klaganden erhöi del av beslutet.

Härjämte finns allmänna föreskrifter om ordningen för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut meddelade i lagen den 4 juni 1954 om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut. Enligt denna lag skall besvären, om ej annat följer av lag eller författning, vid äventyr av talans förlust ha inkommit till vederbörande myndighet inom tre veckor från det klaganden fick del av beslutet, dock med rätt för menighet att åtnjuta fem veckors besvärstid. Närmare före-

skrifter om sättet för delgivning av beslut, som rör hela menigheter eller ett stort antal enskilda personer, finns givna i Kungl. brev den 5 januari 1808. Beslutet kan kungöras genom uppläsande från vederbörande predikstolar, varvid tiden för besvär's anförande räknas från uppläsandet. Av betydelse är också bestämmelserna i lagen den 21 juni 1946 om rätt att i mål och ärenden som tillhöra stats- eller kommunalmyndighets handläggning insända handlingar med posten m. m.

### De sakkunniga

Förarbetena till 1954 års lag om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut ger vid handen, att huvudändamålet med lagen var att skapa större enhetlighet i fråga om besvärstiderna och deras beräkning. Det förutsattes, att en översyn av samtliga speciella bestämmelser om besvärstid borde komma till stånd så snart som möjligt. Beträffande de synpunkter, som borde vara vägledande, yttrade vederbörande departementschef (prop. 1954:201) bl. a. följande.

En lag av nu föreslaget innehåll hindrar icke Kungl. Maj:t att inom det Kungl. Maj:t tillkommande lagstiftningsområdet stadga annan besvärstid än den i lagen angivna. Jag vill dock understryka de sakkunnigas uppfattning att, om den eftersträfvade enhetligheten skall uppnås och bibehållas, avvikelser icke bör göras, vare sig i lag eller i administrativ författning, om det icke föreligger mycket starka skäl. Detta gäller också författningar som utfärdas i administrativ ordning av annan myndighet än Kungl. Maj:t.

På sätt framgår av den nyss gjorda sammanställningen av gällande bestämmelser är i AVL stadgade tre olika besvärstider för skilda arter av beslut, nämligen femton dagar, tre veckor och en månad. Besvärstiden skall i vissa fall räknas från dagen för beslutet och i

andra fall räknas från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Förenkling synes påkallad.

Härvid bör till en början övervägas, om de nuvarande reglerna rörande utgångspunkten för besvärstidens beräkning är utformade på det lämpligaste sättet. En förenkling, därest en sådan befinner sig möjlig, borde väl närmast gå ut på att besvärstiden konsekvent räknades från den dag, då klaganden erhölet del av det överklagade beslutet. Detta skulle medföra slopande av de nuvarande undantagsbestämmelserna i 65 § AVL om att vissa beslut skall utfärdas efter anslag och att tiden för anförande av besvär över sådant beslut räknas från dagen för beslutet. En närmare granskning av de fall, för vilka bestämmelserna är avsedda, ger emellertid vid handen, att det skulle möta avsevärda olägenheter att frånga nu gällande ordning. Frågor av den art, som anges i 65 § AVL, rör i regel inte bara viss person eller ett begränsat antal personer utan en stor allmänhet. Det kan därför inte gärna komma ifråga att fordra personlig delgivning med varje enskild sakägare. Frågorna är också av sådan art, att det från allmän synpunkt framstår som mindre lämpligt att ha bestämmelser, som kan medföra tvekan om utgångspunkten för besvärstiden och därmed även beträffande frågan, huruvida ett beslut vunnit laga kraft eller icke. Visserligen kan det sägas, att ett slopande av nuvarande särbestämmelser i flertalet fall icke skulle medföra annan faktisk förändring, än att delgivning kommer att äga rum på sätt föreskrives i Kungl. brevet den 5 januari 1808, dvs. genom kungörande i vederbörliga församlingskyrkor. En mera allmän användning av dessa ålderdomliga bestämmelser kan emellertid icke rekommenderas. Det kungörelseförfarande, som föreskrives i 1808 års brev, medför stör-

re omgång än det nuvarande anslagsförfarandet och är knappast mera effektivt än detta. Även den förlängning av besvärstiden, som ett sådant kungörande ofta leder till, är ägnad att väcka betänkligheter med hänsyn till att det ofta är av stor betydelse att kunna påbörja vägföretag utan onödigt dröjsmål. Till förmån för anslagsförfarandet talar även den omständigheten, att ett liknande förfarande är föreskrivet i åtskilliga ärenden av jämförlig art, t. ex. vid fastställande av planer enligt byggnadslagstiftningen.

Det här anförda talar för att det beträffande en del grupper av ärenden är lämpligt att bibehålla nuvarande regler om anslagsförfarande och om att besvärstid skall räknas från beslutsdagen. Till dessa grupper av ärenden hör obehörigt de i 65 § väglagen uppräknade frågorna om fastställande av arbetsplaner; om förändring av enskilda vägar till allmänna, om indragning av vägar samt om inrättande av särskilda vintervägar. Däremot kommer i sistnämnda paragraf omnämnda förordnanden enligt 31 a § väglagen att bortfalla, om utredningens förslag till nya regler rörande anslutning av enskilda utfartsvägar godtages. Å andra sidan tillkommer en ny grupp av ärenden, som synes böra underkastas samma regler, nämligen beslut av länsstyrelse om införande av etableringskontroll för serviceanordningar.

Vad angår besvärstiderna talar onekligen vissa skäl för att en något längre besvärstid än den vanliga treveckorsterminen får gälla beträffande de typer av ärenden, för vilka anslagsförfarande föreskrives. Särskilt förtjänar framhållas, att anslagsförfarandet trots allt icke är någon särskilt effektiv form för kungörande samt att kretsen av sakägare kan vara betydande. Emellertid kan det knappast sägas vara av avgörande be-

tydelse för sakägarnas möjligheter att tillvarata sina intressen, om besvärstiden är fyra veckor eller tre veckor. Skillnaden är inte större, än att den kan anses väga lätt jämfört med de fördelar, som ett enhetliggörande av besvärstiderna innebär. Det förtjänar nämnas, att en besvärstid av tre veckor numera gäller även vid överklagande av beslut enligt byggnadsstadgan och att kortaste tiden för utställande av förslag till generalplan, stadsplan och byggnadsplan samt för framställande av erinringar mot utställt planförslag också är tre veckor. Om tre veckor anses vara tillräcklig tid för granskning av detaljplaner samt för framställande av erinringar mot sådana planer, bör denna tidsrymd också vara tillfyllest i här förevarande fall.

Även med avseende å den i 67 § AVL stadgade besvärstiden, femton dagar, för klagan över vägsynenämnds beslut kan vissa skäl anföras för bibehållande av nu gällande ordning. Den korta besvärstiden motiveras uppenbarligen av att besluten i regel inte är av större ekonomisk betydelse för därav berörda sakägare samt av önskemålet att kunna bringa besluten i verkställighet utan onödigt dröjsmål. Även här bör emellertid hänsyn till enhetligheten väga över och således de allmänna föreskrifterna i 1954 års lag om tre resp. fem veckors besvärstid göras tillämpliga.

Därest utredningens förslag till slopande av nuvarande bestämmelser om arbetslag för vinterväghållning godtages, föreligger inte längre behov av någon föreskrift i väglagen om besvär över beslut av kommunalnämnd. Den nuvarande bestämmelsen härom föreslås därför skola bortfalla.

Sammanfattningsvis kan de här gjorda ställningstagandena uttryckas så, att besvärstiden för klagan över vägmyn- dighets beslut genomgående bör vara

tre veckor för enskild klagande och fem veckor för menighet samt att besvärstiden i vissa uppräknade fall bör räknas från dagen för beslutet men i regel från den dag, då beslutet delgivits klaganden.

En annan fråga är besvärsrättens omfattning eller, annorlunda uttryckt, vem som har rätt att anföra besvär över ett av administrativ myndighet fattat beslut. Denna fråga är beträffande beslut i vägmål inte uttryckligen besvarad i lag eller annan författning, och svaret måste därför sökas i allmänna administrativrättsliga principer, sådana de kommit till uttryck i besvärsmyndigheternas praxis. Praxis är på här förevarande område tunn sådd, men de principer som är att tillämpa, kan utan större svårighet kartläggas med ledning av avgöranden på angränsande rättsområden. Enskild person torde alltid vara berättigad att klaga, om han har något från rättslig synpunkt beaktansvärt intresse av sakens utgång. I tveksamma fall torde besvärsmyndigheterna hellre pröva besvären än underlåta prövning. Kommunala myndigheter anses också i stor omfattning ha rätt att föra talan mot statliga myndigheters beslut, förutsatt att kommunen har intresse i saken och att den kommunala myndigheten kan anses ha befogenhet att företräda kommunen i den angelägenhet, som beslutet rör. Beträffande statliga myndigheter har däremot praxis gått i annan riktning. För att en statlig myndighet skall få överklaga annan sådan myndighets beslut fordras i regel en uttrycklig bestämmelse, som ger befogenhet härtill.

Med hänsyn till den välvilliga inställning, som praxis intagit till frågan om enskildas och kommuners klagorätt, kan avsaknaden av uttryckliga bestämmelser i ämnet knappast sägas innebära någon påtaglig olägenhet.

Vad däremot angår de statliga myndigheternas besvärsrätt är läget ett annat. Det är visserligen naturligt, att den administrativa besvärssystemet i allmänhet inte får utnyttjas för processer olika statliga myndigheter emellan. Förvaltningsapparaten är i princip så uppbyggd, att varje myndighet har utslutande kompetens inom sitt område och själv har att bevaka alla de allmänna intressen, som är förknippade med dess ämbetsutövning. Från statsnyttans synpunkt är denna förvaltningsform enkel och i regel även tillräckligt effektiv. Det mera utbyggda system, som går ut på att viss myndighet eller tjänsteman för talan på det allmännas vägnar inför myndighet med opartisk ställning, kan kanske i vissa situationer vara mera effektivt och är otvivelaktigt mera ägnat att tillgodose enskilda parter anspråk på rättssäkerhet, men det innebär i regel en betydligt dyrbarare apparat och kan därför inte komma till användning annat än i begränsad omfattning. På senare tid har man emellertid i inte så få fall gått över till detta system. Det mest typiska exemplet är förfarandet i skattemål, vilket numera i hög grad liknar det som tillämpas vid de allmänna domstolarna. Anledningen till att man valt denna form för handläggningen ligger uppenbarligen främst i att skattemålen alltmer ökande ekonomiska betydelse framtvingat krav från de skattskyldigas sida på en mera noggrann och opartisk prövning än som är möjlig att ernå inom ramen för ett administrativt förfarande av gängse typ. Exempel saknas ej heller på att ett förfarande, i vilket myndighet såsom part för talan hos annan myndighet, inrättats huvudsakligen av hänsyn till allmänna intressen. Såsom exempel kan nämnas processen i sådana mål enligt fornminneslagen, i vilka riksantikvarieämbetet eller mark-

ägare hos länsstyrelsen framställt yrkande om bestämmande av gränserna för fast fornlämning.

Beträffande vägärendena har man från det statliga vägväsendets sida gjort den erfarenheten, att praxis är synnerligen ojämn. Vad särskilt angår tillämpningen av ordnings- och säkerhetsföreskrifterna samt bestämmelserna om enskilda utfartsvägar företräder somliga länsstyrelser en restriktiv politik, medan andra bifaller praktiskt taget alla framställningar om rätt att uppföra byggnader och andra anordningar i närheten av väg eller 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, men däremot saknas varje möjlighet att besvärsvägen påverka praxis hos länsstyrelserna i andra riktningen. Några förutsättningar för att i framtiden få till stånd en mera enhetlig tillämpning finns därför inte. Eftersom en slapp tillämpning av reglerna på hithörande områden redan på kort tid kan ominstetgöra effekten av dyrbara investeringar i nya, trafiksäkra vägar, vållar förhållandet de för medeltilldelningen ansvariga vägmyndigheterna stora bekymmer. Från vissa distriktsförvaltningar har därför uttalats tvekan, om det är förenligt med en rationell vägpolitik att beslutanderätten i vägfrågor av förevarande art är förlagd till länsstyrelsen.

Vår ståndpunkt till denna fråga överensstämmer i stort sett med den som nyss redovisats med avseende å vägsynenämnderna. Det skulle säkerligen från statens sida vara rationellt att förlägga beslutanderätten i kontroversiella frågor av förevarande art till den myndighet, som har till uppgift att företräda vägintrasset. Men en sådan ordning skulle knappast tillgodose de enskilda parternas befogade anspråk på opartisk

bedömning av de ofta betydelsefulla tvistefrågor, som länsstyrelserna f. n. har att ta ställning till. I allt fall uppkommer från de enskildas sida lätt misstanke om att de av dem anförda argumenten icke beaktas i rimlig omfattning. Vid jämförelse mellan de två alternativen — att förlägga beslutanderätten till den myndighet som är väghållare eller att i huvudsak bibehålla nuvarande ordning — framstår utan tvekan det senare alternativet som det bättre.

Emellertid förtjänar allvarligt övervägas, om inte rättelse kan åvägbringas på ett annat sätt, nämligen genom att väghållningsmyndigheterna får befogenhet att föra talan mot beslut i vägärenden. En sådan ordning skulle innebära, att väghållningsmyndigheterna komme att på ett mera markerat sätt framstå som motpart till de enskilda sakägarna, medan länsstyrelsen finge karaktär av en opartisk myndighet med uppgift att i kontroversiella fall skilja dem emellan. Möjligheten att länsstyrelsens beslut överklagas inte bara av enskild part utan även av väghållningsmyndigheten torde — liksom fallet är inom domstolsväsendet — vara en faktor som är ägnad att snabbt åvägbringa en för riket enhetlig praxis.

De skäl, som kan anföras mot ett system av nu skisserad art, består främst i kostnadshänsyn. Såsom förut framhållits, har man inom förvaltningsprocessen i regel nödgats avstå från att tillämpa tvåpartssystem av den anledningen, att man inte kan uppåbåda tillräckliga personella och materiella resurser för att organisera två myndigheter, en med partsfunktion och en med domarfunktion, i fall då det är möjligt att utan större olägenheter förena de båda funktionerna på en hand. Vad angår vägväsendet har man emellertid en utbyggd organisation med två myndigheter på det regionala planet, nämligen vägförvalt-



ningen och länsstyrelsen och det framstår redan nu som självklart, att länsstyrelsen inte bör underlåta att använda vägförvaltningen som remiss- och utredningsorgan i ärenden, som ankommer på länsstyrelsens prövning. Övergång till ett mera markerat tvåpartssystem behöver därför inte innebära mera arbete för någondera myndigheten. Besvärsrätten för vägförvaltningen kan däremot förutses komma att medföra en viss ökning av antalet mål, som genom besvär drages under Kungl. Maj:ts prövning. Anledning föreligger dock knappast till förmodan, att en möjlighet för väghållningsmyndigheten att anföra besvär kommer att utnyttjas i sådan omfattning, att ökningen blir betungande från arbetsynpunkt.

Av här anförda skäl har vi kommit till den slutsatsen, att införande av besvärsrätt för den statliga väghållningsmyndigheten är den åtgärd, som bäst främjar syftet att få till stånd en mera

enhetlig bedömning av vägmål, ägnad att i skäligen mån tillgodose statens anspråk på skydd för det kapital, som nedlagts i vägar och väganordningar.

Rätten att anföra besvär synes böra avse icke blott beslut av länsstyrelse utan även beslut av vägsynenämnd.

Eftersom AVL inte annorstädes särskilt omnämner de tjänstemän inom vägväsendet, åt vilka det kan vara lämpligt att anförtro besvärsrätten, samt då de organisatoriska förhållandena kan växla från tid till annan, synes besvärbestämmelsen lämpligen böra utformas så, att besvär får anföras av statens vägverks centralförvaltning eller av den som denna förvaltning förordnat därtill. Det torde utan särskild föreskrift vara klart, att sådant förordnade inte bör meddelas tjänsteman, som har till uppgift att vara föredragande hos länsstyrelsen i mål och ärenden av den art, varom fråga är.

## KAPITEL 16

### Förslagens ekonomiska konsekvenser

Enligt utredningsuppdraget ankommer det på oss att närmare ange de ekonomiska konsekvenser, som våra i det föregående framlagda förslag till nya bestämmelser om allmänna vägar kan föranleda.

Såsom framgår av våra ovanstående förslag har de utökade åtagandena för väghållaren till övervägande delen icke konstruerats så, att skyldighet automatiskt uppstår för denne att realisera de föreslagna åtgärderna utan i stället utformats på så sätt, att det ankommer på väghållaren själv att i samband med fastställande av arbetsplan avgöra, huruvida med hänsyn till förekommande medelstillgång utrymme finnes för arbetenas utförande. Det blir sålunda i det särskilda fallet angelägenhetsgraden, som blir avgörande vid avvägningen mellan olika i och för sig berättigade trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, och dessa kan givetvis inte komma till stånd i större omfattning än som bestämmes av de för ändamålet tillgängliga anslagen. Det är alltså inte fråga om någon utgiftsautomatik i den meningen, att statsmakterna genom bifall till förslagen ovillkorligen binder sig vid att för framtiden hålla vägutgifterna på viss nivå. Det är snarare så, att man inom ramen för de resurser, som ställes till förfogande, har att från fall till fall ta ståndpunkt till frågan, i vad mån medlen skall användas för att utöka vägnätet med nya vägar och i vad mån de skall användas för att skapa och vidmakthålla en hög brukbar-

hets- och trafiksäkerhetsnivå på nytillkommande och förut befintliga vägar.

Vid här angivet förhållande är det inte möjligt att framlägga annat än en approximativ beräkning av de merkostnader som kommer att uppstå vid ett genomförande av de av oss föreslagna åtgärderna.

Emellertid är det ofrånkomligt, att anspråken på vägarnas kvalitet successivt stegras och att av denna anledning ökade anspråk kommer att ställas på väganlagen. Härvid torde väghållaren icke sällan komma att utnyttja de nya befogenheter, som enligt våra förslag skall ställas till deras förfogande. Det är därför av intresse att åtminstone kunna ställa kostnaderna för sådana åtgärder, som förslagen syftar till, i relation till andra vägbyggnadskostnader, så att det blir möjligt att med någon grad av säkerhet bedöma, vad en standardhöjning av visst slag kostar procentuellt sett.

De av våra förslag, som i förut berört hänseende kan antagas medföra nämnvärd kostnadsökning, är de som avser vägområdets omfattning, byggnadsfritt avstånd, ändringarna i gällande bestämmelser om vilka anordningar som är att hänföra till väg, enskilda utfartsvägar, serviceanläggningar, vägbelysning m m.

Såsom framgår av nedanstående redovisning innebär våra förslag till viss del endast ett lagfästade av redan existerande faktiska förhållanden. Därtill kommer att själva utvecklingen, oavsett vårt förslag, förr eller senare hade —

inom ramen för nuvarande lagstiftning — framtvingat vissa av de kostnadskrävande åtgärderna.

De årliga kostnaderna för anskaffande av mark till allmänna vägar på landet uppgår f. n. till cirka 60 Mkr., ersättning för marklösenkostnader jämlikt 50 § AVL till kommuner, där kronan är väghållare, till cirka 12 Mkr. samt statsbidrag för marklösenkostnader till kommuner, som är egna väghållare, till cirka 70 Mkr. Av kostnaderna för anskaffande av mark belöper på landsbygden inte mindre än cirka 50 % på ersättningar för intrång, medan denna procentsats är något lägre inom tätbebyggda områden. I detta sammanhang bör anmärkas att en måttlig utvidgning av vägområdet i sidled knappast påverkar storleken av förekommande intrångsersättningar.

Om det antages, att nytillkommande vägar för närvarande i allmänhet fordrar tillgång till ett markområde av i genomsnitt minst 20 meters bredd, skulle en ökning av vägområdet med fyra meter innebära, att kostnaderna för anskaffande av mark till allmänna vägar på landet kunde beräknas stiga med cirka 20 procent eller alltså cirka 10 procent av den totala kostnaden för marklösen och intrång. När det gäller större trafikleder inom fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, där förslagen bereder möjlighet att utöka bredden av vägområdet med 20 meter, torde man böra räkna med högre procentsats, uppskattningsvis 20 procent, förutsatt att möjligheten utnyttjas hundraprocentigt. Där emot inträder knappast någon ökning av kostnaderna för byggande av sådana vägar, som tillika har karaktär av gata och ej heller för andra vägar som är av den karaktären att de icke fordrar utläggande av sk frizoner. Totalt kommer därför ökningen av ersättningarna för marklösenkostnader till städer och andra kommuner inte att uppgå till ovan angiv-

vet procenttal utan torde stanna vid cirka 15 %, under förutsättning att de nya befogenheterna konsekvent utnyttjas. Totalt skulle under denna förutsättning och vid oförändrad byggnadsvolym kostnadsökningarna kunna uppgå till omkring 20 Mkr. Det är dock vår uppfattning, att detta belopp är för högt, därför att man i många fall torde komma att nöja sig med smalare sidoremsor än förslagen maximalt ger möjlighet till, och därför att väghållaren enligt de vägmarsersättnings-sakkunnigas förslag redan nu betalar ersättning för remsor (en halv meter i åkermark och 2 meter i skogsmark) längs vägarna å landsbygden, oaktat dessa remsor inte enligt nu gällande bestämmelser ingår i det legala vägområdet. Det torde därför vara realistiskt att inte räkna med större kostnadsökning än cirka 10 Mkr.

De föreslagna möjligheterna att utöka det byggnadsfria avståndet intill väg är, att döma av erfarenheterna från tillämpningen av nuvarande bestämmelser, inte ägnade att medföra någon nämnvärd kostnadsökning. Detsamma gäller våra förslag om vilka anordningar, som är att hänföra till väg, med undantag för förslaget rörande skyldighet för väghållare att ombesörja vägbelysning. Kostnads-konsekvenserna i fråga om belysningen har särskilt redovisats i kap. 5, vartill här hänvisas.

Inte heller våra förslag till nya regler om anslutning av enskilda utfartsvägar torde vara ägnade att medföra någon kostnadsökning. Det förtjänar framhållas, att ersättningsreglerna blir praktiskt taget oförändrade.

Vad angår den föreslagna möjligheten att på vissa vägsträckor införa kontroll över etablering av serviceanordningar framgår av vad som anförts i kap. 10, att den i detta sammanhang föreslagna ersättningsbestämmelsen är avsedd endast

för utpräglade undantagsfall. Bestämelsen kan inte rimligen väntas komma att för statsverket medföra några utgifter av sådan storleksordning, att de kan tänkas påverka väganslagen.

Till skillnad från ovan refererade förslag till ändringar i AVL medger förslaget om skyldighet för väghållaren att ombesörja renhållningen av allmänna vägar på landsbygden inte någon valfrihet för väghållaren, enär i förslaget klart uttalats att denna uppgift åligger honom. Det bör emellertid inte bortglömmas att väghållaren utan att lagstadgad skyldighet därtill föreligger, i praktiken redan nu utför stor del av de renhållningsåtgärder, som vårt förslag innebär. Sålunda ombesörjer väghållaren renhållning av rast- och parkeringsplatser, bl a innebärande sophämtning och i undantagsfall även hållande av toaletter. Vidare verkställs genom väghållarens försorg upprensning av vägdiken och uppsnygning av slänter. Med hänsyn härtill innebär förslaget i realiteten endast en utökning av väghållarens skyldigheter

med avseende å renhållningen till att omfatta också själva vägbanan. I detta sammanhang bör emellertid framhållas att väghållaren i praktiken numera i stor utsträckning bortför sand som påförts mot halka och i samband med vägens hållande i fargillt skick utför även andra underhållsåtgärder som i viss mån även innebär renhållning. De ökade kostnaderna för renhållning torde därför bli måttliga och kan enligt vårt bedömande knappast väntas överstiga 2—3 Mkr. om året. Denna kostnadsökning torde emellertid till huvuddelen bli oundviklig även med nuvarande lagstiftning, eftersom utvecklingen i allt fall kommer att framtvinga ett behov av ökad renhållning inom vägområdet och väghållaren oftast inte har annat val än att ta på sig dessa uppgifter i anslutning till vägunderhållet.

Av vad nu anförts torde framgå, att de här framlagda författningsförslagen inte medför en sådan ökning av kostnaderna att de rimligen bör utgöra hinder för förslagens genomförande.

## Specialmotivering

## 1. Förslaget till lag om allmänna vägar.

I det följande anges motiven till det föreliggande lagförslaget paragraf för paragraf. När de allmänna motiveringarna under föregående kapitelrubriker bedömts vara tillfyllest i detta avseende, lämnas blott hänvisningar till dessa motiveringar. Endast i den mån särskild motivering ansetts behöflig därutöver har den fått sin plats i detta avsnitt. Härunder anges också de sakkunnigas motiv för de fall då ändringar icke vidtagits i hittillsvarande lagregler, ehuru detta från något håll ansetts behöfligt eller önskvärt. Där i vårt förslag endast en språklig eller redaktionell bearbetning gjorts av nuvarande lagtext och således inga ändringar i sak förekommit, har i allmänhet någon kommentar till ändringarna eller anmärkning härom icke ansetts erforderlig.

## 1 §.

Härunder anges formerna för allmän vägs tillkomst och upphörande. Under 6—8 §§ anges sedan de närmare förutsättningarna för att inrätta allmän väg liksom 9 § anger under vilka förhållanden allmän väg må indragas.

I 1 § AVL definieras allmän väg såsom en väg, vilken är upplåten för den allmänna samfärdseln och som hålles genom det allmännas försorg. Vägar, vilka är avsedda för vissa speciella färd-sätt, såsom gångvägar, cykelstigar och ridvägar faller sålunda i allmänhet utanför begreppet allmän väg. Det har ibland gjorts gällande att även motorvägar fal-

ler utanför begreppet allmän väg, då ju dessa vägar endast är avsedda för en viss del av den allmänna trafiken. Denna uppfattning kan de sakkunniga inte dela. En gångbana eller cykelbana, som ligger i anslutning till allmän väg, torde undantagslöst anses ingå i denna. Och även om cykelbanan kommer att ligga åtskilliga meter från vägen eller vid kurva givits en kortare sträckning, skall sådan cykelbana anses höra till vägen (jfr prop. 1943: 223 s. 62). Också i det fall där cykelbana givits helt annan sträckning än vägen men dock anlagts i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik torde enligt vår uppfattning cykelbanan vara att anse lika med väg. Vad beträffar motorväg kan en sådan inte sägas vara avsedd för något så speciellt transportbehov, att vägen av denna orsak inte skulle kunna räknas som allmän. Kravet på att väg skall vara upplåten för den allmänna samfärdseln torde vid sådant förhållande vara uppfyllt även om trafiken å densamma enligt beslut i vederbörlig ordning skall vara av endast visst slag eller utövas på ett bestämt sätt. Då någon tvekan rörande det allmänna vägbegreppets innebörd i förevarande fall rimligen icke kan uppstå, synes enligt vår mening någon komplettering i denna del ej erforderlig. I anslutning härtill må för övrigt erinras om att i 61 § vägtrafikförordningen motorväg betraktas som allmän väg.

