

Markåtkomst för gång- och cykelvägar

Vilka olika alternativ finns utanför
detaljplanelagda områden och när
ska de tillämpas?

Cazandra Olséius

Copyright © Cazandra Olsénius 2016

Fastighetsvetenskap
Institutionen för teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet
Box 118
221 00 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM/16/5362 SE
Tryckort: Lund

Markåtkomst för gång- och cykelvägar

Land access for combined walkways and bicycle paths

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Cazandra Olsérius, civilingenjörsutbildning i lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisors:

Svante Nilsson, universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Lina Hägg, verksamhetsutvecklare markförhandling, Trafikverket

Examinator/Examiner:

Malin Sjöstrand, lektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponenter/Opponents:

Magnus Persson och Fredrik Rost, civilingenjörsutbildning i lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Gång- och cykelväg, markåtkomst, vägrätt, gemensamhetsanläggning, servitut, nyttjanderätt, expropriation, vinstfördelning, tvång, överenskommelse, väghållaransvar, funktionellt samband

Keywords:

Walkway, bicycle path, land access, public road right, joint facility, easement, usufruct, expropriation, profit distribution, constraint, agreement, road maintenance, functional relationship

Abstract

Combined walkways and bicycle paths has become an intriguing topic in today's modern society with more focus on both health and the environment. There are plans for more combined walkways and bicycle paths between villages, but there is an uncertainty regarding how to secure the right to them. In addition legal custom regarding land access is scarce.

When land is requisitioned for combined walkways and bicycle paths it should somehow be regulated to ensure legal relations. This report handles eight different alternatives for land access in areas that are not zoned by a municipality. However all cannot be used. The Swedish Transport Administration (Trafikverket) legally obtain land access though public road right or agree on usufructs. Municipalities legally get land access either through agreed usufructs or easements between affected property owners. According to stated judgments it is hard for municipalities to form easements or joint facilities though cadastral procedures.

Legislation regards combined walkways and bicycle paths as a road device to public roads. Therefore the paths must be built with a functional relationship to the road and have an immediate connection. Furthermore Trafikverket and municipalities needs to agree on how to distribute the responsibility regarding road maintenance, finance and construction.

In order to enable more alternatives for land access the law needs to change. It should be made possible to obtain public road right for combined walkways and bicycle paths as well as form easements though cadastral procedures. The latter should be able to form in favor of either Trafikverket or a municipality as juristic persons. In the meanwhile operators could try to get land access though unconventional solutions.

Sammanfattning

Gång- och cykelvägar (gc-vägar) har blivit en allt hetare fråga i dagens moderna och mer miljö- och hälsomedvetna samhälle. Det planeras för fler gc-vägar mellan orter, men det råder osäkerhet kring hur rätten till dem ska säkras och flera alternativa lösningar har tillämpats. Vidare finns det oklarheter gällande vem som ska vara ansvarig för anläggande och drift av gc-vägarna. Det här examensarbetet syftar till att undersöka möjligheterna till markåtkomst för gc-väg utanför detaljplanelagda områden, främst ur Trafikverkets perspektiv.

Examensarbetet har genomförts med en deskriptiv metod där en redogörelse för ämnet gjordes. För att få en fördjupad bild av hur markåtkomsten löses i verkligheten intervjuades flertalet yrkesverksamma som arbetar med väg-, juridik- och markfrågor. Vidare inhämtades exempel från pågående och planerade projekt och praxis studerades.

Genom utredningar har man kommit fram till att väghållaransvaret tydligt bör fördelas för att få en rationell väghållning i landet. Ansvaret för gc-vägar borde inte utgöra något undantag. Staten bör ha ansvar för samtliga allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort, kommunerna bör ha huvudansvar för väghållning i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet och enskilda väghållare bör ha ansvaret för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet. För att praktiskt kunna arbeta efter den gjorda indelningen måste ansvarsfördelningen tydliggöras och brytas ned i riktlinjer. Det är rimligt att Trafikverket står som väghållare för regionala stråk och förbindelseleder mellan orter där det finns behov av gena stråk med hög standard för exempelvis arbetspendling. Kommunerna bör däremot drifva gc-stråken och avtala sinsemellan om stråken går över kommungränser. Det är rimligt att kommunerna ansvarar för gc-stråk för rekreation och turism eftersom de stråken inte kräver lika hög standard på vägarna.

Ersättning ska alltid utgå då mark tas i anspråk, om inget annat överenskommits. Det finns två typfall utifrån vilka ersättningen bestäms, expropriationsfallen och vinstfördelningsfallen. Även om vinstfördelningsfallet skulle kunna tillämpas så torde Trafikverket och kommunerna som väghållare alltid betala ut ersättning som om det vore expropriationsfall. Framdragningen av nya vägar är till nytta för det allmänna och en vinst uppstår även för fastighetsägare om exempelvis säkrare och bättre vägar byggs. Däremot så kan åtgärderna ske genom tvång och därför bör berörda markägare ersättas fullt ut eftersom åtgärderna är expropriationsliknande.