## 2 §.

Beträffande innehållet i denna paragraf — som närmast motsvarar 2 § AVL

— hänvisas till 3 kap. i betänkandet. Den av där angivna skäl föranledda och av oss föreslagna nya utformningen av första stycket i 2 § synes även böra medföra en ändring av andra stycket. Beträffande de speciella väganordningarna föreslår vi ju, att i lagtexten intages det särskilda villkoret, att dessa anordningar för att bli väganordningar måste ha beslutats i arbetsplan för allmän väg eller framgå av beslut om förändring av enskild väg till allmän. Samma villkor bör självfallet gälla även för de i andra stycket upptagna anordningarna, ehuru detta icke utsagts i lagtexten. Med föreslagen utformning av 1 § finns det ej längre samma skäl att påpeka, att vinterväg som inrättats för allmän samfärdsel enligt 7 § skall anses lika med väg i de under 2 § angivna hänseendena. Denna passus har därför fått utgå ur andra stycket av 2 §.

Väganordningar enligt 2 § skall också kunna tillskapas då »föreskrift därom givits» i beslut om förändring av enskild väg till allmän. Genom denna formulering av paragrafen åstadkommer man *dels* att den enskilda vägens egentliga väganordningar, således de i paragrafens första punkt angivna anordningarna, automatiskt blir allmän-väganordningar om de ej undantagits i förändringsbeslutet *och dels* att den enskilda vägens övriga väganordningar, t. ex. belysning, blir allmän-väganordningar endast om det beträffande dem meddelas beslut i arbetsplan.

Det stundom aktualiserade spørsmålet huruvida omgrävning av strömfåra i samband med om- eller nybyggnad av bro skall utgöra sådan anordning varom stadgas i första stycket i förevarande paragraf behandlas under 18 §.

### 3 §.

Begreppet »underhåll» av väg i AVL har i vårt lagförslag ersatts av det något vidare begreppet »drift». Om skälen här-

för och innebörden av det senare begreppet liksom beträffande innehållet i övrigt i denna paragraf hänvisas till framställningen i kap. 11.

### 4 §.

Paragrafen motsvarar § 4 i AVL. Andra stycket i nuvarande 4 § AVL om förutsättningarna för anläggande av ny väg liksom för omläggning och förbättring av väg har dock brutits ut såsom en särskild paragraf (6 §) i vårt förslag. Vidare har i paragrafens andra stycke även inarbetats nuvarande 10 §, i det att erinran här gjorts om att gällande bestämmelser om fornminnen och naturvård skall iakttas vid byggande av väg. Beträffande andra stycket föreslås dessutom viss saklig ändring, som här till en början närmare skall utvecklas.

Praktiska svårigheter har stundom uppstått genom det hittillsvarande kravet, att väg inom område för regionplan, generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser inte får läggas så att planen eller bestämmelserna motverkas. Om vägmyndigheterna velat lägga väg på ett sätt som stått i strid mot gällande plan eller utomplansbestämmelser, har man visserligen kunnat upprätta en arbetsplan av önskat innehåll. Med hittillsvarande ovillkorliga regel i AVL § 4 tredje stycket har det dock inte varit möjligt att fastställa sådan arbetsplan och utföra vägen förrän erforderlig ändring åstadkommits i den däremot stridande planen. Sådana ändringar har då i stor utsträckning kunnat genomföras i samförstånd mellan vägmyndigheter och kommun. Nödvändigheten att avvakta upprättandet och fastställandet av den nya planen har inte desto mindre kunnat medföra tidsutdräkt som varit olycklig. Särskilt svårbemästrade problem har uppstått i vissa fall där framdragande av ny väg nödvändiggjort mera avsevärda ändringar i gällande detalj-

plan, t. ex. då ny sträckning av genomfartsled skolat anordnas genom stad. Projektets genomförande har då för kommunen kunnat medföra kostnader av sådan storleksordning och art att denna trots gällande regler om statsbidrag ibland ställt sig tveksam eller direkt ovillig till att lämna sin medverkan. Utöver de kostnader man kunnat till största delen få ersätta genom statsbidrag har man t. ex. haft att räkna med avsevärda rena administrativa kostnader för sin medverkan vid tillkomsten av den nya vägen. Därtill kommer att den nya vägdragningen kunnat föra med sig stora följdkostnader, såsom för omläggning av anslutningsvägar, lokalkörbanor m.m. Stundom kan det därutöver ha varit så att tillkomsten av den nya vägen inte bara medfört att den gällande stadsplanen för ett avsevärt område måst ersättas med ny stadsplan, något som ju i och för sig bl. a. krävt påtagliga administrativa kostnader. Därtill kan man någon gång ha råkat ut för den situationen, att ett kanske sedan lång tid pågående arbete med tillskapandet av ny modern stadsplan helt eller till någon del blivit värdelöst på grund av de ändrade förutsättningar som åstadkommits genom den nya vägdragningen. Den omständigheten att det med hittillsvarande regler saknats direkta möjligheter att ge kommun statsbidrag för dylika återplanläggningskostnader har tett sig otillfredsställande både för vägmyndigheterna och kommunerna.

Enligt vår mening talar starka skäl för att man såvitt möjligt söker motverka svårigheter av nu antytt slag. Till en början bör regeln i 4 § AVL om vägarbetsplans överensstämmelse med de i paragrafen uppräknade planerna (resp. utomplansbestämmelserna) mjukas upp och förses med möjlighet till dispens. Frågans vikt gör att sådan dispens endast bör ges genom beslut av den myndighet som har att fastställa planen. Vi har där-

för i vårt förslag till 4 § låtit andra stycket få en lydelse, enligt vilken man inom område, där regionplan, generalplan eller stadsplan fastställts, inte utan Konungens tillstånd får lägga väg så att planen motverkas. Vad gäller byggnadsplan, där länsstyrelsen är fastställelsemyndighet, föreslås denna myndighet få befogenhet att meddela tillstånd till frångående av planen.

Därtill har vi i förslaget till justeringar i reglerna om statsbidrag infört en ny paragraf, som är avsedd att möjliggöra att kommun i vissa fall kan få bidrag till kostnader som inte kunnat ersättas enligt hittillsvarande bidragsregler. Här om hänvisas till vad som anförts vid förslaget till förordningen om statsbidrag för allmänna vägar och gator.

Utöver dessa båda förslag har vi övervägt att föreslå införda i byggnadslagstiftningen bestämmelser om rätt för vägmyndighet att ta initiativ till sådan ändring av regionplan, generalplan, stadsplan eller byggnadsplan som är erforderlig för genomförandet av ny trafikled. Vi har dock stannat för att man tillsvidare bör avvakta effekten av de båda nu föreslagna nyheterna. Frågan torde emellertid vara av beskaffenhet att böra övervägas i samband med en mera allsidig översyn beträffande de olika planinstitutionen och planväsendets organisation.

Beträffande nuvarande 10 § AVL, som i vårt förslag inarbetats i 4 §, har till de sakkunniga överlämnats framställningar från företrädare för naturvård, samhällsplanering m. m. om angelägenheten av att naturvårdssynpunkter ävensom miljöskapande och miljövårdande faktorer ges tillfälle att utöva ett väsentligt större inflytande vid projekteringen av vägar än som vid nuvarande lagstiftning är möjligt.

Beträffande denna fråga förtjänar erinras om att enligt 15 § VSt vid upp-

rättandet av arbetsplaner skall iakttagas, bl. a., att vägens sträckning så vitt möjligt bestämmas 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, icke beröres av företaget. Vidare skall enligt 17 § VSt vid utarbetande av arbetsplan samråd beträffande vägens sträckning och vägförslagets utformning i övrigt ske med länsstyrelsen (och ordföranden i vägnämnden) samt i förekommande fall med överlantmätaren, länsarkitekten och riksantikvariens ombud ävensom de övriga myndigheter, lokala organ och sammanslutningar, vilka har ett väsentligt intresse av företaget. I praktiken har också samråd ägt rum med representanter för hembygdsvården, för vars verksamhet statsbidrag utgår till Samfundet **för hembygdsvård.**

I detta sammanhang må erinras om immissionssakkunnigas förslag om miljö-  
vårdsverkets medverkan vid prövning av vissa frågor om allmänna vägar (SOU 1966: 65).

I sitt betänkande »Naturen och samhället» (SOU 1962: 36) har även 1960 års naturvårdsutredning något berört hithörande frågor. Utredningen har därvid framhållit att erfarenheterna av vägstadgans naturvårdsanvisningar genomgående är goda. Gott samarbete syntes sålunda råda mellan vägmyndigheterna och företrädare för naturvården i länen, vilket även bestyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i yttrande över förenämnda betänkande. Formerna för samarbetet syntes dock variera. När det gällde byggande av enskilda vägar, varvid vägstadgan ej vore tillämplig, kunde dock ibland uppstå störande ingrepp i landskapsbilden.

Det sist omnämnda betänkanudet har numera resulterat i tillkomsten av naturvårdslagen den 11 december 1964. I dess 19 § har intagits en bestämmelse av den innebörden att länsstyrelsen kan förordna att vissa arbetsföretag, som kan tänkas i väsentlig mån skada landskapsbilden, icke får komma till utförande utan länsstyrelsens tillstånd. I samband med att tillstånd meddelas kan länsstyrelsen meddela erforderliga föreskrifter till skydd för landskapsbilden. Till i ovanstående lagrum hänförliga arbetsföretag hör även byggande av allmän väg, vilket framgår av departementschefens uttalande i den till grund för naturvårdslagen liggande propositionen nr 148 till 1964 års riksdag. Departementschefen har i nu angivet hänseende anfört följande.

Som allmän förutsättning för införande av tillståndstvång inom visst område anges i lagtexten att anledning skall finnas till antagande att arbetsföretag av det ifrågavarande slaget skulle inom området komma att i väsentlig mån skada landskapsbilden. Så kan exempelvis vara fallet där landskapsbilden bjuder på framträdande naturskönhet eller andra sevärda naturförhållanden. Men även en mera vanlig landskapsbild kan behöva skydd mot särskilt störande inslag, t. ex. därför att den dagligen ses av en större allmänhet. I sistnämnda hänseende må erinras om det flerstädes trängande behovet att reglera lokaliseringen och utformningen av de allt talrikare bils-krotupplagen i omgivningarna utefter våra mera trafikerade vägar.

Såvitt avser bebyggelse delar jag utredningens åsikt att tillståndstvång enligt förevarande bestämmelser inte bör få gälla inom område med fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan. Undantag bör göras också för arbetsföretag, vars tillåtlighet skall prövas enligt vattenlagen. Dessa undantagsbestämmelser har införts i 19 § första stycket. Däremot anser jag inte att länsstyrelsernas handlingsfrihet bör begränsas genom ytterligare undantag i enlighet med utredningens förslag. Vad beträffar byggande av allmän väg sker visserligen i särskild ordning en prövning av bl. a. vägens inpassning i landskapet. Länsstyrelsen deltar emellertid



i denna prövning på sådant sätt att någon administrativ olägenhet knappast kan uppkomma av den formella möjligheten för länsstyrelsen att anordna kontroll även enligt naturvårdslagen.

Såsom av det föregående framgår torde redan före naturvårdslagens tillkomst nu framförda önskemål i allt väsentligt kunna tillgodoses genom utformningen av bestämmelserna i nuvarande lagstiftning om allmänna vägar. Enligt vad vi har oss bekant, ägnar statens vägverk regelmässigt stor omsorg åt ett vägföretags inpassning i terrängen och är berett till uppoffringar för att mildra negativa verkningar på naturen icke minst vid framdragandet av vägar in till sjöar och vattendrag. Detta gäller särskilt de stora vägbyggnadsföretagen, exempelvis motorvägarna, som kan medföra väsentliga förändringar i landskapsbilden. Då fråga är om särskilt känsliga naturavsnitt utföres perspektivskisser och ibland även modeller. Å större vägbyggnadsföretag vidtages även relativt kostnadskrävande åtgärder för att tillgodose naturvårdsintrasset. Genom tillkomsten av 19 § naturvårdslagen har, såsom framgår av ovanstående, naturvårdsintrassena i samband med byggande av allmän väg ytterligare tillgodosetts. Med hänsyn härtill anser vi några kompletterande föreskrifter i berörda hänseende icke erforderliga i allmänna väglagen. Nuvarande bestämmelsen i 10 § AVL har därför med endast redaktionell ändring upptagits i andra stycket av vårt förslag till 4 §.

#### 5 §.

Beträffande denna paragraf, som ersätter 5 § i AVL, hänvisas i första hand till kap. 11.

Rörande de i andra stycket omnämnda speciella åtgärderna för drift av väg må här endast följande påpekas.

I punkt 1 har utsagts, att väghållaren kan bli skyldig att såsom ett moment i driften förse vägen med vissa anordning-

ar, som inte inrättats vid vägens byggande. Särskilt med tanke på snöskärmar och andra vinteranordningar har därvid uttryckligen fastslagits att ombesörjandet av driften även kan innefatta att sådan anordning skall tas bort, när den inte längre behövs.

Punkt 2 gäller sådan anordning som kräver särskilda fortlöpande åtgärder. Beträffande färja göres där först det allmänna uttalandet att sådan anordning skall hållas i trafik och uttalas därtill det i och för sig självklara kravet att anordningen skall hållas bemannad och förses med drivmedel och annat som behövs för att den skall fungera. Även om andra anordningar, såsom rörlig bro och vägbelysning, gäller ju att de för sin funktion i olika utsträckning kräver liknande åtgärder. Det som sagts om färja har därför angivits i tillämpliga delar skola gälla även om sådana andra anordningar. Slutligen har i enlighet med vad som närmare utvecklats i kap. 11 angivits att drift av färja även kan omfatta fastställande av behövlig turlista. Eftersom vi bedömt sådant behov också kunna föreligga beträffande rörlig bro, har stadgandet utformats så, att det omfattar även dylik anordning.

#### 6 §.

Paragrafen har en motsvarighet i 4 § andra stycket nuvarande AVL. I paragrafen anges, under vilka förutsättningar byggande av väg, som förutom anläggning av ny väg enligt 4 § även omfattar omläggning och förbättring av väg, kan eller skall ske. Andra former för inrättande av allmän väg upptages under de följande 7 och 8 §§.

#### 7 §.

Paragrafen motsvarar 6 § i AVL.

En i anslutning härtill väckt fråga om inrättande av »sommarvägar» har bedömts närmast höra hemma under kun-

görelsen angående statsbidrag till enskild väghållning och har kommenterats särskilt därunder.

Anledningen till att 6 § andra stycket utgår kommenteras även under sagda kungörelse.

### 8 §.

Paragrafen motsvarar 7 § AVL.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i visst sammanhang betecknat det som önskvärt, att innebörden av begreppet »synnerligt gagn för det allmänna» närmare anges i lagen. I detta hänseende får vi hänvisa till vad vederbörande departementschef anförde därom i 1943 års proposition (223) med förslag till lag om allmänna vägar. Därav framgår att vissa vägar utan att vara direkt nödiga för den allmänna samfärdseln bör ur annan statlig synpunkt, exempelvis försvarets, kunna hållas såsom allmänna, varvid dock ett villkor är att vägens betydelse för den allmänna samfärdseln icke är alltför ringa. — Enär det i de enskilda fallen oftast är en kombination av ett flertal faktorer, som blir avgörande för frågans bedömande, och dessa faktorer måste tillmätas olika betydelse under varierande förhållanden, går det enligt vår mening icke att i lagtexten entydigt ange vad som i detta sammanhang bör förstås med »synnerligt gagn för det allmänna».

Från en vägförvaltnings sida har uttalats önskemål om uttrycklig bestämmelse av innehåll, att mark, som användes för enskild väg, skall kostnadsfritt ställas till förfogande, om vägen intages till allmänt underhåll. Beträffande den sålunda aktualiserade frågan må erinras om att redan 1942 års vägsakkunniga framhållit att vid intagning av enskild väg till allmänt underhåll vägens intresser i de flesta fall torde gratis upplåta den för vägen erforderliga marken. Stundom gjordes besluten om intagning

beroende av att marken upplåts gratis. I likhet med 1942 års vägsakkunniga förutsätter vi, att vid enskild vägs intagande till allmänt underhåll marken i allmänhet upplåtes utan kostnad för väghållaren. Kräves emellertid ersättning för marken, måste frågan om vägens förändring till allmän bli beroende av att medel härtill finns tillgängliga. Frågan får då avgöras på samma sätt som föreskrivits för det fall, att omlägnings- eller förbättringsarbeten erfordras. Härför synes emellertid några lagbestämmelser inte behöva givas.

Slutligen vill vi erinra om att såsom en förutsättning för enskild vägs förändring till allmän normalt bör — utan att villkoret uttryckligen anges i lagtexten — gälla, att vägen befinner sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

### 9 §.

Paragrafen motsvarar helt 8 § i AVL. Beträffande innehållet hänvisas till kap. 8 i allmänna motiveringen.

### 10 §.

Avgiftsbeläggning förekommer fortfarande i viss utsträckning för begagnande av färja nattetid och paragrafen har därför, ehuru den numera får mindre och mindre tillämpning, överförts till förslaget från nuvarande lag. (Se 9 § AVL.)

### 11 §.

Paragrafen ersätter 11 § AVL. Första stycket är oförändrat och huvudregeln skall såsom hittills vara, att kronan är väghållare på landet och staden väghållare inom stads område. I förenklande syfte har andra och tredje stycket sammanförts. Föreligger särskilda skäl kan liksom hittills avsteg göras från huvudregeln om väghållare. En nyhet är att vi tillagt möjligheten att undantagsvis förordna landskommun som väghållare.

Detta kan nämligen någon gång tänkas vara motiverat beträffande folkrika landskommuner i storstadsregionerna.

Fjärde stycket i nuvarande 11 § har bedömts numera sakna aktualitet och har därför i vårt förslag uteslutits ur lagtexten.

#### 12 och 13 §§.

Paragraferna motsvarar helt 12 och 13 §§ AVL och har endast undergått viss omformulering, bl. a. med hänsyn till den i 11 § införda möjligheten att förordna landskommun som väghållare.

#### 14 §.

Paragrafens två första stycken motsvarar 14 § AVL. Beträffande paragrafens innehåll i dessa delar hänvisas också till kap. 15. Såsom ett tredje stycke har tillagts en bestämmelse, som ersätter nuvarande 16 § AVL. Enligt vad som närmare framgår av framställningen i kap. 13 föreslår vi att vägnämndernas nuvarande uppgifter överföres på kommunerna och att den lokala vägnämndsorganisationen skall avvecklas. Länsvägnämnderna skall däremot bibehållas som rådgivande organ åt vägverket och länsstyrelserna. Rörande länsvägnämndernas tillsättande och sammansättning m. m. hänvisas till bestämmelserna i 67—70 §§ förevarande lagförslag.

#### 15 §.

Beträffande paragrafens innehåll hänvisas i första hand till vad som i kap. 6 yttrats om arbetsplan som led i allmän vägs tillkomst. Paragrafen motsvarar huvudsakligen 15 § AVL.

Det förtjänar särskilt anmärkas att man genom »förenklad arbetsplan» enligt andra stycket bl. a. kan åstadkomma att, där överenskommelse ingåtts med vederbörande anläggningsägare och markägare, vägbelysning som hittills drivits av

annan än väghållaren, t. ex. av kommun, övertas av väghållaren och ingår i väg-anordningarna.

#### 16 §.

Beträffande innehållet i denna paragraf, som inte har någon motsvarighet i AVL, hänvisas till framställningen i 4 kap. om Vägs omfattning i sidled.

#### 17 §.

Beträffande vårt förslag till ny vägstadga hänvisas till det särskilda avsnittet härom senare i detta kapitel.

#### 18 §.

Paragrafen ersätter första och andra stycket av nuvarande 18 § AVL och har utformats i enlighet med vad som närmare framgår av kap. 7.

Då beteckningen nyttjanderätt icke kan anses utgöra en adekvat beskrivning av vägrätten, har vi i den föreslagna lagtexten undvikit denna beteckning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit att — därest arbetsplan omfattar omgrävning av strömfåra i samband med ombyggnad eller nybyggnad av bro — arbetsplanens fastställelse bör innefatta rätt till ianspråktagande av mark för den nya åfåran såväl uppströms som nedströms den nya bron. Frågan har indirekt varit föremål för behandling i ett av högsta domstolen den 22 december 1956 avgjort mål (NJA 1956 s. 706). I domskälen har högsta domstolen uttalat, att bäckomgrävning utgjorde sådan för byggande av väg nödvändig anordning att kronan jämlikt grunderna för nuvarande 18 § AVL ägde taga i anspråk erforderlig mark. Någon lagändring i förevarande fråga torde därför ej vara erforderlig, utan en hänvisning till nämnda praxis synes vara tillfyllest.

## 19 §.

Paragrafen motsvarar tredje stycket i nuvarande 18 § AVL. Såsom närmare motiverats i kap. 7 har orden »genom renstakning eller eljest» fått utgå, eftersom åtgärden »renstakning» ej längre begagnas.

## 20 §.

Paragrafen har ingen motsvarighet i AVL. Genom förevarande stadgande infördes i väglagen en möjlighet för väghållaren att vid byggande av väg med tvångsrätt tillfälligt ianspråktaga mark, som ej ingår i vägområdet, i den mån det i arbetsplanen redovisas att marken skall begagnas för vägarbete eller åtgärd i samband därmed. Beträffande motiven i denna del hänvisas till kap. 7.

## 21 §.

Paragrafen ersätter 19 § AVL. I stället för upplåtelse av mark till väg talar den föreslagna 21 § om upplåtelse av vägrätt enligt 19 § eller av rätt till mark under byggnadsarbetets bedrivande enligt 20 §.

Ett beslut om förändring av enskild väg till allmän innebär ju enligt 19 § i vårt förslag också upplåtelse av vägrätt och skulle i och för sig kunna åtföljas av ersättningstalan enligt 21 §. Någon ersättning torde emellertid endast i undantagsfall bli aktuell att döma ut, eftersom dels markägaren en gång fått ersättning för upplåtelsen till den enskilda vägen (eller avstått från ersättning för den upplåtelsen), och förvandlingen till allmän väg icke i och för sig behöver innebära någon ytterligare börda, och dels klausulerna i 21 § st. 1 p. 1 slutet (»avtalats» — »förutsatts») och i 21 § st. 3, angående nyttan för fastigheten i regel torde utesluta ny ersättning för markägaren.

En vägförvaltning har under utredningsarbetet framhållit önskvärdheten av en bestämmelse, som ger väghållaren rätt att ersätta ianspråktagen mark med annan, närbelägen mark. Vi biträder uppfattningen, att en sådan bestämmelse från vissa synpunkter ter sig tilltalande. Emellertid må framhållas det principiellt betänkliga i att låta en sådan allmän regel komma till uttryck i en specialförfattning av AVL:s karaktär utan att motsvarande regler upptas i andra författningar med liknande innehåll. Man torde icke kunna bortse från att avsaknaden av bestämmelser i ämnet i t. ex. expropriationslagen och vattenlagen kan leda till en icke avsedd motsatstolkning med mindre lyckade praktiska resultat. — Vidare förtjänar framhållas de svårigheter som kan uppstå för väghållaren att anskaffa välbelägen mark av sådan beskaffenhet att den rimligen kan godtas av den ersättningsberättigade och i fastighetsbildningshänseende av det allmänna och andra sakägare. — Även oavsett det nu anförda torde ändring icke böra övervägas förrän tillräcklig erfarenhet vunnits av den år 1961 införda bestämmelsen i 19 a § AVL, vilken i vårt förslag fått en motsvarighet i 22 §.

En annan vägförvaltning har framhållit, att sprängningsskador, som vållats vid vägs byggande, i rättspraxis har ansetts hänförliga till sådant annat intrång av vägs byggande som omförmåles i paragrafens första stycke, och att vederbörande fastighetsägare till följd härav synes bli berättigad till icke blott ersättning för reparationskostnaderna utan även till sex procent årlig ränta därå för den tid som förflutit — kanske flera år — från det marken först togs i anspråk. — Det är riktigt, att högsta domstolen i ett avgörande, NJA 1950 sid. 136, kan anses ha fastslagit, att väglagen och därmed bestämmelserna i nuvarande 19 § AVL (i vårt förslag 21 §) första stycket

om bl. a. intrång och ränta efter sex procent är tillämplig beträffande sprängningsskador å sådan fastighet, varifrån mark upplåtes. Det är därför inte otänkbart, att den av vägförvaltningen anmärkta, mindre tilltalande konsekvensen i fråga om ränteberäkning kan tänkas inträda. Något avgörande i överrätt av frågan om grunderna för ränteberäkningen torde emellertid hittills inte föreligga. Det förtjänar vidare framhållas, att de fall, då saken kan få någon praktisk betydelse, måste bli ganska fåtaliga och inte har någon nämnvärd betydelse jämfört med andra ersättningsposter. Den nuvarande räntebestämmelsen har i allt fall den fördelen att vara klar och enkel. Det kan diskuteras, om inte denna synpunkt bör väga över. I allt fall kan det inte gärna komma i fråga att i lagtexten göra undantag från den vanliga ränteregeln enbart beträffande sprängningsskador, utan det blir då nödvändigt att beakta även andra typer av skador, för vilka räntebestämmelsen kan anses mindre lämplig. Konsekvensen skulle bli en kanske svårbemästrad differentiering av olika skadetyper och därmed en bedömning i fråga om tillämpligt beräkningssätt från fall till fall med krav på en ökad administrativ arbetsinsats från vägmyndigheternas sida. Anledning saknas därför enligt vår uppfattning att frångå den klara ordalydelsen i nuvarande bestämmelser.

## 22 §.

Paragrafen motsvarar 19 a § AVL. Väg-hållarens rätt att påkalla förrättning har inneburit att han också haft en självständig och av fastighetsägaren oberoende rätt att föra talan för fastigheten och därvid framställa yrkanden, även om de icke biträtts av fastighetsägaren. Denna rätt har i vårt förslag uttryckligen inskrivits i paragraftexten.

## 23—25 §§.

Dessa stadganden har överförts — i princip oförändrade — från 20—22 §§ AVL.

## 26 §.

Förevarande paragraf ersätter 24 § AVL. Bestämmelserna om inlösen har i vårt förslag således placerats före bestämmelserna om rättegångsförfarandet. Paragrafen har avfattats så, att den ger upplysning om de möjligheter som står fastighetsägare och väghållare till buds i fråga om inlösen. I överensstämmelse med motsvarande föreskrift i expropriationslagen har också angivits att kostnad för sådana skadeförebyggande åtgärder, som avses i 7 § nämnda lag, skall inräknas i ersättningen, när det gäller att bedöma, om rätt till inlösen föreligger. I 28 §, som innehåller hänvisning till bestämmelserna om domstol och rättegång i expropriationsmål, stadgas vidare att de allmänna bestämmelserna i expropriationslagen även i övrigt skall i tillämpliga delar lända till efterrättelse i fall av inlösen.

Beträffande de föreslagna reglerna om inlösen hänvisas i övrigt till den allmänna motiveringen i kap. 14 om rättegången i vägmål och till vad som där anföres om inlösenfrågor.

## 27 §.

Beträffande innehållet i denna paragraf hänvisas i första hand till kap. 14. Utformningen av 27 § ansluter sig i allt väsentligt till nuvarande lydelse av 23 § AVL. Expropriationslagens bestämmelser om väckande av talan i expropriationsmål kommer därigenom inte att bli tillämpliga. Goda skäl talar också för ett bibehållande av den nuvarande regelutformningen som antyder att det är den ersättningskrävande som i första hand får ta initiativ till rättegång. Möjlighet skall emellertid liksom hittills finnas för

väghållaren att påkalla prövning såväl beträffande anspråk om ersättning som vid krav på inlösen. Gör han det, bör det i enlighet med vad som föreskrives i expropriationslagen därom åligga honom att i ansökan uppge den ersättning han bjuder.

#### 28 §.

I förevarande paragraf meddelas erforderliga bestämmelser om rättegången i sådana mål, som avses i 27 §. Bestämmelserna består i huvudsak av hänvisningar till expropriationslagen.

Genom hänvisningen till expropriationslagens bestämmelser om domstol och rättegång i expropriationsmål kan givetvis vissa tolkningsproblem uppkomma. Vi skall här beröra några fall.

Expropriationslagen utgår från att i princip alla uppkommande ersättningsfrågor skall avgöras i ett och samma mål. Härmed sammanhänger bl. a. expropriationslagens regler om att samtliga kända sakägare skall kallas in i målet och att man också — genom kungörelse enligt 23 § nämnda lag — skall söka nå okända sakägare. Processen enligt AVL däremot är närmare att jämföra med en vanlig tvistemålsprocess. På grund av dessa skiljaktigheter torde därför, när det uteslutande är fråga om ersättning, domstolen inte behöva kungöra målet enligt 23 § expropriationslagen. Ej heller blir bestämmelserna i samma paragraf om anmälan till inskrivningsdomaren och i 26 § nämnda lag om skyldighet att förete gravationsbevis tillämpliga. När det gäller inlösenfrågor i AVL, vilka har större likheter med motsvarande frågor i expropriationslagen, bör dock berörda bestämmelser i expropriationslagen tillämpas.

Utän vidare torde stå klart att regler om enkelt och kvalificerat förhandstillsäkrande inte blir tillämpliga i ersättningsmål (jfr. SOU 1964: 32 s. 104).

Även beträffande den ofta diskuterade 33 § expropriationslagen kan tvekan uppkomma i fråga om tillämpligheten i vägrättsmål. Enligt paragrafen må vid bestämmande av expropriationsersättning, om den exproprierande tagit fastigheten i besittning, hänsyn inte tas till sådan ändring i fastighetens värde, som uppkommit efter tillträdet. Då vid bestämmande av ersättning för upplåtelse av vägmark de grunder, som gäller för fastställande av expropriationsersättning, bör tjäna till ledning i den mån förhållandena är likartade med dem, som föreligger vid expropriation, torde bestämmelsen böra tillämpas även i vägrättsmål.

Hänvisningen till expropriationslagen innebär vidare bl. a. följande. Om föreskrifter beträffande domstol och rättegång inte finns i expropriationslagen eller annan lag eller författning så gäller vad i fråga om allmän domstol är föreskrivet, där det är tillämpligt. De i rättegångsbalken stadgade reglerna om rättsmedlen blir därigenom tillämpliga även i vägrättsmål. Vidare får av hänvisningen anses framgå att beträffande kallelser i vägrättsmål skall gälla vad om kallelser är stadgat med avseende å tvistemål. Eftersom hänvisningen är inskränkt till att avse reglerna om domstol och rättegång i expropriationslagen kommer reglerna i 48—58 §§ expropriationslagen om bl. a. expropriationsersättningens erläggande inte att gälla ersättningsmål enligt AVL. På det sättet tillgodoses också önskemålet om att nedsättning av ersättning för vägrättsupplåtelser inte skall behöva ske i vidare mån än som stadgas i 23 § i förslaget.

#### 29 §.

Paragrafen motsvarar 25 § AVL. Beträffande innehållet hänvisas till kap. 8 om Vissa spörsmål i samband med indragning av allmän väg.

## 30 §.

Paragrafen motsvarar 26 § AVL. Väg- rättsbestämmelsernas tillämplighet inom område, för vilket generalplan eller stadsplan blivit fastställd, har genom denna paragraf begränsats. Då mark, som innehas med vägrätt, tas i anspråk för gata eller annan allmän plats enligt fastställd generalplan eller stadsplan, upphör vägrätten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att stad som är egen väghållare inte kan bygga allmän väg med stöd av erhållna vägrättsupplåtelser och att det kan ifrågasättas om olika bestämmelser bör gälla för stad och landsbygd i denna fråga. — Enligt vår uppfattning skulle emellertid en möjlighet för stad att inom generalplan eller stadsplan bygga vägar eller gator med stöd av vägrätt kunna medföra oreda i fastighetsregisterföringen särskilt med tanke på att vägrätt kan upphöra. Redan på grund härav tvekar vi att i detta avseende föreslå någon ändring. Ytterligare skäl härför står att finna i de nya expropriationsregler, som trädde i kraft den 1 juli 1966, ifråga om förtida tillträde, förskott och rättgångskostnader. Ökade möjligheter att snabbt förvärva marken enligt byggnadslagens expropriationsrättsliga regler står därför numera till buds. Av dessa skäl har vi inte funnit anledning att biträda styrelsens uppfattning i denna fråga.

## 31—34 §§.

Paragraferna motsvarar 27—30 §§ AVL och har i vårt förslag icke undergått några sakliga ändringar.

## 35 §.

Paragrafen motsvarar nuvarande 31 § AVL. Paragrafens andra stycke har dock uteslutits i vårt förslag, utan att därmed avses någon saklig ändring.

Redan i samband med förarbetena till nuvarande lag uttalades viss kritik mot

det förslag, som låg till grund för bestämmelsen i nuvarande 31 § AVL. Kritiken gick i huvudsak ut på att en bestämmelse rörande rätt för väghållaren att uttaga väghållningsämnen hade en ringa uppgift att fylla med de ändrade förhållanden, som uppstått genom vägväsandets och teknikens utveckling. Här emot anfördes emellertid under remissbehandlingen bl. a., att det i särskilda fall kunde vara av vikt för väghållaren att utan tidsutdräkt få rätt att uttaga material för vägunderhåll.

Även efter tillkomsten av nuvarande väglag har kritik riktats mot förevarande bestämmelse i nuvarande 31 §. Sålunda har i motioner till 1961 års riksdag (I: 82 och II: 101) föreslagits ett upphävande av sagda lagbestämmelse, som ansetts utgöra ett uppseendeväckande avsteg från gällande regler om förfarandet vid andra med expropriation jämförbara upplåtelser av rätt till fast egendom. I detta sammanhang har även vägsynenämndens berättigande överhuvudtaget satts ifråga. Motionärerna har i dessa frågor anfört bl. a. följande.

För det första finns det ur samhällets synpunkt icke någon anledning att tvinga i princip vilken fastighetsägare som helst, som på sin mark har tillgång till jord, sand, sten eller grus, att avstå sådant material till väghållarna. Alla de nämnda nyttigheterna torde alltid finnas att köpa på allmänna marknaden. Förhållandena voro naturligtvis anorlunda vid den tidpunkt, då bestämmelsen tillkom (1891). Då var väghållaren ofta beroende av att kunna ta väghållningsmaterial i vägens närhet. Med bilismens och teknikkens utveckling är så ej längre förhållandet. — För det andra är själva förfarandet ur rättssäkerhetssynpunkt otillfredsställande utformat. Här föreligger en form av expropriation, där flera av de garantier som eljest tillförsäkrats den enskilde vid sådana förfoganden saknas. Vägsynenämnden, som vid oenighet bestämmer villkoren för exploateringen, har en sammansättning som gör att väghållarens synpunkter ofta måste sammanfalla med nämndens, eller i varje fall med dess majoritets. Hur oförvitliga väg-

synenämndens ledamöter än må vara, utgör redan det förhållandet att detta organ står väghållaren så nära en fara för objektiviteten i deras bedömanden. Härtill kommer att besvär över nämndens avgöranden prövas, icke av domstol utan av en administrativ myndighet, som även i andra avseenden är starkt engagerad i vägplaneringsfrågor. Först i högsta instans kommer frågorna under domstols ögon.

I anledning av förenämnda motioner har *tredje lagutskottet* i utlåtande nr 14 till 1961 års riksdag anfört att, även om de i motionerna framförda synpunkterna förtjänade beaktande, utskottet för sin del icke vore berett att utan närmare utredning tillstyrka ett beslut om upphävande av 31 § AVL särskilt som, därest detta stadgande skulle upphöra att gälla, fråga om vägsynenämndernas bibehållande över huvud taget komme att aktualiseras. Därest nämligen denna institution avskaffades borde ytterligare utredas, hur frågor angående rätt till röjning vid väg, uppsättande av snöskärmar och de andra ärenden, med vilka nämnden haft att taga befattning, framdeles skulle regleras. — Utskottet ville alltså, utan att bestämt taga ställning till den genom motionerna väckta frågan, förorda att denna gjordes till föremål för utredning. Utredningsuppdraget torde innefattas i de direktiv, som lämnats 1960 års vägsakkunniga.

Vi har under utredningsarbetet kommit till den uppfattningen, att en enklare form än expropriation måste stå till väghållarens förfogande, när det gäller att få tillgång till lämpligt väghållningsmaterial. Det förtjänar framhållas att vägväsendets ifrågakvarande befogenhet inte är unik. Sålunda kan nämnas, att envar, som har att fullgöra väghållningsskyldighet enligt lagen om enskilda vägar — bl. a. enskild fastighetsägare — kan få en liknande upplåtelse med stöd av 13 § berörda lag. Skälen för 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. Det kan knappast göras gällande, att den form för upplåtelse av rätt till grustäkt, som AVL anvisat, skulle ge upphov till några betänkligheter från rättssäkerhetssynpunkt. Möjlighet finns ju alltid att i sista hand anföra besvär hos regeringsrätten och därigenom få saken underkastad domstolsmässig prövning i högsta instans — en möjlighet som med hänsyn till gällande regler om fullföljdsbegränsning endast undantagsvis står till buds, om saken prövas av expropriationsdomstol. På grund härav och då vi av skäl, som redovisats i kap. 15, i allt fall anser att vägsynenämnderna bör bibehållas med tanke på deras övriga uppgifter föreslår vi inte någon saklig ändring av förevarande bestämmelse i väglagen.

För att emellertid redan i första instans, d. v. s. vägsynenämnd, skapa ökade garantier för rättssäkerheten föreslår vi vissa ändringar i nuvarande 54 och 55 §§ AVL. Vägsynenämndens ordförande, vilken såsom nu skall utses av länsstyrelsen, skall sålunda vara lagfaren domare. För att vidare åstadkomma större enhetlighet i bedömningen av de frågor, som vägsynenämnd har att taga ställning till, synes antalet nämnder bära minskas till en för varje län, vilket — förutom den administrativa förenkling detta skulle innebära — även torde vara ägnat att ytterligare öka rättssäkerheten. Ej heller torde med fog kunna göras gällande att vid ett genomförande av vårt förslag nämnden skulle gå miste om den lokalkännedom, som ansetts vara så väsentlig vid institutionens införande.

Avslutningsvis vill vi beträffande vägsynenämndernas verksamhet också erinra om den utvidgning av vägsynenämndernas funktioner, som av oss föreslagits i kap. 9 om Enskilda utfartsvägar.



## 36—40 §§.

Paragraferna ersätter nuvarande 31 a—c §§ AVL. Hithörande spörsmål har behandlats i kap. 9 om Enskilda utfartsvägar.

## 41 §.

Då det många gånger kan vara av stor vikt, att ett förbud eller en föreskrift enligt 36 eller 37 §§ genast börjar tillämpas, har här i andra stycket införts en möjlighet för länsstyrelsen att förordna om omedelbar verkställighet.

## 42 §.

Paragrafen motsvarar till sitt innehåll helt 32 § AVL. Beträffande handläggningen av de ordnings- och säkerhetsföreskrifter som i vårt förslag återfinnes under §§ 42—55 hänvisas till framställningen i kap. 15 om handläggningen av vägfrågor hos administrativ myndighet.

## 43 §.

Stadgandet är helt nytt och har således ingen motsvarighet i AVL. Rörande frågan om fast vägbelysning eller annan fast ljuskälla hänvisas till kap. 5. Enligt vår uppfattning bör vägverkets anvisningar för tillstånd till vägbelysning göras så vida, att man kan tillgodose allmänna belysningskrav utan att sakägaren behöver gå in till länsstyrelsen med särskild anmälan.

## 44 §.

Paragrafen ersätter nuvarande 33 § AVL om byggnadsfritt avstånd. Motiven till det nya stadgandet återfinns i kap. 4. För närvarande äger länsstyrelsen om »särskilda skäl» föreligger öka nuvarande minsta byggnadsfria avstånd, 12 meter från vägbanans mitt, till högst 30 meter från vägbanans mitt. Vårt förslag anger det byggnadsfria avståndet till 12 meter från vägområdet, alltså ej vägbanans mitt, vilket kan ökas till högst 50

meter. Detta föreslås dock endast kunna ske av trafiktekniska skäl, ej av hänsyn till framtida breddning o. d. Jfr i denna del även vad som under kap. 10 anförts om serviceanordningar.

Från väghåll har framhållits att anordningar som kiosker och korvstånd, även om de står på hjul, samt bensinmätare bör betraktas som sådan byggnad, för vilken ovillkorligen erfordras länsstyrelsens tillstånd. Anordningarna förmenas utgöra en fara för trafiksäkerheten. — Till byggnad torde redan med nuvarande författningstext kunna räknas kiosk med fast och varaktig placering. Däremot torde sådana anordningar som korvstånd, mjölkbord och bensinmätare ej vara att hänföra till byggnad men väl till sådana anordningar, för vilka länsstyrelsens tillstånd krävs, om de hindrar vägens avvattning, skymmer utsikten över vägbanan eller eljest innebär fara för trafiksäkerheten. I nuvarande lagtext nämns som sådana anordningar upplag och stängsel. För att icke onödigtvis begränsa kretsen av dylika anordningar har i vårt förslag exemplifieringen borttagits. Orden »hindra vägs avvattning» har också utbytts mot »försvåra väghållningen».

Vi har här också föreslagit ett nytt stycke av innebörd att tillstånd enligt paragrafen må, där fråga är om sådan byggnad eller anordning, som är lätt flyttbar eller av ringa värde, begränsas till att avse rätt att bibehålla byggnaden eller anordningen under viss tid med rätt för länsstyrelsen att på framställning förlänga tiden.

Här må slutligen erinras om den föreslagna ersättningsregeln i 49 §, som ger den enskilde, vars mark belägges med förbud enligt 44 §, ett visst skydd mot förluster. Den omständigheten att ersättningen enligt denna regel skall utges av väghållaren, kan måhända samtidigt i någon mån medverka till en åter-

hållsam tillämpning av förbudsmöjligheterna.

#### 45 §.

Paragrafen ersätter nuvarande 34 § AVL.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit som önskvärt, att möjlighet beredes att meddela sådant byggnadsförbud, som avses i paragrafen, för längre tid än tre år, förslagsvis fem år. Såsom skäl härför kan anföras, att en sådan lagändring skulle underlätta länsstyrelsernas arbete, samtidigt som den angivna tidsrymden skulle överensstämma med giltighetstiden för arbetsplan, ävensom att planerandet av större vägföretag ofta tar längre tid än tre år. — Vi har också kommit till den uppfattningen att arbetsplanerna allt oftare berör vida större och mer komplicerade projekt än tidigare, och erfarenheterna har även utvisat att med hänsyn främst härtill förlängning av angiven tidsperiod erfordras i allt större utsträckning. Vi har emellertid stannat för att bibehålla treårstiden såsom lämplig längsta tidslängd i normalfallet för dylikt byggnadsförbud ävensom att genom kravet på »synnerliga skäl» betona att viss restriktivitet skall iakttagas beträffande möjligheterna till förlängning av tiden, ehuru vi ej finner skäl att bibehålla kravet att underställa frågan om förlängning Konungens prövning. Vi anser också att längre förbudstid än fem år i princip icke skall behöva talas av fastighetsägaren och har därför i 49 § tillagt en ersättningsregel som medger möjlighet till ersättning om byggnadsförbudet skulle komma att vara längre än fem år. Även denna regel är ägnad att mana till restriktivitet mot långa byggnadsförbud enligt 45 §.

#### 46 §.

Stadgandet, som icke har någon motsvarighet i AVL, har tillkommit till följd

av vår omformulering av nuvarande 33 § AVL, 44 § i vårt förslag, för att lämna möjlighet till ersättning i de fall då redan befintlig annan anordning än byggnad genom beslut jämlikt 44 § måste borttagas eller utbytas.

#### 47—48 §§.

Paragraferna har ingen motsvarighet i AVL. Motiven för de här föreslagna stadgandena återfinns i kap. 10.

#### 49 §.

Paragrafen motsvarar nuvarande 33 a § i AVL. Ett tredje stycke har dock tillagts om möjligheterna till ersättning till följd av byggnadsförbud jämlikt 45 §, där i regel ersättning icke skall utgå men där vi ansett att det bör kunna ifrågakomma om förbudets varaktighet överstiger fem år. Jfr ovan under 45 §.

Enligt vår mening blir ett sådant förbud, som avses med ersättningsbestämmelsen i denna paragraf, ej definitivt förrän begäran om dispens avslagits, och frågan om ersättning bör därför ej prövas förrän visshet föreligger om huruvida dispens kan meddelas eller ej.

Beträffande förevarande paragraf hänvisas även till vad som anförts i ersättningsfrågan under kap. 10.

#### 50 §.

Paragrafen motsvarar 35 § AVL. Den får emellertid en större räckvidd än förebilden såtillvida som den kommer att gälla även i fall som avses i 47 och 48 §§.

I denna del hänvisas i övrigt till kap. 4 och vad där anföres beträffande »10-metersremsan».

#### 51 §.

Paragrafen motsvarar 36 § AVL och har i vårt förslag icke undergått någon förändring i sak.

Vid tillämpning av paragrafen måste givetvis hänsyn tagas inte bara till väg-

intresset utan även till konkurrerande allmänna och enskilda intressen. Särskilt är att nämna tre typer av anordningar, som ofta vållar besvärligheter vid drift av väg men som oundgängligen måste finnas och beträffande vilka det därför möjligen kan ifrågasättas, om inte närmare bestämmelser är behövliga. Vi syftar härvid på brev- och postlådor samt mjölkbord.

Intill allmänna vägar uppsatta brev- och postlådor liksom mjölkbord faller givetvis inom bestämmelserna i nuvarande 36 § andra stycket AVL och kan följaktligen undanskaffas genom beslut av vägsynenämnd, om de är till hinder för vägunderhållet. Och om de skulle placeras inom själva vägområdet, förutsätter detta medgivande i en eller annan form från väghållarens sida. I vad avser mjölkborden har frågan ofta lösts genom ett mellan väghållaren och vederbörande markägare träffat avtal, varigenom mjölkborden fått uppsättas inom vägområdet men på tillräckligt avstånd från den egentliga vägbanan. Dessa avtal brukar gå ut på att mjölkbord icke får uppföras vid trafikfarliga platser såsom vid innerkurvor, backkrön och vägskäl eller i övrigt så att de hindrar trafiken och väghållningen. Det borde inte vara omöjligt att även beträffande brev- och postlådor på och invid allmän väg träffa överenskommelse om de villkor, som med hänsyn till väghållarens berättigade intressen skäligen måste uppställas på deras placering. Eventuellt kan det vara lämpligt, att rådgivande anvisningar utfärdas av vägverket och poststyrelsen i samråd. Detta sätt att lösa frågan torde från alla synpunkter vara lämpligare än en detaljerad reglering i lag.

52 och 53 §§.

Paragraferna motsvarar 37 och 38 §§ AVL och är i vårt förslag oförändrade i sak.

## 54 §.

Förevarande paragraf ersätter 39 § AVL.

Från vägverkets och de lokala vägförvaltningarnas sida har anförts, att gällande bestämmelser om rätt att uppsätta affischer är oklara och i behov av förtydliganden i väglagen. Önskemål har härvid framförts om förbud mot affisivering på mjölkbord, telefonstolpar, träd, vägportar, broar, tunnlar, bergväggar o. d. invid de allmänna vägarna. Även frågan om fasta reklamskyltar längs vägarna borde enligt vägmyndigheterna kunna få en klarare reglering i väglagen.

I detta sammanhang vill vi i första hand erinra om bestämmelserna i hitthörande frågor i 22 § naturvårdslagen, som har följande lydelse.

Tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål må ej finnas varaktigt anbrindad utomhus utan länsstyrelsens tillstånd.

Vad i första stycket sägs gäller icke anordning som tjänar till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet och ej heller anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningsammansattnar, auktioner eller dylikt. Dock må hos länsstyrelsen sökas tillstånd jämväl beträffande anordning som här avses. Har sådan anordning anbringats utan tillstånd eller i strid mot givet tillstånd och finnes den vara uppenbart vanprydande i landskapsbilden, må länsstyrelsen meddela föreläggande om avlägsnande av anordningen eller vidtagande av annan erforderlig åtgärd därmed.

Bestämmelserna i denna paragraf avse ej anordning för vilken byggnadslov erfordras eller givits.

I proposition nr 148 år 1964 har vederbörande departementschef anført följande rörande den föreslagna 22 § (sid 95—97).

Utredningens förslag att införa allmänt tillståndstvång — med vissa undantag — för reklamanordningar i det fria har vunnit stark anslutning bland remissinstanserna. Även jag finner det angeläget att skärpa kontrollen över reklamen i natu-

ren. Invändningar mot förslaget har framförts huvudsakligen av vissa branschorganisationer, vilka understrukit reklamens betydelse för näringslivet och bestritt utredningens utgångspunkt att reklamannonser generellt skulle ha en mycket störande inverkan på landskapsbilden. Några remissorgan har uttryckt farhågor att en allmän tillståndsplikt kommer att medföra onödigt arbete för länsstyrelserna beträffande skyltar som självklart bör tillåtas. Från flera håll har hävdats att det inte kan vara motiverat från naturvårdssynpunkt att kräva tillståndsprövning beträffande fristående skyltar som upplyser om en på stället bedriven verksamhet. De framförda invändningarna synes beaktansvärda. Även på förevarande område måste uppenbarligen en avvägning ske mellan naturvårdens krav och motstående intressen. Särskilt där naturlandskapet genom människans ingripanden blivit helt omvandlat kan förhållandena stundom vara sådana att förekomsten av utomhusreklam i begränsad omfattning icke med fog kan påstås verka störande i landskapsbilden. Vidare måste ofta en näringsidkares intresse att göra viss reklam på verksamhetsplatsen tillerkännas företräde framför naturvårdens intresse. Departementsförslaget bestämmelser i ämnet har utformats från dessa utgångspunkter.

I 22 § första stycket stadgas att tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam, propaganda eller liknande ändamål inte får finnas varaktigt anbringsad utomhus utan länsstyrelsens tillstånd. Till de här avsedda anordningarna bör i princip även räknas affischer på träd, plank, bergväggar och dylikt, men i praktiken torde de mera sällan uppfylla bestämmelsens krav på varaktighet. En affisch kan nämligen inte anses varaktigt anbringsad, när den är av vanligt förgångligt pappersmaterial och ej heller då den avser någon snart förestående tilldragelse. Har däremot en affisch, som anbringats annorstädes än på en vederbörligen tillåten annonstavla eller liknande anordning, gjorts mera beständig genom plastbehandling eller dylikt, och avser den ej en snart förestående händelse, torde affischören böra anses ha brutit mot förevarande bestämmelse, om han inte utverkat tillstånd till affischeringen. Detsamma gäller, om en sådan affisch av beständigt material visserligen avsett en bestämd tilldragelse men kvarsitter

avsevärd tid därefter. Att från naturvårdssynpunkt inskrida mot affischering i vidare mån än som nu sagts eller som är möjligt enligt naturvårdslagens nedskräpningsbestämmelser skulle enligt min mening föra för långt. — Även utan särskilt stadgande därom lär länsstyrelsen vara oförhindrad att i samband med tillstånd ange viss tid varunder anordningen må bibehållas. Hinder bör ej heller anses föreligga att ge t. ex. offentlig myndighet generellt tillstånd avseende anordningar av visst slag.