Det står klart att om mark ska tas i anspråk för utnyttjande av gc-väg så bör det regleras på något sätt för att säkerställa rättsförhållandena. Enbart allemansrättslig tillgång

räcker inte för att säkra markåtkomsten. Studien hanterar åtta olika alternativ för markåtkomst utanför detaljplanelagda områden. Markåtkomsten kan ske genom vägrätt, antingen genom vägplansförfarande eller via överenskommelse eller genom anläggningsförrättning som gemensamhetsanläggning för enskild väg. Vidare kan markåtkomsten ske genom inrättande av servitut, vilket kan ske på tre olika sätt. Antingen kan det bildas genom förrättning enligt fastighetsbildningslagen, som förrättning enligt anläggningslagen eller genom avtal mellan berörda fastighetsägare. Därutöver kan gc-väg anläggas på mark på vilken det upplåtits nyttjanderätt. Ett sista alternativ för markåtkomsten är expropriation, antingen som inrättande av rättighet eller genom äganderätt. Expropriation är dock ett förfarande som sällan används i praktiken.

Samtliga markåtkomstförfaranden är svåra att tillämpa utifrån dagens lagstiftning. För Trafikverket kan markåtkomst lagligen ske genom vägrätt eller nyttjanderättsavtal. Det är inte möjligt med servitutslösningar eftersom Trafikverkets vägar inte utgör fastigheter, till vilka servitut kan knytas. Vidare finns det problem gällande att gc-vägar klassas som tillbehör till väg enligt väglagen. Därför måste de anläggas på ett sådant sätt att de har ett funktionellt samband till den allmänna vägen. För kommuner kan markåtkomst utanför detaljplan lagligen ske genom avtalsservitut eller nyttjanderättsavtal. Praxis har stramat åt möjligheterna för kommunerna att bilda eller ha del i gemensamhetsanläggningar samt vara härskade för officialservitut.

För Trafikverkets del verkar det som att många problem skulle lösas om väglagen ändras så att det möjliggörs att bygga gc-väg fristående. En ändring i väglagen skulle dock inte i särskilt stor utsträckning öka möjligheterna för kommunerna att bygga gc-väg. För att skapa en tvångsmöjlighet borde lydelsen i anläggningslagen ändras så att servitut för väg kan knytas till kommun och stat som juridisk person.

Fram till dess att eventuella lagändringar sker så får kommunerna hålla sig till att antingen detaljplanelägga för gc-väg eller försöka avtala sig fram till frivilliga lösningar med nyttjanderätt och servitut. De kan eventuellt försöka sig på andra lösningar men får då räkna med att de kan förkastas i domstol. Trafikverket får också hålla sig till de lösningar de har att tillgå i dagsläget. För att försöka skapa förändring under tiden kan de ta risken att pröva planer med okonventionella lösningar för gc-väg, så som sträckning en bit ifrån allmänna vägar men intill järnvägar. Att använda sig av expropriationslagens regler för att möjliggöra markåtkomst i tvångssituationer är inte ett lämpligt alternativ att tillgå.

Förord

Efter fem roliga och lärorika år avslutar jag nu min studietid vid Lunds Tekniska Högskola med det här examensarbetet som motsvarar 30 högskolepoäng. Examensarbetet har utförts vid avdelningen för Fastighetsvetenskap i nära samarbete med Trafikverket och skrevs under våren 2016.

Det har varit utmanande och utvecklande att ta sig an ett sådant här arbete på egen hand. På vägen har jag fått värdefull hjälp och det finns en hel del personer som jag vill tacka för det. Tack till Lina Hägg, min handledare på Trafikverket, för all handledning, diskussioner, peppande ord och slussade till dokument och personer som kunde leda arbetet framåt. Tack till Svante Nilsson, min handledare på LTH, för all handledning, för all mailkorrespondens och svar och diskussioner kring mina funderingar. Jag vill tacka Fredrik Warnquist som hjälpte mig att sparka igång projektet och gav de inledande infallsvinklarna. Jag vill tacka alla som varit snälla och tagit sig tid till att bli intervjuade och gett mig stor insikt i hur verkligheten ser ut och fungerar. Slutligen vill jag tacka markförhandlarna på Trafikverkets regionkontor i Solna för inputs, roliga och intressanta samtal och ständiga humörhöjare.

Det har varit fantastiskt att få leva studentlivet i Lund. Fem år gick otroligt fort och jag har fått uppleva en massa roligheter samt träffat vänner för livet. Jag kommer att bära med mig många fina minnen från den här tiden. Nu väntar ett spännande arbetsliv som civilingenjör i lantmäteri.