Från nämnda huvudregel i 22 § första stycket görs i andra stycket vissa undantag. Sålunda undantas anordning som tjänar till upplysning om på stället bedriven affärsrörelse eller annan verksamhet. Det krävs inte, såsom enligt utredningsförslaget, att anordningen skall vara anbringsad på byggnad, utan det räcker att den finns på det för verksamheten disponerade markområdet. Under exempelvis pågående byggnadsföretag är sålunda entreprenörerna enligt denna bestämmelse oförhindrade att sätta upp sina skyltar på byggnadsplatsen, och en skomakare kan annonsera på staket utanför verkstaden. I överensstämmelse med utredningsförslaget undantas vidare anslagstavla för meddelanden rörande kommunala angelägenheter, föreningsammans träden, auktioner eller dylikt. Officiella vägmärken lyder inte under 39 § lagen om allmänna vägar och bör utan vidare anses falla utanför 22 § naturvårdslagen.

Givetvis kan det inträffa att en skyltanordning, för vilken tillstånd ej erfordras, varaktigt anbringas på sådant sätt att den blir uppenbart vanprydande i landskapsbilden. Som utredningen föreslagit bör länsstyrelsen i sådant fall ha möjlighet att förelägga ägaren eller, om denne ej är känd, markägaren att avlägsna anordningen eller vidta annan erforderlig åtgärd därmed. Att ge den, mot vilken föreläggande riktas, ersättning härför bör enligt min mening inte ifrågakomma. Den som ämnar uppsätta en icke tillståndspliktig skylt bör däremot kunna gardera sig mot framtida ingripande genom att påkalla förhandsprövning av länsstyrelsen. Regler i nu angivna hänseenden har intagits i 22 § andra stycket. Att föreläggande kan förenas med vitesäventyr framgår av 39 §.

I 22 § tredje stycket stadgas undantag från de föregående bestämmelserna i paragrafen såvitt avser anordning för vilken

byggnadslov erfordras eller givits. Att dubbelpröva dessa fall vore givetvis både onödigt och olämpligt.

Enligt 54 § 1 mom. byggnadsstadgan krävs byggnadslov för uppsättande eller väsentlig ändring av skylt eller ljusanordning inom område med stadsplan. Utredningen har föreslagit att länsstyrelserna skall få befogenhet att föreskriva skyldighet att söka byggnadslov för sådan åtgärd även inom byggnadsplaneområden. Liksom ett flertal remissorgan anser jag att dylik skyldighet bör på en gång införas inom alla områden med byggnadsplan. Det torde få ankomma på Kungl Maj:t att vidta härav påkallad ändring i byggnadsstadgan. Vad beträffar områden med utomplansbestämmelser läser däremot inte finnas anledning till någon ändring av gällande bestämmelser utöver vad som föreslås för landsbygden i övrigt. Med den nu föreslagna lösningen torde även den av 1962 års riksdag hos Kungl Maj:t gjorda framställningen i förevarande ämne få anses tillgodosedd (L<sup>3</sup> U 1962: 26 s. 28—29, rskr 205).

Med föreslagna ordningen kommer naturvårdslagens bestämmelser i princip att gälla, förutom på rena landsbygden, inom områden med fastställd generalplan eller utomplansbestämmelser. Jämlikt 52 och 70 §§ byggnadsstadgan har visserligen även byggnadsnämnd viss befogenhet att ingripa mot olämpliga skyltar inom dylika områden. Några kompetenskonflikter torde emellertid inte behöva uppkomma härigenom, om länsstyrelsen i ärende om reklamordning inom sådana områden regelmässigt inhämtar yttrande från byggnadsnämnden. Föreskrift härom torde kunna meddelas i administrativ ordning.

Utredningens förslag att, i samband med att i naturvårdslagen införs allmänt tillståndstvång för reklamanordningar i det fria, upphäva 39 § lagen om allmänna vägar anser jag mig inte böra biträda. Med hänsyn till de båda lagarnas skilda syften är det motiverat att vardera lagen innehåller bestämmelser i ämnet. I administrativ ordning torde lämpligen böra föreskrivas att, där tillstånd söks enligt den ena lagen och länsstyrelsen finner tillståndstvång föreligga också enligt den andra, ärendet skall prövas enligt båda lagarna.

Mot bakgrunden av det anförda torde enligt vår mening vägverkets önskemål om skärpning av bestämmelserna på före-

varande område i erforderlig mån kunna tillgodoses genom 22 § naturvårdslagen. Med hänsyn härtill och med beaktande av vad departementschefen anført i sammanhanget synes då någon skärpning av förevarande paragraf i väglagen icke behöva vidtagas. Emellertid bör på de av departementschefen anförda skälen nuvarande bestämmelse i 39 § AVL heller icke upphävas. Vi har därför tagit in bestämmelsen i vårt förslag till 54 §.

Däremot har vi funnit skäl att, i likhet med vad vi föreslagit beträffande 44 § (nuvarande 33 §), även i 55 § ange avståndet, inom vilket principiellt annonsförbud skall råda, från vägområdets ytterkant. Den föreslagna ändringen, som i många fall innebär en väsentlig breddning av den annons- och reklamförbudna zonen längs vägarna, får anses önskvärd av trafiksäkerhetsskäl.

#### 55 §.

Stadgandet motsvarar helt 40 § AVL.

Ett önskemål från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om att uppräkningsen i paragrafens början borde kompletteras med »järnvägsspår» kan vi icke biträda, dels när detta skulle bryta mot sammanhanget i övrigt i paragrafen och dels när man torde kunna komma tillrätta med frågan — vilket knappast behöver bli ofta — genom tillämpning av mera allmänna stadganden i väglagen. Beträffande väghållarens rätt till vägområdet hänvisas i övrigt till kap. 7.

#### 56—59 §§.

Paragraferna ersätter 47—53 §§ AVL och har utformats och omarbetats med hänsyn till föreslagna ändringar i 11 §.

#### 60—61 §§.

Paragraferna ersätter nuvarande 54—55 §§ AVL om vägsynenämndernas tillsättande och sammansättning. Såsom

närmare utvecklats under 35 § och i kap. 15 föreslår vi att det skall finnas endast en vägsynenämnd i varje län samt att ordföranden i nämnden liksom suppleant för denne skall vara ordinarie innehavare av domarämbete.

62—66 §§.

Paragraferna har överförts i sak oförändrade från 56—60 §§ AVL.

67—70 §§.

Bestämmelserna i dessa paragrafer har tidigare varit intagna i lagen den 30 juni 1943 om vägnämnder och länsvägnämnder. Då såsom framgår av vad vi anfört i kap. 13 och vid 14 § i förevarande lagförslag, vägnämnderna föreslås upphöra och deras uppgifter föreslås bli överflyttade på kommunerna, återstår av ovan nämnda lag endast bestämmelserna rörande länsvägnämnder. Vi har, med hänsyn till att dessa återstående bestämmelser ej är så omfattande att de motiverar en särskild lag, funnit lämpligt att i stället låta dem inflyta i väglagen. Den särskilda lagen om vägnämnder och länsvägnämnder kan härigenom upphävas i sin helhet.

71—75 §§.

De härunder intagna bestämmelserna om ansvar, handräckning och fullföljd av talan har delvis omarbetats i förhållande till nuvarande bestämmelser i AVL men föranleder inga särskilda anmärkningar.

76—81 §§.

Paragraferna upptager övergångsbestämmelser, och här torde endast beträffande 79 § erfordras några kommentarer.

Bestämmelserna i 79 § bereder sakägare möjlighet till ersättning för det fall att han till följd av nya lagen går miste om en befogenhet, som för honom haft ekonomiskt värde och vars bibehåll-

lande, med tillämpning av hittills gängse ersättningsnormer, föranlett att ersättningen bestämts lägre än till fulla värdet av den avstådda marken. Här må anmärkas att t. ex. befogenheten för markägaren att tillvarataga gräs, ris m. m., som växer i utkanten av vägområdet, i regel inte representerar ett värde, som kan betraktas som avsevärt, och mistandet av denna befogenhet kan därför knappast leda till någon ersättning. I denna del hänvisas i övrigt till vad som anförts i den allmänna motiveringen i kap. 7.

## 2. Förslaget till vägstadga

Även beträffande vägstadgan har vi funnit att förslaget till författningstext med hänsyn till de omfattande ändringarna bör få formen av en helt ny stadga. För att öka överskådligheten slopas den nuvarande indelningen i bestämmelser för landet, bestämmelser för städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, samt bestämmelser för städer där kronan är väghållare, och reglerna blir i princip gemensamma för alla typer av administrativa områden. Vidare placeras avsnittet »Flerårsplaner» före avsnittet »Förberedande utredning av vägfrågor». Med hänsyn till den helt nya uppställningen av reglerna i den föreslagna vägstadgan anger vi i det följande beträffande varje paragraf vilken eller vilka bestämmelser i den nuvarande vägstadgan, som paragrafen motsvarar eller ersätter.

1 §.

Paragrafen ersätter 1 och 2 §§ i nuvarande vägstadga (VSt).

Nu gällande vägslag skiljer inte mellan olika slag av vägar. Vägstadgan däremot talar om riksväg, länsväg och ödebygdsväg. Med ödebygdsväg förstås väg, som

till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru den inte är nödig för den allmänna samfärdseln, likväl är till synnerligt gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande.

Med hänsyn till den avvägning av medelsbehoven mellan skilda slag av vägar, som erfordras för att statsmakterna skall kunna utöva en reglerande inverkan på utvecklingen inom skilda områden av vägväsendet, har det ansetts önskvärt att i anslagshänseende skilja mellan olika slag av allmänna vägar. Vidare skall för handläggningen av vägfrågor särskilda bestämmelser gälla beträffande de för samfärdseln särskilt viktiga trafiklederna. Den uppdelning av de allmänna vägarna i olika grupper, som på grund härav alltjämt är erforderlig, har emellertid begränsats så mycket som möjligt.

Den nuvarande indelningen har tillkommit genom den författningsändring som vidtogs 1954 i syfte främst att ernå förenkling av anslagstekniken. Därvid ansågs — med hänsyn till riksvägnätets betydelse för den långväga biltrafiken och till de särskilda rikssynpunkter, som måste läggas på frågorna om dess förbättring och fortsatta utbyggande — sakligt motiverat, att riksvägarna särskildes från övriga vägar och behandlades såsom en grupp för sig. Vidare ansågs med hänsyn till de speciella intressen som ödebygdsvägarna — vilka endast förekommer i de sju nordligaste länen — tillgodoser, denna vägkategori böra bibehållas och vid vägplanering och medelsanvisning handläggas för sig. Övriga vägar ansågs kunna sammanföras till en grupp med benämningen länsvägar.

Vägstadgans beskrivning av begreppet ödebygdsväg innebär den ändringen i jämförelse med vad tidigare gällt, att en förutsättning för vägens tillkomst skall vara att den är till *synnerligt* gagn för

det allmänna. Av förarbetena till väglagstiftningen framgår att ändringen är betingad av önskemålet att få formell överensstämmelse med 4 § AVL. (Enligt sistnämnda paragraf får allmän väg anläggas endast om den prövas nödig för den allmänna samfärdseln eller eljest finnes vara till synnerligt gagn för det allmänna.)

Den ursprungliga bidragsgivningen till ödebygdsvägar avsåg endast vägar inom de fyra nordligaste länen, nämligen Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Sedermera vidgades den att avse även vissa delar av Kopparbergs och Värmlands län och sedan också vissa delar av Gävleborgs län. Länen specificerades i anslagsrubriken. I anslutning härtill må nämnas, att riksdagen vid den successiva utvidgningen av tillämpningsområdet uttalade vissa betänkligheter mot att allt för mycket komma bort från det ursprungliga syftet med bidragsgivningen (se statsutskottets utl. nr 6/1936). Den 1 januari 1944 ändrades anslagstiteln så, att länsangivelsen bortföll, och anslaget kallades därefter »Nyanläggning av ödebygdsvägar». I anslutning härtill uttalade departementschefen (prop. 224/1943), att anslagets användningsområde i fortsättningen icke syntes böra begränsas till vissa län. Vid detta tillfälle infördes även ett särskilt anslag till förbättring (sedermera »ombyggnad») av bygdevägar och ödebygdsvägar. I samband med anslagsrevisionen år 1954 gjordes den ändringen, att samtliga medel till ödebygdsvägar sammanfördes under ett anslag (byggande av ödebygdsvägar).

I sitt förslag till den 1954 beslutade anslagsrevisionen förordade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att de allmänna vägarna skulle uppdelas i endast två grupper, nämligen riksvägar och länsvägar. Svårigheter hade nämligen i vissa fall uppstått att vid prövningen av fler-

årsplanerna för nyanläggning av bygdevägar (senare länsvägar) respektive ödebygdsvägar bedöma till vilkendera grupp en väg skulle hänföras. Då vidare förhållandena hade blivit sådana att även ödebygdsvägarna hade att uppbära tung trafik, förelåg från standardsynpunkt ingen skillnad mellan bygdevägar och ödebygdsvägar.

Till följd av utvecklingen på väg- och vägtransportsidan torde det senast anförda i dagens läge i än högre grad äga giltighet. Enligt vår uppfattning talar starka skäl för att begreppet »ödebygdsväg» slopas. Därmed skulle också uppnås en ytterligare förenkling av bl. a. anslagstekniken. Såvitt vi kan finna torde sålunda det med den speciella anslagsanvisningen till ödebygdsvägar avsedda syftet — i den mån detta ännu är relevant — kunna uppnås inom ramen för flerårsplanarbetet och medelsanvisningen i övrigt. Något egentligt behov att bygga vägar »ägnade att främja landets uppodlande och bebyggande» torde numera knappast kunna sägas föreligga. Såsom i det föregående framhållits är också ordningen för handläggningen av fråga om omläggning och förbättring av sådana vägar densamma som för länsvägar. Skillnaden är alltså av intresse endast för att fastställa om kostnaderna för nyanläggning av sådana vägar skall bestridas från det ena eller andra anslaget, vilken fråga avgörs av vederbörande länsstyrelse och vägverket genom att företaget upptages i flerårsplan för länsvägar eller i sådan plan för ödebygdsvägar.

Det bör i sammanhanget understrykas att det anförda endast innebär att själva begreppet ödebygdsväg slopas. Erforderliga vägar av det slag som tidigare byggts med de speciella medlen härför avses alltså i fortsättningen i stället skola byggas som länsvägar och med anlåtande av för dessa disponerade medel. Med hän-

syn till den stora vikt länsvägarna i sin helhet har för näringslivet torde icke heller någon risk föreligga att frågan om utbyggnaden av de tidigare som ödebygdsvägar betecknade vägarna genom sammanslagningen av de båda grupperna kommer i ett sämre läge, om den föreslagna ändringen genomförs.

## 2 §.

Paragrafen ersätter 8 och 37 §§ VSt. Bestämmelserna för de områden, där kronan är väghållare, samt bestämmelserna för de områden, där väghållningen handhas av stad eller samhälle, har såsom vi inledningsvis anmärkt sammanslagits i förslaget. Vid utarbetande av förslaget har också beaktats, att i framtiden icke blott städer, köpingar och municipalsamhällen skall kunna vara väghållare, utan i undantagsfall också landskommuner. Se härom under specialmotiveringen till 11 § väglagen. Tredje styckets hänvisning till vad som särskilt är stadgat beträffande fördelningsplan för städer, samhällen och landskommuner, som är väghållare, avser 1960 års statsbidragsförordning ävensom förordningen den 26 maj 1965 (nr 138) om statsbidrag till byggande av tunnelbana.

## 3 §.

Bestämmelsen motsvarar helt 9 § VSt och har i vårt förslag endast undergått viss omredigering.

## 4 §.

Bestämmelserna ersätter 10 § första stycket VSt.

Utformningen av den nuvarande vägstadgans föreskrifter härunder bör ses mot bakgrund av att det vid vägväsendets förstatligande ansågs vara synnerligen betydelsefullt att bibehålla möjligheterna för de regionala och lokala in-



tressena att delta i vägfrågornas handläggning. Denna uppfattning torde för övrigt i hög grad ha påverkat beslutet att anknyta vägväsendets lokalorganisation till länsindelningen. Det är givetvis alltså av vikt att det regionala och lokala inflytandet på vägfrågorna bibehålls. I detta hänseende avser vi inte någon principiell ändring. De jämkningar i fråga om beslutsförfarandet, som vi i det följande uttalar oss för, förestavas således endast av rent praktiska hänsyn.

I vad gäller flerårsplaner för byggnad av länsvägar och storbroar synes någon ändring i beslutsförfarandet icke påkallad. Beträffande flerårsplanerna för riksvägar kan däremot en viss förenkling av nuvarande regler övervägas.

Upprättandet av flerårsplaner för huvudvägar var ursprungligen en uppgift för vägverket, dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Genom författningsändring 1952 lades emellertid denna uppgift på länsstyrelserna. Till stöd härför åberopades bl. a. att det rådde ett samband mellan de olika flerårsplanerna och att myndigheter och nämnder därför borde ta ställning till alla planer samtidigt.

När vi nu åter föreslår att låta vägverket svara för upprättandet av planer för de större vägarna, riksvägarna, bör först beaktas det till följd av utvecklingen på väg- och vägtrafikområdet ökade behovet av att samordna planeringen och utbyggnaden av riksvägnätet. För en sådan lösning talar inte bara de skilda länens varierande anspråk på vägar av förevarande slag utan kanske framförallt näringslivets utveckling och inriktning i stort samt samhällsplaneringen i övrigt, områden som lättare kan överblickas på det centrala planet. I detta sammanhang bör också erinras om planeringen och utbyggnaden för svenskt vidkommande av det s. k. Europa-vägnätet, samt den

koncentration utefter de viktigaste lederna till större sammanhängande arbetsföretag — ofta över länsgränserna — som statsmakterna tidigare i skilda sammanhang uttalat sig för. Viktiga hänsynstaganden måste också ske med avseende å vägbehov som uppkommer i samband med nedläggning helt eller delvis av järnvägsdriften på trafiksvaga bandelar. En angelägen och ofta svårbedömbare avvägning måste slutligen ske med avseende på trafikpolitikens inriktning och utformning i övrigt.

Det torde kunna förutsättas att den samlade bedömningen av data över trafikutvecklingen och prognoser härför, uppgifter rörande kvalitetsgradering av vägarna och angelägenhetsgradering m.m. samt av övrigt prognos- och utredningsmaterial bättre och effektivare än hos de skilda förvaltningarna kan ske inom vägverket med dess tillgång till specialistfunktioner av olika slag och dess kontakter med olika samrådsorgan på riksplanet. Med hänsyn härtill synes dessa planer därför böra i sin helhet utarbetas av vägverket, dock givetvis efter samråd med länsstyrelser och vägförvaltningar samt andra regionala och lokala myndigheter och organ.

Detta samrådsförfarande mellan vägverket samt regionala och lokala myndigheter och organ är enligt vår mening av grundläggande betydelse för att få fram så ändamålsenliga planer som möjligt. Vi har därför till en början ansett att vägverket skall före upprättandet inhämta uppgifter från länsstyrelserna om vilka företag som de anser bör komma i fråga. Länsstyrelserna i sin tur bör, innan de avger sina förslag, ha inhämtat yttranden från kommunerna i länet (som enligt vårt förslag i kap. 13 träder i stället för vägnämnderna) och från länsvägnämnden. Sedan vägverket bearbetat det material som sålunda kommit under dess bedömning, har verket att lägga fram

förslag till flerårsplan. Över detta skall sedan länsstyrelsen avge yttrande, efter att ha inhämtat kommunernas och länsvägnämndens uppfattning i saken. Vägverket har därefter, om meningsskiljaktigheter icke föreligger mellan verket och länsstyrelsen, att fastställa planen. Föreligger delade meningar beträffande fråga av någon betydighet, skall förslaget fastställelse hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

## 5 §.

Paragrafen motsvarar helt 10 § andra stycket VSt.

## 6 §.

Bestämmelsen motsvarar 11 § VSt. Vederbörande vägnämnder har här utbytt mot styrelserna för vederbörande kommuner (se kap. 13 om Vägnämnder och länsvägnämnder).

## 7 §.

Bestämmelserna motsvarar 12—14 §§ VSt. Alla väsentliga avvikelser från flerårsplaner, som vägverket fastställt, skall efter hörande av länsvägnämnden och länsstyrelsen beslutas av vägverket. Har Kungl. Maj:t fastställt flerårsplanen, äger endast Kungl. Maj:t förordna om avvikelse.

## 8 §.

Bestämmelserna motsvarar 3, 6 och 35 §§ VSt ävensom hänvisningen till de två förnämnda paragraferna i 41 § VSt. Se även 36 § första stycket VSt. Även detta avsnitt av förslaget är således gemensamt för land och stad samt för områden där kronan respektive städer, samhällen eller landskommuner är väghållare. I den förevarande gemensamma bestämmelsen föreslås att såväl Kungl. Maj:t som vägverket och länsstyrelsen skall ha rätt till eget initiativ beträffande anläggande av väg.

## 9 §.

Stadgandet ersätter motsvarande bestämmelser i 4, 5 och 35 §§ VSt ävensom hänvisningen till de förnämnda paragraferna i 41 § VSt och är av huvudsakligen samma innehåll som de äldre bestämmelserna.

## 10 §.

Paragrafen ersätter motsvarande bestämmelser i 7 och 35 §§ VSt jämte hänvisningen till den förnämnda paragrafen i 41 § VSt.

## 11 §.

Paragrafen ersätter motsvarande bestämmelser i 16 och 38 §§ VSt ävensom hänvisningen i 41 § VSt. I denna gemensamma bestämmelse för land och stad avser första stycket alla vägar för vilka kronan faktiskt är väghållare, även om de är belägna inom områden där stad, samhälle eller landskommun i övrigt är väghållare. På samma sätt behandlar andra stycket vägar, där stad, samhälle eller landskommun är väghållare.

## 12 §.

Stadgandet ersätter 15 § VSt ävensom hänvisningen härtill i 38 och 41 §§ VSt.

Jämfört med nuvarande 15 § föreslås kostnaderna »för eventuell framtida förbättring» ersättas med formuleringen »kostnaderna för framtida utbyggnad». Dessutom har en att-sats tillagts, som erinrar om kvalitetskravet för vägbelysning (se kap. 5 om Vägbelysning). Vi har däremot icke ansett det ankomma på oss att gå in på frågan om det närmare tekniska innehållet i de anvisningar, som bör utfärdas av vägverket i denna fråga. Beträffande fornlämning eller naturföremål har angivits att sådana som är »av större intresse» icke utan tvingande skäl får skadas av företaget. Någon väsentlig ändring i sak har emellertid icke avsetts

med det nya uttryckssättet. Såsom närmare motiverats i kap. 7 om Vagrätt förekommer icke längre åtgärden »renstakning» och uttrycket har därför borttagits i den sista att-satsen, som även i övrigt omarbetats.

### 13 §.

Denna bestämmelse är helt ny. De närmare motiven för bestämmelsen framgår av framställningen under kap. 6 »Arbetsplan» och kap. 7 »Vagrätt».

### 14 §.

Första stycket i paragrafen ersätter 17 § och hänvisningarna i 38 och 41 §§ VSt. Bestämmelsen har emellertid nedkortats, då vi funnit det överflödigt att såsom i den nuvarande bestämmelsen räkna upp vissa av de myndigheter, med vilka samråd skall ske. Detta bör i stället angivas i de anvisningar, som vägverket har utfärdat med stöd av 23 § i förslaget.

Paragrafens andra och tredje stycken ersätter 18 § och hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§ VSt. Uttrycket »terrängundersökning» har i förslaget utbytt mot uttrycket »sammanträde på platsen». Till sammanträdena bör icke — såsom f. n. — utgå kallelser utan endast meddelanden, varigenom markeras att det icke föreligger skyldighet att närvara vid sammanträdet. Meddelande om sådant sammanträde kan ske genom posten eller på annat sätt. Något krav på bevis om att meddelandet kommit vederbörande tillhanda uppställs icke här, men det bör givetvis — t. ex. genom brevbok eller på liknande sätt — vid behov kunna styrkas, att meddelanden utsänts i vederbörlig ordning. (Jfr härom vidare under 17, 21, 25 och 29 §§ i vårt förslag). Under rättelse till samfällighet bör i första hand tillställas samfällighetens styrelse eller förvaltare, om det kan utrönas att sådan finns. Om så icke är fallet får

meddelandet sändas till en av delägarna, som sedan har att hålla det tillgängligt för de övriga. Sådan kollektivkallelse skall emellertid kompletteras med kungörelse i tidning inom orten. (Jfr 17 § 4 mom. i 1959 års byggnadsstadga.)

För att undvika tidsutdräkt genom sådant sammanträde som ovan berörts har statens vägverk föreslagit att, då det gäller planlagda områden, s. k. markägarsammanträden inte skulle behöva hållas. Vi delar denna uppfattning. Bestämmelser syftande till att bereda markägarna och kommunal myndighet tillfälle att framlägga sina synpunkter i planfrågan finns nämligen intagna i byggnadsstadgan (BSt). I 14 § BSt uttalas till en början att den som upprättar förslag till plan skall samråda med kommunens styrelse eller annat organ, som kommunens fullmäktige bestämmer, länsarkitekten samt övriga myndigheter, sammanslutningar och enskilda personer, som kan ha ett väsentligt intresse av frågan. Enligt 17 § BSt skall vidare byggnadsnämnden vid utställande av förslag till stadsplan eller byggnadsplan och, såvitt gäller fastställelse, även av generalplan översända utfärdad kungörelse om tid för granskning av planen till varje känd och inom riket boende markägare, som berörs av frågan och inte skriftligen godkänt förslaget. Berör förslaget, i vad det skall fastställas, exempelvis allmän väg eller väg, som omhänderhas av vägförening, eller för biltrafiken viktig gata eller mark, som är avsedd att utläggas till sådan väg eller gata skall utdrag av förslaget i erforderliga delar tillställas vederbörig myndighet, vägföreningen eller anläggningens ägare med anmodan att inkomma med yttrande. Detta behöver dock ej iakttas med avseende å sakägare som skriftligen godkänt förslaget. Slutligen stadgas att ett exemplar av förslaget skall tillställas kommunens styrelse.

Med hänsyn till förefintligheten av nu berörda bestämmelser synes anledning saknas att bibehålla kravet på sammanträden med markägare i fråga om sådant sammanträde på platsen, varom här är fråga. Såsom föreslagits i annat sammanhang skall vägnämndens uppgifter övertas av kommunen. Eftersom denna, såsom ovan redovisats, i annan ordning fått möjlighet att yttra sig över förevarande planer, kan ej heller för kommunens räkning något sammanträde anses vara erforderligt. Med utgångspunkt ifrån det nu anförda har vi utformat tredje stycket i den föreslagna 14 § på så sätt att förevarande sammanträde inte behöver hållas, om vägen är upptagen i sådan fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, som helt överensstämmer med arbetsplanen i fråga om planförhållanden, höjdlägen och anordningar.

#### 15 §.

Bestämmelsen ersätter första stycket andra punkten och andra stycket 19 § VSt med härtill gjorda hänvisningar i 38 och 41 §§.

Vi har här föreslagit en utvidgning av vägverkets förberedande granskning, så att arbetsplan som avser riksväg alltid, oavsett sträckans längd, skall insändas för sådan granskning. Däremot avses förberedande granskning inte generellt behöva äga rum av arbetsplan för beläggningsarbeten.

#### 16 §.

Bestämmelsen motsvarar helt första stycket första punkten i 19 § VSt med därtill gjorda hänvisningar i 38 och 41 §§.

#### 17 §.

Paragrafen ersätter 20 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§.

Utställelse av arbetsplan för granskning föreslås ske så att planen hålles tillgänglig hos länsstyrelsen, vägförvaltningen och vederbörande byggnadsnämnd.

Den i nuvarande 38 § VSt medgivna lättnaden i kungörelseförfarandet i fråga om vissa planlagda områden har utsträckts till att gälla även när kronan är väghållare. Underrättelse enligt tredje stycket av förevarande paragraf får lämnas genom rekommenderad försändelse. Denna föreskrift — vilken endast innefattar krav på att rekommenderad försändelse utsänts med riktig adress men däremot inte på att försändelsen mottagits av adressaten — anger givetvis endast det minimum av delgivningsåtgärder som fordras. Ingen bör således behöva tveka om att det beträffande 17 § (liksom beträffande 14 §) är tillräckligt om respektive delägare kvitterat ut underrättelsen vid personligt besök hos vägförvaltningen eller om det på annat sätt klarlägges, att underrättelsen faktiskt kommit honom till handa. (Jfr även vad som anförts om delgivning under 14, 21, 25 och 29 §§.)

#### 18 §.

Bestämmelsen ersätter 21 § VSt jämte hänvisningarna i 38 och 41 §§ VSt. En nyhet är föreskriften om att länsstyrelsen skall samråda med statens vägverk innan den föranstaltar om upprättande av alternativt förslag till arbetsplan. Motivet till förslaget ståndpunkt i denna del ligger i de krav på arbetsresurser och kostnader, som ett upprättande av alternativa planer ofrånkomligen medför. Skulle vederbörande länsstyrelse och vägverket vid ett sådant samråd icke kunna enas, skall det enligt förslaget ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra frågan.

## 19 §.

Paragrafen ersätter och motsvarar 22 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§. Länsstyrelsen skall enligt förslaget alltid avge eget utlåtande över planen, om denna avser område där kronan är väghållare, och äger avge utlåtande även i andra fall. Särskilt när det gäller de större städernas arbetsplaner skulle det kunna innebära en orimligt stor arbetsbelastning för länsstyrelserna, om dessa vore nödsakade att avge utlåtande i varje särskilt fall.

## 20 §.

Paragrafen ersätter och motsvarar bestämmelserna i 23 och 24 §§ VSt även som hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§.

## 21 §.

Bestämmelsen ersätter 25 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§.

Bestämmelserna om generella meddelanden till alla markägare har i förenklande syfte slopats. I stället har — efter mönster i 21 § andra stycket byggnadsstadgan — införts en bestämmelse om underrättelse till sakägare som i ärendet framställt yrkande, vilket lämnats utan bifall. Delgivningen om beslutet får ske på vilket sätt som helst, men eftersom delgivningen skall utgöra utgångspunkt för beräkning av besvärstid skall den vara bevislig. I akten bör således intagas bevis om att underrättelsen kommit vederbörande markägare till handa. (Jfr om delgivning även under 14, 17, 25 och 29 §§.)

## 22 §.

Paragrafen ersätter 26 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§. Med »omläggning» åsyftas i förevarande fall närmast ombyggnad av väg. Där- emot torde i allmänhet icke omläggning

av väg i ny sträckning kunna utföras med förenklad arbetsplan som här sägs.

## 23 §.

Bestämmelsen motsvarar helt 27 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 38 och 41 §§.

## 24 §.

Paragrafen ersätter första stycket i 28 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 39 och 41 §§ VSt.

## 25 §.

Paragrafen ersätter 28 § andra och tredje styckena samt 29 och 30 §§ VSt jämte hänvisningarna härtill i 39 och 41 §§. Underrättelse om länsstyrelsens avgörande enligt tredje stycket skall bevisligen lämnas sökanden eller den som väckt frågan. (Se härom närmare under 21 §.)

## 26 §.

Paragrafen ersätter bestämmelserna i 31, 32 och 33 §§ VSt jämte hänvisningarna härtill i 39 och 41 §§.

Enligt 31 § VSt skall uppkomna frågor om förändring av enskild väg till allmän, i den mån de icke skall avgöras i samband med byggnadsfrågor, av vägverket prövas i ett sammanhang en gång om året, där icke särskilda skäl föranleder till annat. Det ursprungliga syftet med denna bestämmelse var att skapa förutsättningar för en enhetlig praxis och större överblick. Sedan emellertid erfarenheten visat att en koncentration av besluten till normalt en à två gånger om året medför en betydande eftersläpning i handläggningen, meddelas numera beslut vanligen 4 gånger årligen. Härigenom har balansen kunnat hållas låg utan att fördenskull den samlade överblicken behövt försvagas. Den här åsyftade bestämmelsen bör därför utgå ur stadgan.

## 27 §.

Paragrafen motsvarar 34 § VSt jämte hänvisningarna härtill i 39 och 41 §§. I första hand må här hänvisas till de allmänna motiven i kap. 8 »Vissa spörsmål i samband med ifrågasatt indragning av allmän väg», där vi betonat vikten av att bättre samordning kommer till stånd vid planering av enskilda och allmänna vägar. Vi har där bl. a. rekommenderat en föreskrift av innebörd att före en vägs indragning kontakt skall tas med berörda sakägare i frågor som äger samband med ett eventuellt övertagande av den allmänna vägen. Skyldigheten för väg-hållaren att i god tid samråda med berörda fastighetsägare, varmed i första hand avses ägarna av fastigheter intill vägen men även ägare av sådana fastigheter, som nämns i 1 § andra stycket lagen om enskilda vägar, har fastställts i förevarande paragraf. Samrådet torde ofta bäst kunna ske vid sammanträde i lämplig lokal på orten, dit fastighetsägarna kallas antingen personligen eller genom annonsering i dagspressen. Vad gäller frågorna om samplanering och samråd med berörda fastighetsägare vid indragning av allmän väg har dessa frågor även varit föremål för utlåtanden från riksdagens tredje lagutskott (nr 13 år 1966 och nr 15 år 1961).

Enligt nuvarande 34 § VSt skall, när väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat beslut om indragning av allmän väg, kungörelse därom ofördröjligen införas i tidning inom orten. För tydlighets skull har i förslaget angivits, att åtgärden skall ske genom länsstyrelsens försorg.

## 28 §.

Föreskriften om serviceanordningar är helt ny. Beträffande motiven till denna hänvisas till kap. 10 »Serviceanordningar».

## 29 §.

Paragrafen ersätter 34 b § VSt jämte hänvisningarna härtill i 39 och 41 §§ VSt.

Att differentiering skett mellan beslut om fastställande av plan för serviceanordningar och andra i paragrafen uppräknade beslut beror på att ärenden av förstnämnda slag skall handläggas i den ordning som är stadgad beträffande arbetsplan (jfr 28 § i förslaget) och att sakägarna därför i sådana ärenden har samma möjligheter att få kunskap om förslaget i samband med dess utställande som de har, då frågan gäller arbetsplan. Vad beträffar de övriga i paragrafen omnämnda besluten finns däremot inte någon verklig garanti för att sakägarna har fått yttra sig tidigare — annat än den som ligger i att länsstyrelsen i allmänhet måste förmodas följa allmänna förvaltningsrättsliga principer om hörande av part — och med hänsyn härtill har det ansetts ofrånkomligt att föreskriva generell skyldighet att meddela dem under rättelse om beslutet jämte besvärshänvisning.

## 30 §.

Paragrafen är helt ny. Om de närmare motiven hänvisas till kap. 5 »Stationär vägbelysning».

## 31 §.

Detta är en helt ny bestämmelse i vägstadgan, förestavad både av rättssäkerhetshänsyn och hänsyn till vägmyndigheternas arbetsbörda. Vägförvaltningarna kan givetvis efter eget skön även införa uppgifter om fastställda arbetsplaner och andra uppgifter av betydelse för det dagliga arbetet i det register, som det enligt förevarande bestämmelse åligger dem att föra.

### 3. Övriga författningsförslag.

*Ändring i lagen om skyldighet att renhålla gata m. m.*

Beträffande denna lag föreslås vissa ändringar i 1 § och införande av en ny paragraf, 5 §. Vi hänvisar i dessa delar till vad som anföres under kapitlet »Underhåll och renhållning», vad gäller frågan om rensning och upptining av rännstensbrunn till motiven under rubriken »Vidmakthållande» och i övrigt till vad som sågs under rubrikerna »Halka, snö, is» och »Renhållning».

4 § undergår endast en redaktionell jämkning.

#### *Ändring i vägtrafikförordningen*

Ändringen föranses av de föreslagna bestämmelserna i 36 och 37 §§ AVL om rätt för länsstyrelsen att meddela trafikföreskrifter avseende inskränkning i trafiken vid enskild utfart mot allmän väg. Vi hänvisar till vad vi anfört under kapitlet »Enskilda utfartsvägar».

#### *Ändring i förordningen om statsbidrag för allmänna vägar och gator*

I fråga om motiveringen till ändringarna i 4 och 9 §§ hänvisas främst till vad vi anfört i kap. 5 under rubriken »Förslag till författningsändringar m. m.»

Vad gäller motiveringen till ändringen i 1 § rörande bidrag till landskommun som är väghållare hänvisas till specialmotiveringen under 11 § AVL.

I fråga om förslaget i 12 a § om bidrag till återplanläggningskostnader, ett spörsmål som kortfattat berörts även i specialmotiveringen till 4 § AVL, har behovet av bidragsmöjlighet här framstått som mindre påtagligt i de fall där den nya vägdragningen lett till ingrepp i äldre saneringsmogen bebyggelse. Desto

större har det i stället tätt sig där ingreppen drabbat yngre, mera värdefull bebyggelse.

Bidrag av nu förevarande slag har vi ansett inte böra ges annat än med särskild återhållsamhet. För att åstadkomma en lämplig avvägning synes man till en början böra eftersträva att de kostnader kommun här kan få bidrag för är sådana som helt betingas av det statliga vägändamålet. Mest påtagligt blir detta inslag då det gäller att tillgodose det helt dominerande behovet av leder för genomgångstrafiken, såsom nyligen vid anordnandet av ny sträckning av E 4 genom Södertälje stad. Därtill synes emellertid böra krävas att kostnaderna ifråga är av sådan storleksordning att de framstår som alltför betungande för vederbörande kommun. I den nya bestämmelsen (12 a §) har vi sökt tillgodose dessa synpunkter genom en regel, som ger Kungl. Maj:t viss möjlighet att bevilja bidrag åt stad, stadsliknande samhälle eller annan kommun för kostnader på grund av framdragandet av större genomfartsled eller därmed jämförlig trafikled, i den mån kostnaderna är av annat slag än vad som enligt 4 § bidragsförordningen må ingå i underlaget för beräkningen av bidrag åt stad eller stadsliknande samhälle som är väghållare. Restriktiviteten har ytterligare markerats genom det fortsatta uttalandet, att dylikt bidrag endast kan utgå »i särskilt fall, där sådan kostnad skulle bli synnerligen betungande för kommunen». Kungl. Maj:t skall enligt förslaget äga att efter hörande av vägerket bevilja »skäligt bidrag» och därvid föreskriva de villkor som skall gälla för åtnjutandet av bidraget.

Samtidigt som det är tydligt, att en dylik bidragsmöjlighet kan vara ägnad att väsentligt öka möjligheterna till samförståndslösningar och därtill är påkallad av rena skälighetshänsyn, bör understrykas, att bidrag av detta slag synes

böra komma ifråga endast i undantagsfall.

Vid utformningen av de nu nämnda paragraferna har i förekommande fall beaktats dels att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen numera benämnes statens vägverk och dels att uttrycket »underhåll» utgår och ersätts med ordet »drift». Redaktionella ändringar av liknande art erfordras även i 2, 5—8 och 10—14 §§. Det har icke ansetts erforderligt att vid betänkandet foga förslag till ny författningstext avseende dessa paragrafer.

*Förslag till förordning om statsbidrag till upprustning av belysning i särskilda fall*

Den närmare motiveringen till förslaget om införande av denna nya förordning återfinnes under kapitlet »Stationär vägbelysning», där förslaget framläggs under underrubriken »Förslag till författningsändringar m.m.».

*Ändring i kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning*

Från en vägförvaltning har anförts, att liksom behov stundom kan föreligga att inrätta särskilda vintervägar väghållaren genom ändrad lagstiftning borde beredas tillfälle inrätta något som närmast kunde rubriceras som »sommarmvägar». Behovet av dylika vägar vore särskilt accentuerat inom kustlänen, där sommartid allt mer ökande skaror sökte sig ned till stränder och fritidsområden för att där njuta rekreation och avkoppling. Vägar, som ledde dit, hade under den övriga delen av året ringa eller ingen trafik, men kunde under några korta sommarmånader bli mycket hårt trafikbelastade. Att underhålla sådana vägar som allmänna under säsongen men icke vintertid behöva hålla dem fria från hinder av snö och is, syntes med hänsyn till ovan antydd utveckling böra övervägas. Man

skulle då få en kategori av »sommarmvägar». Dessa skulle givetvis vara allmänna vägar, men i vederbörande länskungörelse skulle för dem angivas, att de ej behövde hållas fria från hinder av snö och is.

Att i väglagen införa begreppet »sommarmväg» av det slag som ovan föreslagits synes oss vara mindre lämpligt. Behov torde dock föreligga av en större insats från vägmyndigheternas sida vid lösandet av sådan vägfrågor, som av vägförvaltningen berörts. En tänkbar lösning härvid vore att utvidga tillämpningsområdet för bidrag till byggande av enskilda vägar — på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit i sitt yttrande (10.4.1962) över vårt betänkande »Statsbidrag till enskild väghållning m.m.» (SOU 1962:6).

Styrelsen har i denna del efter ha erinrat om att enligt gällande bidragskungörelse bidrag endast kunde utgå till byggande av utfartsvägar av betydelse såsom samfärdselled för en bebyggelse av viss storlek samt att i betänkandet icke föreslagits någon ändring i bidragsgrunderna anført följande.

Den ökande motorismen medför emellertid att även enskilda vägar som icke direkt tjäna en bebyggelse, får mottaga en betydande trafik av främmande fordon. Vägens läge kan vara sådant, att den utgör en fördelaktig förbindelseled i vägsystemet eller för till ett eftersökt fritidsområde — t.ex. en starkt frekventerad badplats — utan att vägen är av väsentlig betydelse för en bygds befolkning. Även om trafikens omfattning och karaktär icke är sådan att tillräckliga skäl till vägens förändring till allmän föreligger, står likväl många av dessa vägar till sin funktion de allmänna vägarna nära, då de tillgodoser ett betydande samfärdsbehov. Till en dylik väg kan bidrag till underhållet utgå i enlighet med reglerna i 15 § kungörelsen (»väg av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållare»). I anslutning därtill kan även iståndsättningsbidrag lämnas.

Till följd av den främmande trafikens omfattning kan — i stället för att söka åstad-



komma en nöjaktig förbättring av vägens standard genom upprepade iståndsättningsarbeten — en större eller mindre ombyggnad av väg av ifrågakarande art vara motiverad både ur samhällsekonomisk och andra synpunkter. Genom vägens ombyggnad kan trafiksäkerheten ökas och underhållskostnaderna hållas nere. Den nuvarande utformningen av bidragsreglerna torde icke medgiva att statsbidrag till byggande utgår till företag varom här är fråga.

Såsom de sakkunniga framhåller, bör det ses såsom ett allmänt intresse att de enskilda vägarnas standard motsvarar deras betydelse. Ur bl. a. denna synpunkt anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att sådan ändring i bidragskungörelsen är motiverad, att bidrag även kan utgå till byggande av väg som är av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållarna. Att i görligaste mån anknyta bidragsförutsättningarna för byggande och för underhåll till varandra är även en praktisk fördel.

Vi ansluter oss till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sålunda deklarerade uppfattning och föreslår därför en ändring i kungörelsen den 19 december 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning (SFS 1952 nr 793) av den innebörden att bidrag även kan utgå till byggande av enskild väg, som är av väsentlig betydelse för trafik av andra än väghållaren, vilket i praktiken innebär möjlighet till bidrag för byggande av fritidsvägar. I detta sammanhang vill vi er-

inra om att, utan att ändring företagits i gällande bidragsförordning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom Kungl. brev den 30 juni 1965 bemyndigats att i mån av tillgång på medel från reservationsanslaget Bidrag till byggande av enskilda vägar lämna statsbidrag till byggande av enskild väg, som utgör tillfartsväg till naturområde för rekreations- och friluftsliv eller på annan grund är av särskild betydelse för fritidsändamål.

Såsom ovan framhållits anser vi det mindre lämpligt att införa begreppet »sommerväg». Möjligheten finns dock att i enlighet med föreskrifterna i 7 § AVL intaga nu aktuella vägar till allmänt underhåll. Därvid bör företrädesvis sådana vägar komma i åtanke, som avses att utnyttjas året om. Vi får i samband därmed erinra om vårt uttalande i berörda betänkande (s. 59), att en snabbare takt i intagningsförfarandet förutsätter en väsentligt ökad avsättning i flerårsplanerna av medel för ändamålet.

Genom den i 5 § sista stycket i vårt förslag intagna bestämmelsen, som ger länsstyrelsen möjlighet att till viss tid eller till viss del inskränka vägunderhållet, bör problemet med säsongvägar emellertid kunna få en enkel och praktisk lösning.

## Sammanfattning

De av oss föreslagna ändringarna i gällande lagstiftning om allmänna vägar har varit så omfattande, att vi ansett det mest ändamålsenligt att ge vårt förslag formen av en ny lag om allmänna vägar och en ny vägstadga.

I det följande kommer att kapitel för kapitel lämnas en kortfattad redogörelse för huvudpunkterna i betänkandet.

*I kap. 3 Anordningar att hänföra till väg* föreslås att till väg skall, förutom vägbana och de anordningar i övrigt som stadigvarande behövs för vägen, i framtiden kunna räknas även vissa anordningar, som visserligen inte torde vara helt nödvändiga för vägen men som behövs för att höja dess kvalitet till önskvärd nivå. Anordningar av detta slag är t.ex. anordning för vägbelysning samt parkeringsplats och rastplats. För att sådana anordningar skall kunna räknas till vägen behövs att beslut om deras utförande skall ingå i arbetsplanen för vägen. På så sätt kommer väghållaren inte att åläggas någon skyldighet att förse vägen med dylika anordningar men väl ha rätt att så göra. Därvid bör vägväsendets insats att anordna rast- och parkeringsplatser begränsas till att avse anordningar som mera påtagligt hör samman med färden på trafikleden.

*I kap. 4 Vägs omfattning i sidled* föreslås en lagregel, som ger möjlighet att till vägområde räkna in ett högst till två meter uppgående område närmast utanför ytterkanten av vägdikey, vägslänt eller annan väganordning. Förutsättningen

härför är, liksom beträffande de angivna speciella väganordningarna, att beslut om tvåmetersremsan innefattas i beslutet om arbetsplan. Möjligheten att avsetta tvåmetersremsor föreslås bli kompletterad med en föreskrift, enligt vilken man, där i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan avsatts ytterligare område för vägändamål, i arbetsplanen må hänföra även sådant område till en bredd av högst 10 meter utanför vägbana eller annan väganordning till vägområdet, vilket bl. a. skulle medföra möjlighet för kommun, som är egen väghållare, att erhålla statsbidrag för sina kostnader för förvärv även av 10-metersremsan.

Vidare föreslås i kap. 4 möjlighet att föreskriva ökning av det byggnadsfria området invid allmän väg till en bredd av högst 50 meter, räknat från vägområdets ytterkant.

*I kap. 5 Stationär vägbelysning* redovisas närmare den ovan under kap. 3 angivna möjligheten att via beslut om fastställande av arbetsplan för väg föreskriva att anordning för vägbelysning skall kunna räknas till väg. Samtidigt föreslås att till drift av väg även skall kunna räknas drift av vägbelysningsanordning. (Angående begreppet »drift av väg» hänvisas till vad som i det följande sägs om kap. 11.) Kommuner, som är egna väghållare, föreslås under i kapitlet angivna förutsättningar bli berättigade till statsbidrag för anordnande och drift av vägbelysning.

Särskilda föreskrifter har vidare föreslagits beträffande vägbelysningens kvalitet, tillstånd att inrätta privat ljuskälla invid väg, förbud mot redan existerande ljuskälla invid väg samt möjlighet till statsbidrag för upprustning av befintlig belysningsanordning.

*I kap. 6 Arbetsplan som led i allmän vägs tillkomst* konstateras att nuvarande ordning med fastställd arbetsplan alltså bör intaga en central plats vid tillkomsten av allmän väg. Fastställelse föreslås dock kunna underlåtas i fråga om arbetsplan, som endast avser förbättring eller omläggning av befintlig väg, om åtgärdernas genomförande ej medför behov att ta mark i anspråk för vägen eller om samtliga berörda sakägare medgivit ianspråktagandet.

Möjlighet föreslås även att införa en ordning med arbetsplan i två led. Därvid skall en förberedande förenklad arbetsplan kunna upprättas och fastställas. Denna förenklade plan skall därefter kompletteras med ett andra led, vilket emellertid inte behöver utställas och fastställas, därest det för sitt genomförande ej kräver något förvärv av vägrätt tvångsvis utöver vad som möjliggjorts genom det första ledet.

Även vid förvärv av frivillig vägrätt skall arbetsplan upprättas men behöver icke bli föremål för fastställelse.

*I kap. 7 Vägrätt* konstateras att vägrättsinstitutet bör bibehållas. Nuvarande bestämmelser om sättet för vägrätts uppkomst föreslås bli i huvudsak oförändrade.

I fråga om vägrättsbefogenheternas omfång föreslås däremot en ändring, enligt vilken vägrättsupplåtelsen i princip ger väghållaren rätt att nyttja den i arbetsplanen redovisade marken för vägändamål — sålunda ej inskränkt till den i arbetsplanen aktuella vägen och ej heller inskränkt till de nivåer eller utföranden som redovisas i samma plan — samt

därutöver ger väghållaren rätt att under vägrätts bestånd i övrigt i ägarens ställe bestämma över markens användning ävensom tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som utan hinder för hållandet av vägen kan utvinnas ur marken. Den nya ordningen är motiverad främst med hänsyn till att ersättning för vägrätt regelmässigt motsvarar markens fulla värde.

Undantag från ovan angiven huvudregel kan ske genom särskild i arbetsplanen angiven inskränkning av väghållarens befogenheter.

Vidare föreslås en bestämmelse som ger väghållaren rätt att via fastställd arbetsplan taga i anspråk mark för upplags- och uppställningsplatser m m under tiden för byggande av väg.

*I kap. 8 Vissa spörsmål i samband med ifrågasatt indragning av allmän väg* föreslås bl a att det statliga vägväsendet får möjligheter att i större utsträckning än hittills i samband med indragning av väg anlägga enskild utfartsväg.

*I kap. 9 Enskilda utfartsvägar* föreslås att de nuvarande reglerna om avslutningsförbud slopas och att i stället införes en bestämmelse om anmälningskyldighet till länsstyrelsen för den, som avser att anordna för fordonstrafik användbar utfart till allmän väg. Länsstyrelsen skall enligt förslaget kunna utfärda förbud och föreskrifter i anledning av gjorda anmälningar, varvid även s.k. differentierade förbud skall kunna ifrågakomma.

Länsstyrelsen skall liksom f.n. även ha befogenhet att meddela beslut om slopande av befintlig utfart, som vållar olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt, och därutöver även ha möjlighet att meddela föreskrift om flyttning eller ändring av utfart. Nuvarande ersättningsregler bibehålles i princip oförändrade.

Båtbryggor, som anlägges direkt från

allmän väg, skall underkastas de föreslagna reglerna.

*I kap. 10 Serviceanordningar* föreslås en ny lagstiftning rörande lokalisering av serviceanordningar. Därvid skall det tillkomma länsstyrelsen att, om så finnes påkallat av hänsyn till trafiksäkerheten eller av annat särskilt skäl, fastställa plan för lokalisering av sådana anläggningar.

I sådan plan skall angivas vilka områden vid eller i närheten av vägen som avses för anläggande av serviceanordningar samt vid behov även vilka områden, som avses för anordningar av skilda slag. Vidare bör i planen angivas visst avstånd, högst 300 meter från vägen, inom vilket serviceanordningar inte får anläggas. Förbud föreslås kunna meddelas mot att utan länsstyrelsens tillstånd inrätta serviceanordning, som strider mot planen. Av sådant förbud berörd sakägare kan under vissa omständigheter bli berättigad till ersättning av väghållaren. För tiden innan fastställelsefrågan prövats föreslås möjlighet att meddela provisoriskt etableringsförbud.

*I kap. 11 Underhåll och renhållning* föreslås att beteckningen »underhåll» av väg utbytes mot »drift» av väg. Drift av väg skall omfatta alla åtgärder som behövs för att hålla vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. I driften skall ingå vidmakthållande av vägbana och väganordningar och även ombesörjande av speciell drift av sådana till vägen hörande anordningar, som för sin funktion kräver särskilda fortlöpande åtgärder, såsom rörlig bro, färja och vägbelysning.

Vad avser de särskilt vintertid aktuella åtgärderna mot halka, snö och is framläggs några smärre ändringsförslag, bland vilka kan nämnas en föreskrift om att sand eller annat material, som påförts vägbanan till motverkande av halka, vid behov skall bortföras.

Vi föreslår, att ansvaret för renhållningen på de allmänna vägarna på landsbygden i huvudsak lägges på väghållaren. I fråga om motorvägar o.d. bör väghållarens renhållningsskyldighet även avse område inom stadsplan och byggnadsplan. Beträffande övriga vägar inom stads- och byggnadsplan föreslår vi att renhållningsskyldigheten skall åvila respektive kommun. Renhållningsåtgärderna skall enligt vårt förslag leda till att vägen hålles i ett skick som, utöver vad som erfordras för samfärdselns behov, tillgodoser skäliga sanitära anspråk och kravet på trevnad. Väghållarens renhållningsskyldighet skall dock vara begränsad till att avse vägområdet.

Slutligen må här nämnas vårt förslag om rätt för länsstyrelse att vid behov medgiva inskränkning i underhållsåtgärderna. Härigenom får man ett alternativ till beslut om indragning av väg, som innebär att väghållaren får möjlighet att bibehålla viss vägsträcka eller väganordning men i fortsättningen driva den till ett minimum av årliga kostnader.

*I kap. 12 Arbetslag för vinterväghållning på landet* konstateras att behov icke längre torde finnas av en dylik beredskapsorganisation, varför bestämmelserna om sådana arbetslag bör utgå.

*I kap. 13 Vägnämnder och länsvägnämnder* föreslås att de nuvarande vägnämndernas arbetsuppgifter överföres på kommunerna.

*I kap. 14 Rättegången i vägmål* föreslår vi, att mål rörande ersättning för vägrätt och mål om inlösen enligt lagen om allmänna vägar överflyttas från ägodelningsrätt till expropriationsdomstol. Det ordinära förfarandet vid expropriationsdomstol bör i huvudsak göras tillämpligt också i fråga om förevarande vägrätts- och inlösenmål. Rättegångskostnadsreglerna i expropriationslagen skall likaledes tillämpas i vägmål liksom

den i expropriationslagen angivna regeln om skyldighet för väghållaren att på yrkande av markägare utge förskott å blivande ersättning.

Efter mönster av motsvarande regler i expropriationslagen föreslår vi även att, när fråga är om upplåtelse av vägrätt beträffande en del av en fastighet och ersättning för intrång på återstående del av fastigheten uppgår till två tredjedelar av den delens värde, väghållaren skall äga lösa hela fastigheten.

*I kap. 15 Handläggningen av vägfrågor hos administrativ myndighet* framlägges bl.a. förslag om enhetliga besvärstider för klagan över vägmyndighets beslut, varvid besvärstiden i regel skall räknas från den dag, då beslutet delgivits klaganden, men i vissa särskilt angivna fall från dagen för beslutet.

Vi föreslår även, att statens vägverk erhåller rätt att i administrativa vägmål anföra besvär över beslut av länsstyrelse eller vägsynenämnd.

*I kap. 16 Förslagens ekonomiska konsekvenser* konstateras att de i betänkan- det föreslagna utökade åtagandena för väghållaren till övervägande delen icke konstruerats så, att skyldighet automa- tiskt uppkommer för denne att realisera de föreslagna åtgärderna. I stället har de utformats så, att det ankommer på väghållaren att i samband med faststäl- lande av arbetsplan avgöra, om med hänsyn till förekommande medelstill- gång utrymme finns för arbetenas ut- förande. Med hänsyn särskilt härtill har det inte varit möjligt att framlägga an- nat än en approximativ kostnadsberäk-

ning, vilken synes visa, att de framlagda förslagen inte medför en sådan ökning av kostnaderna, att de bör utgöra hinder för förslagets genomförande.

Av de enbart i *kap. 17 Specialmotive- ring* framlagda förslagen må följande nämnas.

Inom område, för vilket regionplan, generalplan eller stadsplan fastställts, får enligt vårt förslag väg inte utan Ko- nungens tillstånd läggas så, att vägföre- taget avsevärt försvårar användning av mark inom planområdet för i planen av- sett ändamål. Samma skall gälla område med byggnadsplan men här skall det ankomma på länsstyrelse att meddela tillstånd att frångå planen. — Samtidigt föreslås möjlighet för kommun, som är egen väghållare, att erhålla statsbidrag för återplanläggningskostnad, där sådan kostnad skulle bli synnerligen betungan- de för kommunen. (4 § AVL)

Enligt vårt förslag öppnas möjlighet, icke blott som nu är förhållandet beträf- fande stad och stadsliknande samhälle, utan även för landskommun att vara väghållare. (11 § AVL)

Av de i specialmotiveringen angivna förslagen till ändringar i vägstadgan må i detta sammanhang nämnas att bestäm- melserna för de områden, där kronan är väghållare, samt bestämmelserna för de områden, där stad, samhälle eller landskommun är väghållare, har sam- manslagits att begreppet »ödebygdsväg» slopats samt att flerårsplan för byggande av riksvägar föreslås skola upprättas av statens vägverk i stället för, som f.n. gäller, av länsstyrelsen.

## B I L A G A

### *Stationär vägbelysning*

#### **1. Inledning**

Med utgångspunkt från Kungl. Maj:ts direktiv till 1960 års vägsakkunniga har behandlats behovet av stationär vägbelysning, dess inverkan på trafiksäkerheten och andra för trafiken viktiga aspekter. Vidare har behandlats de krav, som till följd av fysiologiska och fysikaliska (optiska) förutsättningar, måste ställas på för ändamålet avsedda anläggningar samt vilka betingelser, som gäller för deras anordnande och vidmakthållande. Det har också ansetts nödvändigt att beräkna de erforderliga ekonomiska konsekvenserna för anläggning och drift av sådan vägbelysning.

För gatubelysningen i äldre tider användes vanligen oljelampor. Sedan kom gaslyktorna och mot slutet av 1800-talet de elektriska lamporna. Båglampor infördes i Sverige på 1800-talet. I början av 1900-talet efterträddes dessa av glödlampor, som från 1950-talet alltmera ersatts av gasurladdningslampor — lysrör, kvicksilverlampor och natriumlampor.

Parallellt med denna utveckling av ljuskällorna har gatubelysningstekniken utvecklats. Detta har framför allt skett under de senaste decennierna, och drivkraften har därvid varit behovet av säkerhet och synkomfort för biltrafiken.

De teoretiska och praktiska erfarenheter, som efterhand vunnits, har bl. a. redovisats i normer eller rekommendationer för utförande av gatu- och vägbelysning. Svenska rekommendationer för gatubelysning utgavs av Svenska El-

verksföreningens gatubelysningskommitté år 1957 (Svenska Elverksföreningens handlingar 1957, nr 21). De utökades med rekommendationer för vägar utanför tätorter år 1962 (Luxtabell utgiven av Svenska Föreningen för Ljuskultur 1962). En internationell rekommendation på detta område har också utarbetats av expertkommittén för gatu- och vägbelysning inom Commission Internationale de l'Eclairage (CIE) och publicerats år 1965. Avsikten med denna internationella rekommendation är att fastställa sådana allmänna principer för gatu- och vägbelysning, som kan tjäna som underlag för utarbetandet av nya eller modernisering av befintliga nationella rekommendationer. Med hänsyn till den internationella trafikens ökning anses det nämligen önskvärt att nå en viss internationell enhetlighet i fråga om gatu- och vägbelysningen lika väl som i fråga om andra trafikanordningar, exempelvis vägvisning och trafiksignaler. Av nuvarande svenska författningar om vägbelysningsförhållanden, för vilka en samlad redogörelse återfinnes i riksdagens tredje lagutskotts utlåtande nr 15 år 1958, framgår att det för närvarande råder oklarhet beträffande vem som skall svara för att godtagbar belysning kommer till stånd. Denna omständighet har mot bakgrunden av trafiksäkerhetens krav på åtgärder mot trafikolyckor under mörker resulterat i riksdagsmotioner i vägbelysningsfrågan åren 1957 och 1958.

Vägbelysningsfrågan har under de senaste åren blivit aktuell även på många håll i utlandet. En översikt över de förhållanden, som råder på detta område, har utarbetats av CIE:s expertkommitté och publicerats i en sekretariatsrapport vid kommissionens kongress i Wien år 1963.

Av nämnda rapport framgår, att det i allmänhet inte finns någon i lag stadgad skyldighet att belysa allmänna gator och vägar. I vissa länder, t. ex. Frankrike och Belgien, är de lokala myndigheterna med hänsyn till den allmänna ordningen ansvariga för belysningen av allmänna gator och vägar, medan på andra håll de lokala myndigheterna endast har tillstånd att ordna belysning.

I flertalet länder är det alltså de lokala myndigheterna (städer eller kommuner eller sammanslutningar mellan kommuner), som svarar för belysningsanläggningarna inom sina respektive områden. Anläggningarna torde ursprungligen ha tillkommit enbart av hänsyn till den allmänna ordningen. På grund av biltrafikens starka ökning har emellertid trafiksäkerhetsaspekterna efter hand i allt högre grad kommit att motivera tillkomsten av gatu- och vägbelysning samt påverka dess utformning.

Gatu- och vägbelysningens betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt har också lett till att de centrala myndigheterna numera stundom lämnar ekonomiska bidrag till anläggningarna, vilka dock i så fall vanligen måste uppfylla vissa krav, fastlagda i normer eller tekniska bestämmelser. Sådana bidrag, varierande mellan 30 och 50 procent, lämnas i Belgien, Danmark, Kanada, Nederländerna, Polen, Schweiz, USA och Österrike. I Storbritannien har ett sådant bidragsförfarande hittills också tillämpats, men transportministeriet kommer fortsättningsvis, enligt ett beslut i februari 1966, att helt bestrida kostnaderna för anord-

nande av ny belysning på »stamvägar» (trunk roads). En tendens att låta utföra belysningsanläggningar längs de starkt trafikerade huvudvägarna genom de centrala myndigheternas försorg finns även i andra länder, såsom Belgien, Frankrike, Italien, Kanada, Nederländerna och USA, speciellt i fråga om motorvägar med deras på- och avfarter.

## 2. Mörkertrafikens problem

### 2.1 Trafikantens behov av syninformationer

För människan i trafiken — fotgängaren eller fordonsföraren — gäller att hennes beteende påverkas av medtrafikanternas handlingar. Generellt kan sägas, att det för varje trafikant finnes dels ett område inom vilket föremål och händelser är av primärt intresse, dels utanför detta ett område av mera sekundärt intresse. Dessa områden, inom vilka trafikanten således har ett utpräglat behov av att hämta informationer, kan anta skiftande former, men är — åtminstone för fordonsföraren — i huvudsak belägna i den tillämnade färdriktningen.

Den säkraste syninformationen erhålles genom direkt betraktande, d. v. s. genom det direkta seendet. Genom det direkta seendet kan en fordonsförare erhålla kunskap om medtrafikanternas inbördes positioner och han kan genom att sätta deras rörelser i relation till fasta referenspunkter även få en uppfattning om rörelseriktningar och hastigheter.

Utöver det direkta seendet finns även ett periferi seende, som utan att avslöja detaljer dock ger ett begrepp om vad som händer runt om den begränsade del av synfältet, som är föremål för direkt betraktande. Den mängd informationer, som på detta sätt kommer från synfältets periferi, är i regel mycket

större än den, som erhålles genom direkt betraktande. Huvuddelen av dessa diffusa, perifera informationer tränger emellertid inte djupare in i medvetandet utan sällas bort såsom oväsentliga. Endast om någon av dessa informationer avviker från vad som erfarenhetsmässigt är normalt eller förväntat, eller om den av annat skäl tilldrar sig speciellt intresse, föranleder den ett direkt betraktande.

Som exempel kan anföras att en bilförare, som färdas längs en gata i regel inte tar någon närmare notis om de fotgängare, som på normalt sätt går på gångbanan. Han uppfattar dem diffust med det perifera seendet, men de har i huvudsak ingen betydelse för hans eget beteende i trafiken, varför informationen om dem i huvudsak sällas bort. Om emellertid någon av fotgängarna plötsligt skulle ta ett steg ut i körbanan, blir informationen härom genast av stor betydelse och föranleder bilföraren att genom direkt betraktande undersöka vad som håller på att ske.

I dagsljus, när antalet genom seendet tillgängliga informationer är mycket stort, fungerar detta omedvetna informationsurval i regel tillfredsställande. Det är då i allmänhet ingen större svårighet att välja ut de primärt intressanta informationerna. I mörker däremot är informationerna till antalet mycket starkt begränsade och deras intensitet står ofta inte i rimlig proportion till deras betydelse för beteendet. Detta orsakar svårigheter att välja ut de relevanta informationerna.

Som exempel härpå kan nämnas följande. När en fordonsförare skall möta ett annat fordon, ger detta genom sina strålkastare på ett tidigt stadium en information om sin närvaro. Sedan föraren uppfattat detta och genom en blick konstaterat att vägens bredd medger obehindrat möte, har den fortsatta informationen om den mötandes existens endast sekundär betydelse. Intresset bör i stället inriktas på att söka upptäcka andra eventuella trafik hinder på den framför det egna fordonet befintliga körbanan eller presumtiva sådana i dess närmaste omgivning. Informationerna från

detta område är emellertid mycket svaga, under det att föraren hela tiden »bombarderas» av det till sin intensitet helt överlägsna meddelandet om det mötande fordonets existens. Detta innebär ett väsentligt hinder för en ändamålsenlig koncentration på det mest betydelsefulla intresseområdet, nämligen längs det egna fordonets färdväg.

I den normala trafiken försättes trafikanten ofta i situationer, som han snabbt och tydligt måste uppfatta för att kunna bemästra. Av största betydelse är i sådana sammanhang att trafikanten på ett så tidigt stadium av händelseutvecklingen som möjligt kan se vad som håller på att ske. Framför allt är möjligheten att bedöma medtrafikanternas inbördes lägen och rörelsetillstånd av stor vikt. Tillgången på fasta referenspunkter är därvid av fundamental betydelse, eftersom bedömningen av inbördes relationer och hastigheter sker främst med hjälp av sådana punkter.

## 2.2 Förutsättningar för syninformationens uppkomst under mörker

Den teoretiska bakgrunden till syninformationens uppkomst utgöres främst av den geometriska optikens lagar.

Ett föremål — t. ex. en trafikant eller ett hinder på körbanan — blir synligt i den mån det eller dess skilda delar kontrasterar mot den närmaste omgivningen i synbilden. I dagsljus spelar färgdifferenser och skuggor härvid en betydande roll. Med avtagande belysningsnivå avtar emellertid även människans förmåga att se färger, och flertalet föremål synes anta en gråaktig färgton. Olika föremål kan vid svag belysning skilja sig från varandra endast genom att de har kontrasterande gråtoner. Ju svagare belysningen blir, desto svårare är det dock att upptäcka dessa kontraster.

Ögat strävar ständigt att anpassa sig efter synfältets luminans, d. v. s. efter intensiteten av det ljus, som ögat uppfattar komma från det aktuella synfältet.



När ögat är anpassat eller adapterat till detta ljus föreligger de gynnsammaste betingelserna för ett gott seende. Om luminansen ändras söker ögat adaptera till de ändrade förhållandena. Adaptationsprocessen tar en viss tid och innebär viss ansträngning för ögat.

Om en i förhållande till medelluminansen stark ljuskälla införes i synfältet, uppstår svårigheter att göra iakttagelser, i synnerhet i närheten av riktningen mot ljuskällan. Detta innebär vad man kallar för kontrastbländning.

### 2.3 Bländningsproblemet

Ju starkare bländning en trafikant utsättes för, desto mindre blir hans möjligheter att uppfatta de ofta mycket små kontraster, genom vilka ett trafikhinder avtecknar sig mot sin bakgrund. Bländningseffekten varierar bl. a. med ljuskällans läge och luminans samt exponeringstidens längd.

Stor luminans i en del av synfältet gör det omöjligt att se detaljer i den del av området som har mindre luminans. På grund av ögats tröghet i omställning kvarstår efter exponeringen denna ned-satta synförmåga under kortare tid vid måttlig bländning och under längre tid vid kraftig bländning. Återhämtningen från en enstaka »ljuschock» är mycket snabb, men om den upprepas uppstår en kumulativ effekt. Ju högre frekvensen av chocker är, desto långsammare blir återhämtningen.

Det har visat sig vid undersökningar, utförda inom industrin, att ljuskällor, som rör sig i det perifera synfältet, är tröttnande. Man har därav dragit den slutsatsen att störande bländning har stor betydelse som alstrare av trötthet och dåsighet. Ögats reflexbetingade tendens att rikta in sig mot en ljuskälla förmodas delvis vara orsaken till denna rent fysiologiska utmattning.

Bländningen i trafiken kan härröra från andra fordon men även från diverse andra störande ljuskällor av skilda slag, t. ex. olämpligt utformade eller placerade ljusskyltar samt starka ljuskällor i skyltfönster, på parkeringsplatser eller på andra områden vid sidan av vägen. Farligast är dock bländningen från mötande bilars strålkastare — både hel- och halvljus — eftersom de ligger centralt i trafikanternas synfält. Det är alltså synnerligen viktigt, att bländningen från mötande fordon elimineras, och detta kan ske genom stationär vägbelysning av sådan kvalitet, att alla fordon kan framföras utan användning av vare sig hel- eller halvljus.

Vissa förhoppningar har tidigare knutits till det polariserade billjuset som en lösning på mörkertrafikens bländningsproblem. Det har emellertid i olika sammanhang konstaterats att systemet med polariserat ljus medför svårigheter av sådan omfattning, att det f. n. bedömes inte vara praktiskt genomförbart.

### 2.4 Den mobila och den stationära belysningens egenskaper

Den för trafiken nödvändiga belysningen under mörker kan åstadkommas enligt två skilda system, antingen genom fordonens egna strålkastare (mobil belysning), eller genom fasta belysningsanordningar längs vägen (stationär belysning). Dessa båda system fungerar enligt helt motsatta principer, vilket innebär att de normalt ej bör tillämpas samtidigt.

Strålkastarljusets huvudsakligen horisontella riktning medför att vertikala ytor träffas av mera ljus per ytenhet än horisontella. Trafikanter och hinder på körbanan avtecknar sig därför vid strålkastarbelysning normalt ljusa mot mörk bakgrund. Eftersom strålkastarljusets riktning helt bestäms av fordonets

läge och riktning kan det emellertid — speciellt om vägen är kurvig — inte alltid belysa det område, som trafikanten har störst behov av att få belyst.

Den mobila fordonsbelysningen förmår inte i någon högre grad göra de för avstånds- och hastighetsbedömningen nödvändiga referenspunkterna synliga och användbara, dels emedan dess ljuskägla är relativt smal, varigenom möjligheten att erhålla belysning på det ur observationssynpunkt mest betydelsefulla området i vissa lägen kan vara starkt beskuren, dels emedan fordonsljusets riktning, som nära sammanfaller med fordonsförarens blickriktning, gör att belysningen inte i nämnvärd grad förmår skapa sådana skuggor, som normalt ökar bildkontrasterna. Dessa nackdelar vidlåder även det polariserade bil-ljuset. Ytterligare en nackdel vid användande av mobil belysning är att luminansen på föremål, som belyses av strålkastarna, avtar med stigande avstånd.

Som förut nämnts har den mobila belysningen såväl vid hel- som halvljus dessutom den ofördelaktiga egenskapen att blända mötande trafikanter.

Frånvaron av iakttagbara fasta referenspunkter på vägar som ej har god, stationär belysning torde, jämte förekomsten av bländning från mötande trafik, i stor utsträckning utgöra anledningen till de svårigheter, som uppstår vid mörkerkörning på sådana vägar.

Vid mörkerkörning på obelyst väg sker bedömning av fordonens inbördes lägen och rörelsetillstånd huvudsakligen med ledning av storleken av och förändringarna hos de vinklar, under vilka man ser andra fordons strålkastare eller bakljuslampor. Om ett fordon befinner sig långt bort förefaller distansen mellan lamporna liten och synvinkeln blir således liten. Ju närmare fordonet kommer, desto större blir denna vinkel.

En förändring av avståndet till fordonet avspeglar sig i en förändring av synvinkeln.

Såvida fordonet ej befinner sig på mycket kort avstånd är dessa vinkeländringar emellertid mycket små och sker mycket långsamt även vid hastig förändring av avståndet. Då dessutom olika fordon kan vara av olika bredd och den verkliga distansen mellan lamporna således vara av varierande storlek, är det uppenbart att förutsättningarna för att enbart med ledning av synvinkeln bedöma fordons inbördes lägen och rörelsetillstånd är mycket begränsade.

Den stationära vägbelysningen riktar huvuddelen av sitt ljus mot körbanan. Detta medför, att vägbanan och andra i huvudsak horisontella ytor mottager mera ljus per ytenhet än vertikala. Det innebär även att vägbanan om belysningen är av erforderlig kvalitet blir synlig så långt siktförhållandena i övrigt tillåter.

En god stationär vägbelysning ger därför betingelser för trafikanterna att finna de fasta referenspunkter, som är så viktiga för deras möjligheter att bedöma medtrafikanternas manövrer.

För att kunna klassificeras såsom god får en vägbelysning inte blända trafikanterna och skall vara så beskaffad att en fordonsförare utan hjälp av fordonets strålkastare klart kan se vägen framför fordonet med alla på den förekommande hinder — andra fordon, trafikanter som korsar eller ämnar korsa körbanan, avstängningsanordningar m. m. — samt skyltar och andra anordningar uppsatta längs vägen för att leda eller varna trafikanterna.

Det har sagts att ett kriterium på att en vägbelysning är av tillfredsställande standard är, att den möjliggör trafik-säker körning utan att fordonens hel- eller halvljus behöver användas. Formuleringen kan ej användas som definition, men ger dock en god bild av den principiella målsättningen för en god vägbelysning. Samspelet mellan fordonsbelysning och vägbelysning är utomordentligt betydelsefullt. Vid god vägbelysning

skall trafikanterna i princip inte behöva föra något eget ljus för att på fullt betryggande sätt kunna se körbanan och hinder på eller invid densamma. Vid vägbelysning av den karaktär, som ofta har benämnts ledljus och som kan ha sitt berättigande ur trivsel- och ordningshållningssynpunkt men som snarare är till olägenhet än nytta för trafiken, bör fordonen framföras som om ingen vägbelysning fanns.

Mellan dessa båda gränsfall finns ett brett register med vägbelysningsanläggningar av varierande kvalitet. Redan vid en måttlig belysningskvalitet uppnås i regel de bästa synbetingelserna om fordonen framföres utan användande av hel- eller halvljus. För att markera fordonet kan dock erfordras ett fordonsljus, som är något starkare än vissa nu förekommande s. k. parkeringsljus men väsentligt svagare än det normala halvljuset.

Med hänsyn till de svårigheter, som möjligen kan föreligga för den enskilde fordonsföraren att avgöra om i visst fall halvljus bör användas eller ej, har under senare år propaganda förts för generellt användande av halvljus på belysta gator och vägar. Vederbörligt hänsynstagande till elementära förutsättningar för ett gott seende i trafiken och de konsekvenser detta har för trafiksäkerheten, leder till ett avståndstagande från en sådan generell rekommendation. Även om en viss osäkerhet kan uppkomma vid bedömningen av om halvljus bör användas eller ej, har dock en stor mängd av våra gator och vägar en belysning som, utan att kunna anses fullgod, dock är av sådan kvalitet, att fordonsförare genom att använda halvljus i avsevärd grad försämrar övriga trafikanters synbetingelser och sålunda delvis spolierar den trafiksäkerhetsfrämjande effekt, som man genom den stationära belysningen velat åstadkomma.

## 2.5 Exempel på kritiska trafiksituationer på obelyst väg

Trafikanter på en väg utan stationär belysning kan i mörker lätt råka i kritiska situationer, som till följd av frånvaron av tillfredsställande vägbelysning kan bli dem övermäktiga. Här skall diskuteras dels en bländningssituation, dels en situation med bländning och avsaknad av referenspunkter samt slutligen ett par situationer med försvårande väderleksbetingelser.

Påkörning av gående är en typisk form av mörkerolycka, i vilken bländning torde spela en avgörande roll. Fotgängaren blir, oavsett om han har samma färdriktning som fordonet eller ej, eller om han korsar vägen, genom strålkastarljuset intensivt medveten om det annalkande fordonets existens och kan därigenom vara benägen att dra den slutsatsen, att fordonsföraren naturligtvis måste se honom fullt tydligt. Denna slutsats är emellertid i regel felaktig, eftersom fotgängaren vanligen endast i ringa grad kontrasterar mot sin bakgrund och fordonsförarens förmåga att se små kontraster är starkt begränsad. Alldeles särskilt gäller detta om fordonsförarens adaptation störes av mötande fordonsstrålkastare.

Avsväng från starkt trafikerad led är, i synnerhet beträffande s. k. vänsteravsväng (i högertrafik), en manöver, som redan i dagsljus kan innebära mycket stora risker, vilka ytterligare accentueras i mörker. Den trafikant, som ämnar företaga en sådan manöver, tvingas ofta till följd av mötande trafik att stillastående vid körbanans mitt invänta en lämplig lucka i den mötande fordonsströmmen för att kunna fullborda manövern. På grund av svårigheten att i mörker bedöma mötande fordons hastighet och avstånd — därför att fasta referenspunkter saknas — kan denna väntan bli ganska lång. I den utsatta

position nära vägens mitt, som det vän-  
tande fordonet sålunda intar, är risken  
stor att ett bakifrån kommande fordons  
förare inte i tid uppfattar att det förut-  
nämnda fordonet står stilla. Statistiken  
uppvisar ett stort antal fall av påkör-  
ning bakifrån i denna situation.

Mörkertrafiken innebär i sig väsent-  
liga svårigheter, vilka blir än större om  
väglaget är vått eller om sikten nedsättes  
genom regn, snöfall eller dimma. Pro-  
blemet med våt körbana uppkommer  
främst därigenom att s. k. speglande  
reflexion uppstår. För att få acceptabla  
synbetingelser vid vått väglag måste spe-  
ciella krav ställas såväl på körbanans  
ytstruktur som på utformningen av en  
eventuell vägbelysningsanläggning.

Snöfall eller häftigt regn kan på väg  
utan vägbelysning orsaka mörkertrafi-  
kanterna mycket stora svårigheter. Strål-  
kastarljuset, som har sin största inten-  
sitet närmast fordonet, reflekteras av  
snöflingorna eller regndropparna så att  
synfältet blir fullt av lysande punkter,  
vilkas rörelse kan ha en nästan hypnoti-  
serande effekt. Dessa lysande punkter  
bilda en ljusridå, som i stor utsträck-  
ning döljer körbanan och som ger syn-  
fältet en förhållandevis hög »ljusnivå». Samtidigt blir de områden, från vilka  
trafikanten söker hämta sina primärt in-  
tressanta syninformationer, sämre belys-  
ta eftersom en stor del av ljuset aldrig  
når dit. Om god vägbelysning finns be-  
höver ljusridån inte bli så markant, var-  
jämte körbanan blir bättre belyst.

Förhållandena i dimma under mörker  
kan vara likartade med dem som ovan  
behandlats. Det bör dock framhållas att  
dimman, genom att dels ofta vara lokalt  
förekommande, dels ibland kunna före-  
komma i skikt med endast ringa tjock-  
lek, innebär ett problem av särpräglad  
natur. I regel torde dock en god väg-  
belysning förbättra trafikantens synbe-  
tingelser även i dimma.

### 3. Behov av stationär vägbelysning

#### 3.1 Trafikens säkerhet, bekvämlighet och ekonomi

Motivet för anordnad av vägbelysning  
bör främst vara att den befrämjar tra-  
fiksäkerheten. Om vägbelysning har en  
trafiksäkerhetsfrämjande effekt, bör  
denna kunna avläsas i trafikolycksfalls-  
statistiken. Ett antal undersökningar har  
utförts i detta syfte.

Väg- och fordonskommittén inom In-  
genjörsvetenskapsakademiens transport-  
forskningskommission har genom en ar-  
betsdelegation, i vilken de vägsakkun-  
nigas arbetsgrupp för vägbelysning varit  
representerad, undersökt vägbelysning-  
ens inverkan på trafiksäkerheten. Ar-  
betsdelegationen har redovisat dels en  
litteraturundersökning omfattande tio  
publikationer, utgivna under åren 1956—  
1963 och dels en statistisk undersökning,  
omfattande 15 genomfartsleder och 9  
innerstadsgator i svenska städer. Under-  
sökningarna refereras i korthet nedan.

Samtliga de tio undersökningar, som  
behandlats i litteraturstudien, visar en-  
tydigt och med större eller mindre sta-  
tistisk signifikans att förekomsten av  
stationär vägbelysning på en vägsträcka  
väsentligt minskar olycksfrekvensen för  
personskador under mörker. Värden va-  
rierande mellan 18 och 72 % olycksre-  
duktion har konstaterats.

Av de refererade publikationerna är  
den Internationella Belysningskommis-  
sionens (CIE) rapport nr 8 av år 1960  
särskilt värdefull. I denna har kritiskt  
behandlats och prövats undersökningar,  
som utförts i olika länder. I CIE-rap-  
porten anges ett medelvärde för den av  
god vägbelysning orsakade procentuella  
olycksfallsminskningen under mörker av  
30 %, vari innefattas alla mörkerolyckor  
med dödsfall eller personskada. Det sta-  
tistiska materialet är signifikant på en  
risknivå under 0,1 %.

Av CIE-rapporten framgår vidare att enligt en engelsk undersökning, utförd av Road Research Laboratory, reduceras genom en god vägbelysning mörkerandelarna av fotgängareolyckor med 45 % och övriga personskadeolyckor med 23 %. En uppdelning av mörkerolyckorna med avseende på svårighetsgrad visade för dödsolyckor en reduktion med 50 %, för allvarliga personskadeolyckor med 33 % och för lätta personskadeolyckor med 27 %.

I CIE-rapporten anges vidare att en förbättring av belysningsstandarden resulterat i en ökning av personbilarnas medelhastighet med 3,4 km/timme samtidigt som personskadeolyckorna i mörker reducerades med 31 %.

Enligt en analys av H. Hasse, publicerad 1960, har man i Väst-Tyskland konstaterat, att mörkerolyckorna har betydligt allvarligare skadepåföljder än olyckor under dagen.

Enligt en undersökning av W. Glanville, publicerad 1960, är antalet trafikolyckor under mörker 60 % större än under dagsljus om betingelserna med avseende på trafikens sammansättning och täthet är lika. Enligt samma källa uppskattas vägbelysningen ha reducerat olycksfallskostnaden per km vägsträcka med ca 6 400 kr per år.

Enligt en undersökning av G. Hassel, publicerad 1961, synes lönsamhetsgränsen för en stationär vägbelysning från total trafik-kostnadssynpunkt ligga vid ett trafikflöde av ca 3 500 fordon per årsmedeldygn för väg med två körfält och ca 7 000 fordon per årsmedeldygn för väg med fyra körfält.

I en redogörelse av R. F. Newby, publicerad i Road Research Technical Paper No 69, redogöres för resultatet av en i Birmingham under vintern 1962—1963 genomförd kampanj för att förmå bilisterna att i stadstrafik även på väl belysta gator använda halvljus i stället för positionsljus. Statistiskt signifikanta resultat gav belägg för riktigheten av belysnings-experternas sedan länge förfäktade åsikt att halvljus har en trafiksäkerhetsfräm-

jande effekt på dåligt belysta gator, men en motsatt effekt på väl belysta.

Den genom IVA:s väg- och fordonskommitté utförda statistiska undersökningen rörande Sverige har huvudsakligen haft karaktären av studier av olycksfrekvensen på trafikleder före resp. efter det att leden försetts med belysning eller erhållit förbättrad belysning. Endast de fall har medtagits, vid vilka inga förskjutningar i trafikunderlaget eller standardförändringar av annat slag än med avseende på belysningen har skett under den aktuella tidsperioden.

Undersökningen visar att de vidtagna åtgärderna för förbättring av belysningen i genomsnitt medför en relativ sänkning av mörkerolyckorna med 23 %. Sänkningen var avsevärt högre på genomfartsleder, 38 %, och något lägre på innerstadsgator, 12 %, vilket till en del torde förklaras därav att förbättringen genomsnittligt varit större på genomfartslederna, där belysning i några fall helt saknades under förstudieperioden.

De slutsatser som kan dragas — nämligen dels att införandet av modern vägbelysning medför en kraftig relativ minskning av mörkerolyckorna, dels att denna minskning framför allt berör olyckor av större svårighetsgrad — visar att god överensstämmelse råder mellan resultaten av svenska och utländska undersökningar.

### 3.2 Möjligheterna att utnyttja helljus under mörker

En obelyst väg med tät trafik får under mörker i realiteten en avsevärt lägre trafikstandard än i dagsljus, delvis beroende på att trafikanterna endast i ringa grad kan utnyttja helljuset. Å andra sidan måste man, eftersom vägbelysning kan tänkas ifrågakomma endast på en ringa del av hela det allmänna vägnätet, acceptera att mörkertrafik skall kunna

framgå på obelysta vägar med förhållandevis måttlig trafik under säkerhetsmässigt godtagbara förhållanden. Det är således uppenbart att behovet av fasta vägbelysningsanordningar bl. a. måste bedömas efter trafikflödets storlek och den därav betingade möjligheten för trafikanterna att utnyttja helljuset.

I det följande skall i korthet redogöras för en approximativ beräkning av möjligheterna att utnyttja helljuset. Metoden bygger på ett tillämpande av de av Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) angivna rekommendationerna för avbländning:

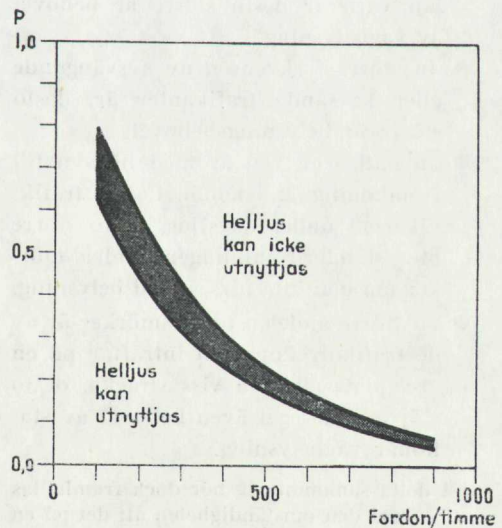
- ett fordon som bakifrån upphinner ett annat fordon bör använda avbländat ljus när avståndet fordonen emellan är mindre än ca 150 m.
- när två fordon skall mötas bör avbländat ljus användas före mötet när avståndet mellan fordonen är mindre än ca 200 m.

Ovanstående rekommendation innebär att helljus bör kunna utnyttjas av en viss trafikant under förutsättning att det framför trafikanten finnes en lucka i trafikströmmen — ett fordonsavstånd — överstigande gränsvärdet 150 m och att det samtidigt i den motsatta körriktningen finnes ett fordonsavstånd överstigande ett annat gränsvärde. Detta senare gränsvärde torde, bl. a. med hänsyn till att omkoppling till helljus i praktiken ej torde ske mellan två möten om avståndet mellan de båda fordonen i mötande riktning endast föga överstiger 200 m, lämpligen kunna sättas till 250 m. Om man känner sannolikheten för att de båda gränsvärdena samtidigt överskrides, har man därigenom även ett mått på möjligheten till helljusutnyttjande.

En beräkning av frekvensen — och därmed av sannolikheterna — av olika stora fordonsavstånd vid trafikflöden av olika storlek och sammansättning har

verkställts av Statens Väginstytut på grundval av utförda trafikstudier. Resultaten är redovisade i institutets specialrapport 2, supplement 4 »Experimental Study of Traffic on Two-Lane Roads». Vissa formella invändningar kan utan tvekan riktas mot trafikstudiematerialets representativitet för det speciella ändamål, som här avses. Med hänsyn till att endast approximativ beräkning åsyftas, har materialet dock bedömts vara användbart.

Sannolikheten för att helljus kan utnyttjas på väg med två körfält — beräknad i enlighet med ovanstående — illustreras i fig. 1. Kurvbandets bredd svarar mot den spridning av beräkningsresultatet, som föranleds av variationer hos trafikflödets sammansättning och fördelning på de båda körriktningarna. Av diagrammet framgår således att när det totala antalet fordon, som per timme framföres på vägen uppgår till ca 200, helljus endast kan utnyttjas 50 % av tiden och vid ett trafikflöde av 400 fordon per timme endast något mer än 25 % av tiden.



Figur 1. Sannolikheten (P) för att helljus kan utnyttjas vid visst totalt trafikflöde på väg med två körfält.

### 3.3 Synpunkter på angelägenhetsgradering av vägbelysningsprojekt

Enligt det föregående torde vägbelysningens trafiksäkerhetsfrämjande effekt vara dokumenterad. Något absolut kriterium på var vägbelysning erfordras torde ej kunna formuleras, men det är uppenbart att behovet av vägbelysning är olika stort på olika vägar och att det därför föreligger ett behov av någon form av relativ angelägenhetsgradering. Med denna utgångspunkt kan följande konstateras.

- Ju intensivare mörkertrafiken är, desto större är behovet av stationär vägbelysning.

I detta sammanhang må framhållas vad som i avsnittet 3.1 sagts om vägbelysningens »lönsamhet», vilken skulle inträda när trafikflödet uppgår till 3 500 fordon per årsmedeldygn för väg med två körfält och 7 000 fordon per årsmedeldygn för väg med fyra körfält. Det må även framhållas att enligt avsnittet 3.2 möjligheterna att på väg med två körfält utnyttja helljuset endast föreligger till ca 50 % när trafikflödet uppgår till 200 fordon per timme.

- Ju mer fordonens hastighet sinsemellan varierar desto större är behovet av vägbelysning.
- Ju större frekvensen av avsvängande eller korsande trafikanter är, desto större är belysningsbehovet.
- Ju bättre en väg är med hänsyn till framkomlighet (snabbhet) och trafiksäkerhet under dagsljus, desto större blir standardsänkningen under mörker om den inte förses med belysning.
- Ju större andelen under mörker är av de trafikolyckor, som inträffar på en viss plats eller en viss sträcka, desto större är i regel även behovet av stationär vägbelysning.

I detta sammanhang bör dock framhållas att enbart den omständigheten att det på en viss plats eller sträcka inträffar ett proportionsvis stort antal olyckor under mörker inte i och för sig behöver betyda att anordnande av vägbelysning skulle vara den enda

tänkbara eller mest lämpliga åtgärden i trafiksäkerhetsfrämjande syfte. Ofta kan i sådana fall vägförbättrande åtgärder, som befrämjar trafiksäkerheten såväl under mörker som i dagsljus, vara mera motiverade.

## 4. Vägbelysningens förutsättningar

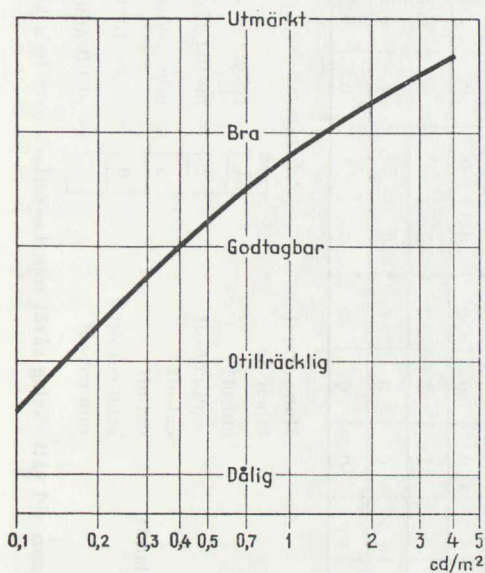
### 4.1 Synbarhetskravet

Ett föremål blir synligt på grund av den kontrast det eller dess skilda delar bildar mot den närmaste omgivningen i synbilden. Normalt blir härvid konturen, d. v. s. gränsen mellan föremålet och dess bakgrund, skarp i den bildtrafikanten uppfattar. Med kontrast menas skillnaden i luminans hos bakgrunden och hos föremålet som del av bakgrundsluminansen. För att få ett mått på vilken kontrast, som är erforderlig för att ge tillräckliga synbetingelser, har man definierat begreppet avslöjande effekt (revealing power), varmed menas sannolikheten för att man skall se ett objekt med vissa givna reflexionsegenskaper.

När det gäller tillfredsställande vägbelysning har man stannat för att föreslå sådana egenskaper hos belysningen, att sannolikheten för att alla gångtrafikanter observeras är 75 %. Detta värde grundar sig på undersökningar över reflexionsfaktorn hos gångtrafikanterns klädedräkt, som utförts i skilda länder och som givit samstämmiga resultat. I verkligheten blir sannolikheten för observans betydligt större emedan gångtrafikanternas sidor eller åt sidorna riktade ytor, samt ben och ansikte och huvudbonader ofta har en från klädedräkten avvikande reflexionsfaktor och därmed vid lika belysningsstyrkor även får avvikande luminans. Erfarenheter från utförda anläggningar visar, att det föreslagna värdet 75 % ger vägtrafikanterna fullgoda synbetingelser.

#### 4.2 Luminans — belysningsstyrka

Det valda värdet 75 % avslöjande effekt leder till en medelluminans på körbanan av  $2 \text{ cd/m}^2$  (candela per kvadratmeter).

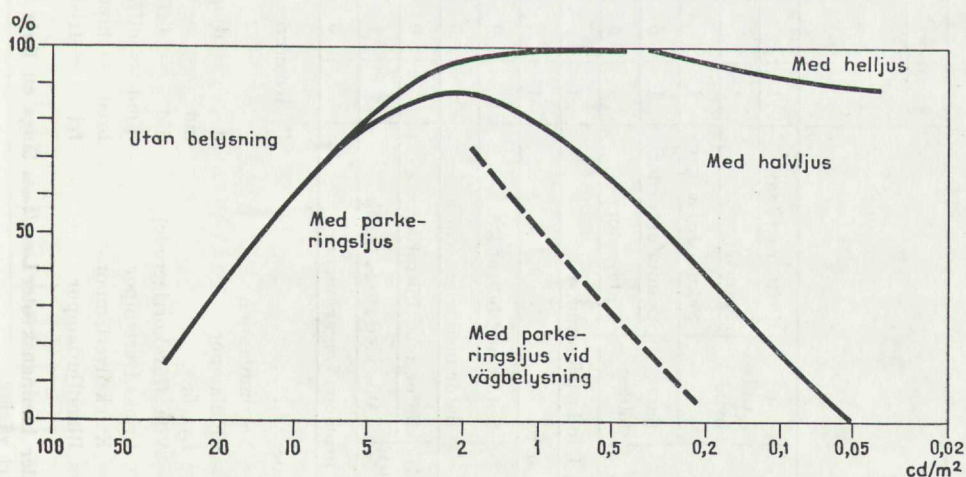


Figur 2. Subjektiv kvalitetsbedömning av luminansnivån hos vägbelysningsanläggningar i Holland.

För att verifiera kravet på denna medelluminans har man i Holland insamlat kvantitativa upplysningar om den medelluminans, vid vilken en behaglig och komfortabel körning kan uppnås. Detta har skett på så sätt, att man dels tillfrågat ett antal belysningsexperten om deras mening angående luminansnivån i ett antal befintliga vägbelysningsanläggningar, dels studerat motorförarnas användning av fordonens egen belysning i skymningen och på natten.

Den förstnämnda undersökningen omfattade 70 gator och vägar, varav 46 i torrt tillstånd. Dessa bedömdes av sexton observatörer varav tio gatubelysningsingenjörer från holländska städer. Resultatet framgår av fig. 2. Kvaliteten »bra» uppnås enligt detta diagram vid en medelluminans av  $1,5 \text{ cd/m}^2$  (med 95 % signifikans mellan  $1,3 \text{ cd/m}^2$  och  $1,8 \text{ cd/m}^2$ ).

Resultatet av den andra undersökningen, som omfattade 900 bilar, visas i fig. 3. Man finner att i skymningen endast 10 % av bilförarna ansåg sig behöva halvljuset, när dagsljuset sjunkit till  $2 \text{ cd/m}^2$ , och att vid stationär vägbelysning cirka 75 % av förarna ansåg sig kunna köra utan strålkastare (med enbart parkeringsljus), när körbanans medelluminans uppgick till  $2 \text{ cd/m}^2$ .



Figur 3. Bilförarens fria val av fordonsbelysning vid olika luminansförhållanden dels utan, dels med vägbelysning enligt en holländsk undersökning.



Tabell 1. Huvuddragen av de holländska rekommendationerna av år 1959

Vägtyp	Lampor *				Armaturer**						Luminans			
	Na	Gl Ly	Ly	Hgv	Hg	Bl	d	md	did	dimd	bred	fri	medel värde cd/m <sup>2</sup>	maximal ojämnhet***
Huvud- vägar	1						1	2					2	3
							1	2					1.5	4
				2			1	2					1	4
				2			1	2					2	3
Vägar i industriområden	1	3		2			1	2					2	3
	1	3		2			1	2	3				1	5
Kajer m. m.	1						1	2					1	5
Affärs- centra			0	0			1	2		3			1	5
			0	0			0	0	0	0	0	0	0.75	8
Bostads- områden			0	0			1	2	3	3			0.75	6
			1	2	2	3	0	0	0	0			0.5	10
Torg, promenadvägar m. m.			0	0			0	0	0	0	0	0	0.5-2	-

\* Lampor:

Na = Natriumlampor

Gl = Glödlampor

Ly = Lysrör

Hgv = Vita (färgkorrigerade) kvicksilverlampor

Hg = Kviksilverlampor

Bl = Blandljuslampor

\*\* Armaturer:

d = djupstrålande

md = medeldjupstrålande

did = diffus djupstrålande

dimd = diffus medeldjupstrålande

bred = bredstrålande

fri = fristående

Motsvarar i  
tabell 3:

cut-off

semi-cut-off

cut-off

cut-off

semi-cut-off

non-cut-off

Rekommendationsgrader:

1

2

3

0

= rekommenderad lösning

= möjlig lösning

= minimilösning

= ingen preferens

= ej tillräddlig lösning

\*\*\* Gäller luminanskvoter  $L_{max}/L_{min}$  längs en linje tvärs över körbanan vid vått väglag såväl som  $L_{medel}/L_{min}$  över hela körbaneytan vid torrt väglag.

På basis av de undersökningar, vilkas resultat här har nämnts, har i rekommendationer för gatu- och vägbelysning, som utgivits under de senaste åren i skilda länder, angivits en meddelluminans av 1,5 à 2 cd/m<sup>2</sup> på gator och vägar med stark trafik. Exempel på sådana rekommendationer visas i tabellerna 1, 2 och 3. De i tabellerna angivna värdena gäller som driftmedelvärden. Begynnelsevärdena bör med hänsyn till lampornas åldring och armaturernas nedsmutsning vara väsentligt högre.

Luminansen (i cd/m<sup>2</sup>) beror dels av den tillförda belysningsstyrkan (i lux), dels av den belysta ytans reflexionsegen-

skaper och är alltså ett mått på det ljushetsintryck, som verkligen påverkar ögat. Eftersom luminansbegreppet är besvärligt att räkna med och lätthanterliga mätinstrument saknats, har man tidigare huvudsakligen uttryckt nivån genom belysningsstyrkan, men har då vanligen angivit två värden, ett lägre för ljus vägbeläggning och ett högre för mörk. Den svenska lux Tabellen av år 1962 innehåller, som synes av tabell 2, både luminans- och luxvärden. Det måste emellertid framhållas, att angivna luxvärden endast är ungefärliga mått på den belysningsstyrka, som fordras för att uppnå den önskade luminansen.

Tabell 2. Svenska Elverksföreningens rekommendationer av år 1957, korrigerade år 1962 och publicerade i den av Svenska Föreningen för Ljuskultur sistnämnda år utgivna lux Tabellen.

Vägar, gator och torg		Medel- luminans cd/m <sup>2</sup> 1	Medel- belysning lux 2	
Huvudvägar och -gator för snabb och tät fordonstrafik	Utanför tätort	Motorvägar, > 7 000 fordon/dygn	1,5	10—20
		Riksvägar, > 3 500 fordon/dygn	1,5	10—20
	Andra huvudvägar	1	8—16	
	Inom tätort	Genomfartsvägar, in- och utfartsvägar, broar, rondeller > 3 500 fordon/dygn	1,5	10—20
Gator, kajer, lastbryggor, broar o. d. inom industri-, varvs-, hamn- eller byggområden		1	8—16	
Trafikcentra och andra huvudgator än ovan nämnda		1	8—16	
Affärsgator	med tät fordonstrafik	0,7	6—12	
	med gles fordonstrafik	0,5	4—8	
Bostadsgator eller -vägar	med tät fordonstrafik	0,5	4—8	
	med gles fordonstrafik	0,3	2—4	
Övriga gator, torg, öppna platser o. d. med huvudsakligen gångtrafik		0,5—1	4—16	

<sup>1</sup> Luminansen beräknad mot fordonsförarens ögon vid torrt väglag och i normal drift.

<sup>2</sup> Erforderlig medelbelysningsstyrka vid torr vägbana med rå (icke speglade) yta. De lägre lux-talen avser ljus vägbana, de högre mörk.

Tabell 3. Internationella rekommendationer enligt CIE av år 1965

Motorvägar <sup>1</sup>	Typ av trafikled	Luminansdata vid torr körbana		Bländning	Armatyrtyp	
		Medelvärde cd/m <sup>2</sup>	Jämnhet		Rekommenderad	Tillåten
Vägar på landsbygden	stark trafikintensitet <sup>2</sup>	2	mycket god	starkt begränsad	avskärmande (cut-off) <sup>3</sup>	halvavskärmande (semi-cut-off) <sup>4</sup>
	medelstark trafikintensitet <sup>2</sup>	1	god			
	svag trafikintensitet <sup>2</sup>	ingen vägbelysning erforderlig				
Gator eller vägar inom tätort	genomfartstrafikled	2	mycket god	begränsad	cut-off	semi-cut-off
	primär lokaltrafikled	1	god	mätlig	cut-off eller semi-cut-off	ej avskärmande (non-cut-off) <sup>5</sup>
	sekundär lokaltrafikled	0,5	tillfredsställande			

<sup>1</sup> I den mån belysning erfordras.<sup>2</sup> Ifrågasvarande trafikflödesvärden bestämmas av resp. nationalkommittéer.<sup>3</sup> För avskärmande armatur ligger maximala ljusstyrkan mellan 0° och 65°.<sup>4</sup> För halvavskärmande armatur ligger maximala ljusstyrkan mellan 0° och 75°.<sup>5</sup> För ej avskärmande armatur ligger maximala ljusstyrkan mellan 0° och 90°.

### 4.3 Jämnhet

Villkoret om en viss minsta medelluminans på vägbanan är ej tillräckligt, emedan luminansen kan variera mellan höga och låga värden i olika punkter i synfältet. Vid bristande jämnhet hos luminansen ser körbanan utpräglad randig eller fläckig ut med omväxlande ljusa och mörka partier. Ett föremål, som befinner sig i ett dylikt mörkt parti, kan under ogynnsamma omständigheter vara svårt för en trafikant att upptäcka, varigenom det utgör en stor fara för trafiken. Man måste därför uppställa det villkoret att luminansen skall ha tillräcklig jämnhet. I själva verket är det därvid inte skillnaden eller kvoten mellan högsta och lägsta luminansen eller endera av dessa och medelluminansen på vägbaneytan, som spelar den största rollen, utan luminansens gradienter, d. v. s. luminansändringen per längdenhet längs resp. tvärs körbanan. Denna luminansändring kan tillåtas ha ett största värde, vilket i sin tur beror av medelluminansens storlek.

### 4.4 Bländningsfrihet

I jämförelse med främmande bländningskällor är bländningen från väg- och gatubelysningsarmaturerna vanligen av ringa betydelse.

Den viktigaste faktor, som bestämmer en gatubelysningsarmaturs bländningseffekt, är den belysning, som armaturen ger på trafikantens ögon. Man har funnit att en s. k. »cut off»-armatur, som skär av ljusflödet för infallsvinklar mot körbaneytan större än omkring  $65^\circ$ , vanligtvis är tillfredsställande.

### 4.5 Ljutfärg

Nu förekommande belysningsanläggningar för gator och vägar kan, i vad avser ljutfärg, indelas i två typer, den ena

med vitt, den andra med gult ljus. Vitt ljus kan erhållas från flera olika slag av ljuskällor, gult erhålles från huvudsakligen natriumlampan. Man har funnit att det gula ljuset från natriumlampan ger en bättre kontrast vid iakttagande av hinder på körbanan och en större synskärpa vid samma bakgrundsluminans än det ljus, som erhålles från andra ljuskällor, framförallt jämfört med kvicksilver- och glödljus. Om möjligt ännu större betydelse har den högre synhastighet, som erhålles av natriumljuset än den man får av ljuset från andra ljuskällor inom området 1—2  $\text{cd/m}^2$  bakgrundsluminans. Man har även funnit, att bländningen under i övrigt lika förhållanden blir mindre av natriumljuset än av ljus med andra ljusfärger.

Natriumljusets färg ligger inom den del av spektret, där det mänskliga ögats ljuskänslighet är störst. De flesta trafikanter uppfattar ljuset som vilsamt att köra i. Natriumljuset synes härigenom ge den bästa trafikbelysningen. Den totala färgförstöring, som erhålles av detta ljus, gör emellertid att man där gångtrafik förekommer i nämnvärd omfattning bör välja ett ljus, som åtminstone har väsentligen riktig färgåtergivning, t. ex. vitt kvicksilverljus.

Trots natriumljusets alla fördelar har dess ljusfärg dock inte accepterats överallt. I USA användes det föga, och i Europa varierar uppfattningarna om det. Holland, Belgien och England synes vara de länder, där man mest oreserverat gått in för natriumljus. I Frankrike byggdes den första motorvägsbelysningen år 1953—1954 på Autoroute de l'Ouest med vita kvicksilverlampor, och några år senare kom en anläggning med samma lamptyp på Autoroute Sud. Helt nyligen har den förstnämnda anläggningen emellertid förstärkts och försetts med natriumlampor i stället. I Västtyskland

synes de statliga myndigheterna föredraga vitt ljus, tidigare lysrör men numera vita kvicksilverlampor, medan en del kommunala förvaltningar använder natriumljus. I vårt land där natriumljus förekommer i bl. a. Stockholm, Göteborg och Malmö, har dock såvitt bekant inga allvarligare invändningar rests mot detsamma.

Det bör kanske i detta sammanhang påpekas att vägmärken måste förses med separat, vit belysning, om vägbelysningen är utförd med natriumlampor.

#### 4.6 Körbanereflexion

En relativt jämn belysningsstyrka kan erhållas på körbanan av konventionella belysningsarmaturer med jämnt fördelad placering nära invid körbanan eller — om denna är särskilt bred — över densamma. Det sagda gäller vid vanlig normal, torr asfaltbeläggning. Den främsta orsaken till att en jämn belysning ger en någorlunda jämn luminans från sådana vägbeläggningar är att dessa ytor i torrt tillstånd ger en huvudsakligen diffus reflexion, dvs. att ljuset återkastas från ytan med någorlunda samma intensitet i alla riktningar (som radierna i ett halvklot). En speglande, våt körbaneyta med exempelvis en tät asfaltbeläggning återkastar däremot ljuset från en ljuskälla i form av en i synriktningen utdragen »solkatt», dvs. med speglande reflexion där ljusets intensitet — luminans — är stor i riktningar inom speglingsplanet. I riktningar som nämnvärt avviker från speglingsplanet, som är vinkelrätt mot körbaneytan, återkastas obetydligt eller inget ljus alls, varigenom resten av körbanan blir mörk. Vid en grovkornig yta, kan dock denna »solkatt» få en väsentlig bredd, så att man med lämplig armaturplacering kan täcka den för trafikanten väsentligaste delen av körbaneytan med reflexer.

Vägbeläggningmaterialet påverkar alltså luminansnivån. Man kan nå ungefär samma belysningsresultat med mörk som med ljus beläggning, men man måste tillföra två, kanske tre gånger så mycket ljus i det förra fallet som i det senare. Belysningskostnaden blir alltså lägre vid ljus beläggning än vid mörk. Hur de totala kostnaderna fördelas vid dessa båda alternativ, kan för närvarande inte sägas bestämt, eftersom det ännu inte föreligger några säkra uppgifter om reflexionsförhållandena. En omfattande undersökning, syftande till att klassificera olika förekommande beläggningmaterial efter deras reflexionsegenskaper, pågår f. n. i Holland.

Det är i alla händelser önskvärt att körbanan har en skrovlig ytstruktur eftersom den då kommer att reflektera ljus någorlunda lika i både vått och torrt tillstånd, såvida den inte är täckt av ett så tjockt vattenskikt, att beläggningens »toppar» ej når upp över vattenytan.

Om ytan däremot är slät, får den helt andra reflexionsegenskaper i vått än i torrt tillstånd. En torr körbana, som huvudsakligen har diffus reflexion, får i regel en mer eller mindre utpräglad sebrarandning med omväxlande ljusa och mörka ränder på tvären. På en våt körbana med speglande reflexion kommer däremot ur bilförarens synvinkel de ljusa ränderna att ligga i huvudsak längs med körbanan.

#### 4.7 Enhetlighet

Beträffande vägbelysningsanläggningar bör en viss enhetlighet eftersträvas. Detta gäller beträffande såväl armaturens placering och egenskaper som typ av ljuskälla, stolphöjd, luminansnivå m. m. Enhetlighet är önskvärd för att trafikanterna inte skall behöva medvetet eller omedvetet ställa om sin observationstek-

nik när de färdas längs en väg. Detta innebär att gatu- och vägbelysningen bör utbyggas efter enhetliga principer.

## 5. Vägbelysningens utformning

### 5.1 Ljuskällor

De ljuskällor, som i dag användes för gatu- och vägbelysning, är glödlampor, blandljuslampor, lysrör, vita (färgkorri-gerade) kvicksilverlampor och natriumlampor. Glödlamporna har lägst ljusutbyte — 15 à 20 lumen per W —, natriumlamporna högst, för närvarande ända upp till 150 lumen per W.

För kvalificerade vägbelysningsanläggningar kan man av ekonomiska skäl utesluta glödlampor, blandljuslampor och lysrör. Kvicksilverlampan och natriumlampan skiljer sig från varandra dels i ljusutbytet, som är lägre hos kvicksilverlampan än natriumlampan, dels i ljusfärgen.

### 5.2 Armaturplacering

Armaturerna skall i första hand placeras så att de ger god belysning vid våt körbana. De kommer då i normala fall att ge bästa belysningsförhållanden även vid torr vägbana.

Att erhålla reflexer, som täcker körbanan, lyckas alltid bäst om armaturerna kan placeras över körbanan, eller ännu bättre nära mitten av varje körfält. Med en armaturplacering i linjer, som sammanfaller med de olika körfältens mittlinjer på en körbana, erhålles samtidigt en trafikledning, som ger trafikanten en anvisning om körfältens sträckning. Detta har speciell betydelse vid trafikplatser och andra oregelbundenheter i vägmiljön.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt lampornas placering i kurvor. Armaturerna bör företrädesvis placeras i ytterkurvan, så att reflexerna hamnar på körbanan och ej vid sidan av densamma.

### 5.3 Stolpplacering

Armaturerna kan antingen fästas på fristående stolpar med arm eller hängas i bärlinor, förankrade i spännstolpar. Fristående stolpar kan ge billigare och estetiskt sett mera tilltalande belysningsanläggningar men begränsar möjligheterna att placera armaturerna på det ur luminansfördelningssynpunkt lämpligaste sättet. Det är vid denna metod särskilt nödvändigt med ljusa, korniga körbanebelygningar, som minskar olägenheterna av att armaturerna kanske inte kan placeras ända inne över körbanan.

Armaturer, upphängda i bärlinor, ger fullständig frihet ifråga om armaturplaceringen, men bärlinesystemet torde enligt många uppfattning i vissa områden, speciellt i flack terräng, kunna påverka landskapsbilden ofördelaktigt.

Vägens närmaste omgivning, främst dess slänter och mittskiljeremans på vägar med fyra körfält, utformas i regel vid modernt vägbyggande såsom säkerhetszoner, inom vilka fordon som råkat ur kontroll inte bör träffa på några fasta hinder. Inom sådana områden bör därför ej heller belysningsstolpar placeras.

Modernt vägunderhåll bygger på att maskinell utrustning i största möjliga utsträckning kan användas. Detta gäller såväl vid snöröjning som vid dikesrensning och andra arbeten, som omfattar längre eller kortare vägsträckor. Om väglänterna belamras med stolpar fördyras underhållsarbetena avsevärt.

Med hänsyn till dels trafiksäkerhetens, dels vägunderhållets krav tillämpar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för vägar på landsbygden nedanstående principer beträffande placering av sådana stolpar som här avses.

- Om vägen går på bank, placeras stolpar nedanför bankslänten om så är möjligt och minst 2 m (i snörika

trakter 3 m) utanför körbanans (eller i förekommande fall vägrenens) kant.

- Om vägen går i skärning, placeras stolparna utanför yttre dikesslätten om så är möjligt och minst 0,5 m utanför dikesbotten eller minst 2 m (i snörika trakter 3 m) utanför körbanans (eller i förekommande fall vägrenens) kant.
- Om förhållandena på platsen ej medger iakttagande av ovanstående avstånd eller detta skulle medföra avsevärda olägenheter eller kostnadsökningar, kan efter särskild prövning undantag medgivnas från ovan angivna mått.

Om vägen går genom kuperad terräng, vilket innebär omväxlande bank och skärning, kan vägslätans bredd variera avsevärt. Det är dock önskvärt att stolparna längs hela vägsträckan står på samma avstånd från vägen, vilket kan innebära avsteg från ovan angivna principer.

Stolpar bör av trafiksäkerhetsskäl ej placeras i mittremsan till väg med två skilda körbanor för så vitt ej mittremsan försetts med räcke eller barriär i avsikt att förhindra att fordon från den ena körbanan råkar komma in på den motriktade trafikens körbana. Även med tanke på underhållsarbete på belysningsanläggningen torde en placering av belysningsstolpar i mittremsan medföra olägenheter eftersom underhållsfordonet i sådant fall kan behöva stanna i det för den snabbaste trafiken avsedda körfältet närmast mittremsan. Avstängning av detta körfält kan då erfordras under den tid sådant arbete pågår.

Frågan om stolparnas avstånd från vägen torde även kunna skapa problem av rättslig natur. Om man till exempel har åkerjord omedelbart utanför vägrenen i samma plan som vägen, kan det säkerligen uppstå konflikter med jord-

ägarna, om man vill placera stolpar 2 eller 3 m från vägrenen.

Stolpplaceringen torde över huvud taget vara en fråga, som måste studeras mycket noga med hänsyn till såväl belysningstekniska, vägtekniska och trafiktekniska som även rättsliga konsekvenser.

## 6. Administrativa frågor

### 6.1 Koncessionsfrågor

Enligt elektricitetslagen den 27 juni 1902 (2 §) erfordras för framdragande eller begagnande av elektrisk starkströmsledning tillstånd av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t bemyndigar. Detta bemyndigande är lämnat till kommerskollegium. Tillståndet kan avse antingen ledning med en i huvudsak bestämmd sträckning (linjekoncession) eller ledningsnät inom visst område (områdeskoncession).

Koncessionen, som meddelas för viss tid, innebär i avseende på områdeskoncession för yrkesmässig distribution av elektrisk kraft, att innehavaren är skyldig tillhandahålla ström åt envar, som inom området har behov därav för normalt förbrukningsändamål.

Enligt kungörelsen den 15 november 1957 om elektriska starkströmsanläggningar gäller vissa undantag från skyldigheten att söka koncession. Koncession erfordras bl. a. icke för lågspänningsledning inom trafikled för belysning eller tillgodoseende av annat trafikens behov.

Utförande och skötsel av elektriska starkströmsanläggningar regleras i av kommerskollegium utgivna föreskrifter (säkerhetsföreskrifterna).

### 6.2 Vägbelysningsanläggning med jordkabel och stältrörsstolpar

Mot bakgrunden av ovannämnda stadganden må konstateras, att en vägbelysningsanläggning kan utföras med stål-

rörstolpar eller stålörsmaster och jordkabel lagd inom vägområdet utan att koncession erfordras.

Från eldistributörens synpunkt bör anläggningen kunna betraktas såsom en abonnentanläggning. Koncessionsinnehavaren, eldistributören, synes sålunda ha formell rätt och skyldighet att tillhandahålla elektrisk energi åt innehavaren av vägbelysningsanläggningen. Han har även rätt att fordra att hans installationsbestämmelser skall gälla för anläggningen. I detta fall torde anläggningsinnehavaren själv kunna få utföra eller anlita entreprenör till att utföra arbeten på anläggningen både av förändrings-, reparations- och underhållskaraktär.

### 6.3 Vägbelysningsanläggning med luftledning och trästolpar, separat linjesystem

I fråga om vägbelysningsanläggningar utförda med trästolpar och i toppen av dessa anbringad friledning, kan konstateras att om sådan anläggning är helt avgränsad från och i övrigt icke på något sätt sammanbyggd med en distributionsanläggning avsedd för områdesdistribution, den även är fritagen från koncessionsskyldighet. Även denna typ av anläggning kan således betraktas som en abonnentanläggning.

### 6.4 Vägbelysningsanläggning med luftledning och trästolpar, sammanbyggd med distributionsanläggning

Skulle emellertid utefter en vägsträcka, där vägbelysning skall anordnas, redan finnas en elektrisk distributionsanläggning, tillhörande ett företag med områdeskoncession, och skulle en sambyggd av den aktuella vägbelysningsanläggningen och den elektriska distributionsledningen vara tekniskt riktig och aktuell att utföra, ingår vägbelysnings-

anläggningens friledningsnät automatiskt i det ledningssystem, som omfattas av områdeskoncessionen för den ifrågasvarande eldistributören. Enligt de elektriska säkerhetsföreskrifterna åvilar det därigenom eldistributören att ombesörja allt arbete i sådana stolpar, som uppstår ledningar, vilka omfattas av koncessionen.

Om vägbelysningens armatur placeras i armar eller bärlinor i ett sådant ledningsnät, kan det emellertid tänkas att visst underhållsarbete är möjligt att överlåta på annan än den som ombesörjer distributionsnätets drift.

## 7. Kostnader för vägbelysning

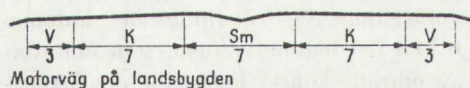
### 7.1 Anläggnings- och driftkostnader

Anläggningskostnaderna har beräknats med utgångspunkt från den belysningsstandard, som anges i de internationella rekommendationerna (CIE, 1965). Beräkningen omfattar sex vägsektionstyper enligt fig. 4, dels för belysningsanläggning med jordkabel och stålörsstolpar (normalt utförande), dels i två fall även för belysningsanläggning med friledning och trästolpar (förenklat utförande).

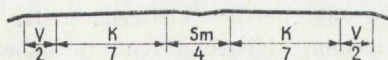
Till grund för beräkningen, som redovisas i tabell 4, har lagts dels erfarenhetsvärden från av elverken utförda anläggningar, dels anbudsvärden som framkommit vid projektering av ett antal vägbelysningar på olika håll i landet. Eftersom det visat sig, att kostnadsvariationer kan förekomma inom en och samma vägtyp, har i tabellen angivits ett medelvärde för respektive vägtyp.

Som förut nämnts blir belysningskostnaden lägre vid ljus än vid mörk gatubeläggning. Skillnaden i vad gäller anläggningskostnad är dock ganska ringa och kan anses helt försumbar i jämförelse med de kostnadsvariationer, som uppstår av andra orsaker.

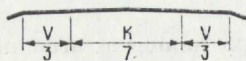




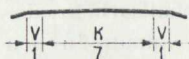
Motorväg på landsbygden



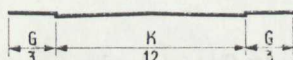
Motorväg i stad



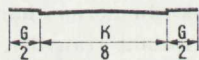
Väg med 2 körfält och breda vägrenar



Väg med 2 körfält och smala vägrenar



Gata med 12 m körbanor



Gata med 8 m körbanor

Figur 4. Sex ofta förekommande vägsektions-typer.

Driftkostnaderna, som här innefattar självkostnader för elektrisk energi och lampor samt lampbyte, putsning och reparationer jämte administrationskostna-

der, har — med hänsyn till vad ovan i avsnitt 4.6 nämnts om sambandet mellan luminans och vägbeläggning — i tabell 4 angivits i form av två avrundade gränsvärden, det högre avseende mörk och det lägre avseende ljus vägbeläggning.

Ifråga om t. ex. motorvägar bör beaktas att tillägg måste göras för de kostnader, som tillkommer för belysning av trafikplatser och som kan variera alltefter trafikplatsernas utformning.

## 7.2 Kostnader vid antagna utbyggnadsalternativ

I avsnitt 7.1 har anläggningskostnader samt drift- och underhållskostnader för vägbelysning beräknats för ett urval av väg- och gatusektioner.

Det framgår, att för motorvägar anläggningskostnaden — trafikplatser undantagna — i medeltal kan beräknas till ca 250 000 kr/km vid utförande med stålårsstolpar och jordkabel. De kostnader, som tillkommer för en trafikplats, är beroende av dennas utformning, men kan i genomsnitt anges vara ca 150 000 kronor. Detta skulle betyda att den ökning av anläggningskostnaderna, som

Tabell 4. Beräknade anläggnings- och driftkostnader för vägbelysningsanläggningar. 1966 års penningvärde.

Vägtyp		Anläggningskostnad		Årlig driftkostnad			
		Normalt utförande kr/km	Förenklat utförande kr/km	Mörk vägbeläggning		Ljus vägbeläggning	
				kr/km	kr/m <sup>2</sup>	kr/km	kr/m <sup>2</sup>
Motorväg	på landsbygden	250 000	—	11 000	0,40	8 000	0,30
	i stad			10 000	0,45	7 500	0,35
Väg med 2 körfält	bredda vägrenar	150 000	50 000	5 000	0,40	4 000	0,30
	smala vägrenar		45 000	5 000	0,55	4 000	0,45
Gata	12 m körbanor	150 000	—	4 500	0,25	3 500	0,20
	8 m körbanor			100 000	4 000	0,35	3 000

blir en följd av att vägbelysning anordnas, blir av storleksordningen 12 procent för en normal motorväg på landsbygden (varvid förutsättes en trafikplats per mil) och 8 procent för en väg av typ stadsmotorväg (varvid förutsättes tre trafikplatser per mil och även i övrigt högre väganläggningskostnader).

För vägar med två körfält inom landsbygdsområden kan kostnadsökningen beräknas till storleksordningen 15 procent om belysningsanläggningen även här utföres med stålörsstolpar och jordkabel. Dock bör beaktas möjligheten av att utföra anläggningen med trästolpar och luftledning, varvid den nämnda kostnadsökningen stannar vid ca 5 procent.

Drift- och underhållskostnaderna för en vägbelysning är i förhållande till vägunderhållskostnaderna i övrigt betydande. De har sålunda beräknats till belopp, som varierar mellan 0: 20 och 0: 55 kronor per kvadratmeter och år, vilket innebär att kostnaderna för drift och underhåll av vägbelysning uppgår till omkring mellan en tredjedel och hälften av vägunderhållskostnaderna i övrigt. Det bör också i detta sammanhang bemärkas att medan vanliga vägbyggnadsinvesteringar i många fall minskar underhållskostnaderna, så medför investeringar i vägbelysning en ackumulering av drift- och underhållskostnader.

Att uppställa en prognos rörande en eventuell utbyggnad av vägbelysning genom det allmänna vägväsendets försorg torde ej vara möjligt, så länge exempelvis kännedom saknas om den optimala fördelningen av vägväsendets resurser mellan vägbelysning och övriga väghållningsåtgärder.

För att emellertid i möjligaste mån belysa kostnadskonsekvenserna har i det följande som hypotes uppställts ett lägre och ett högre utbyggnadsalternativ (alt 1 resp. alt 2). Till grund har i första hand lagts fyraårsperioden 1965—1968

för vilka år vägväsendets investeringar kan överblickas genom de fastställda flerårsplanerna och fördelningsplanen. Det lägre alternativet (alt 1) baserar sig på en genomgång av flerårsplaner och fördelningsplan varvid en beräkning skett av kostnaderna för belysning för de företag, som kunnat bedömas vara aktuella i ett sådant sammanhang. För omfattningen av vägbelysningsanläggningar i övrigt har bedömningen skett med utgångspunkt från vad som i dagens läge kan anses rimligt.

Det högre alternativet (alt 2) grundar sig på den hypotesen att utvecklingen skulle bli en helt annan, än som förutsatts i det lägre alternativet. För enkelhetens skull har för det högre alternativet, som därigenom får viss karaktär av räkneexempel, antagits att investeringarna skulle fördubblas i förhållande till det framräknade lägre alternativet.

#### *Alternativ 1*

Anordnande av vägbelysning torde i första hand bli aktuell i samband med större ombyggnadsföretag. De infartsleder och genomfartsleder av motorvägstyp eller av något lägre standard, som i ökad utsträckning anlägges, torde samtliga komma att erfordra vägbelysning på grund av dels de stora trafikmängder, som de har att uppbära, dels att de passerar områden, som är försedda med olika slag av belysning. Den bedömning, som gjorts med ledning av föreliggande flerårsplaner och fördelningsplan, ger vid handen, att för infarts- och genomfartsleder av det slag som åsyftas, under den närmaste 4-årsperioden skulle erfordras ca 50 Mkr för anordnande av belysning.

För övriga belysningsanläggningar i samband med ombyggnadsföretag och för anläggning utan samband med vägbyggnadsföretag, varvid i första hand

räknats med att vissa hårt belastade vägkorsningar samt vissa vägar med hög olycksfallsfrekvens kommer att förses med belysning, har den erforderliga investeringen i vägbelysning under den närmaste 4-årsperioden beräknats till 20 Mkr. Sammanlagt erhålles sålunda ett investeringsbelopp av 70 Mkr.

Den årliga drift- och underhållskostnaden för vägbelysning vid det årsskifte, som avslutar den närmaste 4-årsperioden, har med utgångspunkt från de antagna investeringarna i vägbelysning kunnat beräknats till ca 3 Mkr. Till detta skall läggas vad som under 4-årsperioden blir en följd av ett övertagande av kostnader för sådana befintliga belysningsanläggningar, som uppfyller villkoren härför. Det synes icke orimligt att under en initialperiod en väg- och gatulängd av 200 km kan komma ifråga, vilket innebär en årlig kostnad för drift och underhåll av belysning med ca 1,5 Mkr. De sammanlagda drift- och underhållskostnaderna skulle härigenom uppgå till 4,5 Mkr under det sista året i 4-årsperioden.

#### *Alternativ 2*

Med utgångspunkt från vad ovan angivits beträffande det antagande, som ligger till grund för alternativ 2, skulle detta innebära investeringar under den närmaste 4-årsperioden av  $2 \times 70 = 140$  Mkr, och den årliga drift- och underhållskostnaden skulle vid periodens slut uppgå till  $2 \times 4,5 = 9$  Mkr, varvid förutsatts att jämväl kostnaden för övertagande av befintliga vägbelysningsanläggningar skulle fördubblas.

Om de alternativa investeringsbeloppen ställes i relation till de ur flerårsplanerna och fördelningsplanen framtagna totala väginvesteringarna under den antagna 4-årsperioden, kan konstateras,

att den investering i vägbelysning, som alternativ 1 erfordrar, uppgår till ca 2 % av de beräknade totala väginvesteringarna under samma tid och att samma jämförelse vad gäller alternativ 2 ger ca 4 %.

Vad beträffar de årliga drift- och underhållskostnaderna (4,5 Mkr resp. 9 Mkr) kan nämnas, att det allmänna vägväsendets årliga underhållskostnader f. n. uppgår till ca 600 Mkr. En 4-årsperiod synes emellertid vara alltför kort tid för att belysa kostnadskonsekvenserna av drift och underhåll av vägbelysning med hänsyn till den tidigare nämnda ackumulerande effekt, som investeringar i vägbelysning har på dessa kostnader. I det följande har därför ett försök gjorts att ange storleksordningen av de årliga drift- och underhållskostnaderna efter 20 år. Beräkningen utgår från en investering i vägbelysning under den första 4-årsperioden, som ligger mitt emellan de båda alternativen, och det antagandet göres vidare att investeringarna för var och en av de fyra följande 4-årsperioderna ligger 20 % högre än för närmast föregående 4-årsperiod. Något ytterligare övertagande av befintliga belysningsanläggningar, än vad som förutsatts i alternativ 2, har icke räknats med. Resultatet av en sådan beräkning blir ett årligt belopp för drift och underhåll av 35 Mkr vid 20-årsperiodens slut.

Ehuru de angivna kostnaderna för anläggning, drift och underhåll av vägbelysning grundar sig på i dagens läge osäkra antaganden, torde de dock ge en riktig bild i fråga om storleksordningen av de ekonomiska konsekvenserna.

Stockholm den 15 september 1966

*C E Gustafson*

*O Nellborn*

*Percy Sandgren*

*Bror Sundström*



# Nordisk udredningsserie (Nu) 1968

## Kronologisk förteckning

---

1. Nordisk patentråd. Tredje instans i patentsaker.

# Statens offentliga utredningar 1968

## Systematisk förteckning

---

### Justitiedepartementet

Handläggningen av säkerhetsfrågor. [4]

### Försvarsdepartementet

Ekonomisystem för försvaret. [1]

Ekonomisystem för försvaret. Bihang. [2]

Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. [10]

### Kommunikationsdepartementet

Allmänna vägar. [17]

### Finansdepartementet

Koncentrationsutredningen. II. Kreditmarknadens struktur och funktionsätt. [3] III. Industrins struktur och konkurrensförhållanden. [5] IV. Strukturutveckling och konkurrens inom handeln. [6] V. Ågande och inflytande inom det privata näringslivet. [7]

### Utbildningsdepartementet

1958 års utredning kyrka-stat: XI. Svenska kyrkan och staten. [11]

Förvaltningen av kyrklig jord m. m. [12]

Skolboksleveranser. [14]

Musikutbildning i Sverige. [15]

### Jordbruksdepartementet

Skogsbrukets planläggningsfrågor. [8]

Virkesbalanser 1967. [9]

Fritidssticket. [13]

Rennärningen i Sverige. [16]