Lund den 10 maj 2016



Cazandra Olsérius

Författningar och begrepp

AL	Anläggningslag (1973:1149)
AvtL	Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område
BrB	Brottsbalk (1962:700)
ExL	Expropriationslag (1972:719)
FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
FL	Förvaltningslag (1986:223)
JB	Jordabalken (1970:994)
LL	Ledningsrättslag (1973:1144)
LMM	Lag (2010:921) om mark- och miljödomstolar
MB	Miljöbalken (1998:808)
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
RF	Regeringsformen (1974:152)
RänteL	Räntelag (1975:635)
SFL	Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter
SkL	Skadeståndslag (1972:207)
UB	Utsökningsbalk (1981:774)
VägF	Vägförordning (2012:707)
VägL	Väglag (1971:948)
FD	Fastighetsdomstol
Gc-väg	Gång- och cykelväg
MMD	Mark- och miljödomstol
MÖD	Mark- och miljööverdomstol
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätt
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
Prop.	Proposition
SFS	Svensk Författningssamling
SOU	Statens Offentliga Utredningar
TR	Tingsrätt

Innehållsförteckning

1 Inledning	17
1.1 Bakgrund.....	17
1.2 Syfte och mål	18
1.3 Frågeställningar.....	18
1.4 Begränsningar och avgränsningar	19
1.5 Metod	19
1.5.1 Val av metodologisk ansats.....	19
1.5.2 Examensarbetets process.....	20
1.6 Felkällor	21
1.7 Tidigare arbeten på området	21
1.8 Examensarbetets fortsatta användning.....	22
1.9 Disposition	22
2 Trafikverkets uppdrag	23
3 Säkerställa rättsförhållanden	25
4 Vaghållaransvar	27
5 Ersättning	31
5.1 Allmänt	31
5.2 Expropriationsfallen.....	31
5.3 Vinstfördelningsfallen.....	34
6 Alternativ för markåtkomst.....	37
6.1 Vägrätt för allmänna vägar	37
6.1.1 Allmänt	37
6.1.2 Förfarande	37
6.1.3 Sakägare	39
6.1.4 Ersättning	40
6.2 Vägrätt genom frivilliga avtal	42
6.2.1 Allmänt	42
6.2.2 Förfarande	43
6.2.3 Sakägare	44
6.2.4 Ersättning	44

6.3 Gemensamhetsanläggning för enskilda vägar.....	45
6.3.1 Allmänt	45
6.3.2 Förfarande	46
6.3.3 Sakägare	49
6.3.4 Ersättning	49
6.4 Servitut genom anläggningsförrättning.....	51
6.4.1 Allmänt	51
6.4.2 Förfarande	53
6.4.3 Sakägare	55
6.4.4 Ersättning	55
6.5 Servitut genom fastighetsbildningsförrättning.....	57
6.5.1 Allmänt	57
6.5.2 Förfarande	58
6.5.3 Sakägare	60
6.5.4 Ersättning	60
6.6 Servitut genom avtal	61
6.6.1 Allmänt	61
6.6.2 Förfarande	62
6.6.3 Sakägare	64
6.6.4 Ersättning	64
6.7 Nyttjanderätt	66
6.7.1 Allmänt	66
6.7.2 Förfarande	66
6.7.3 Sakägare	68
6.7.4 Ersättning	69
6.8 Expropriation	70
6.8.1 Allmänt	70
6.8.2 Förfarande	72
6.8.3 Sakägare	73
6.8.4 Ersättning	75
6.9 Markåtkomstmatris	76
7 Cykelvägars gränsdragning och begränsningar	79

8 Strategiska utmaningar, mål och förslag	83
8.1 De transportpolitiska målen	83
8.2 Ökad och säkrare cykling.....	83
8.2.1 Trafikverkets utredningar.....	83
8.2.2 Regeringens utredning	85
9 Relevanta rättsfall	91
9.1 Avgöranden från Högsta domstolen	91
9.1.1 NJA 1978 s. 57.....	91
9.1.2 NJA 1985 s. 676.....	93
9.1.3 NJA 1991 s. 177.....	94
9.1.4 NJA 1997 s. 307.....	96
9.1.5 NJA 2014 s. 228.....	98
9.2 Avgöranden från Regeringsrätten	101
9.2.1 RÅ 1997 not. 98.....	101
9.3 Avgöranden från hovrätterna	102
9.3.1 Lantmäteriets rättsfallsregister 98:29 (Göta HovR).....	102
10 Exempel från verkligheten	105
10.1 Trafikverket bygger en liten bit statlig gc-väg.....	105
10.2 Blandade vägtyper och väghållare	105
10.2.1 Avbrott i vägplanen.....	105
10.2.2 Sammanbyggt sidovägnät	106
10.3 AL 49§-servitut till förmån för kommunen	107
10.4 Lösning genom detaljplaneläggning	108
10.5 Kommunen bygger utmed statlig väg	108
10.6 Gc-väg utmed järnvägen	109
11 Intervjuer.....	111
11.1 Frågor och svar	111
12 Diskuterande analys	125
12.1 Problematik.....	125
12.2 Markåtkomstsätt.....	125
12.2.1 Trafikverkets markåtkomstsätt idag.....	126
12.2.2 Kommunernas markåtkomstsätt idag.....	128
12.2.3 Åtgärder inom vägrättsområde.....	129

12.2.4 Expropriation	130
12.2.5 Officialservituten, gemensamhetsanläggningar och rättslig prövning ...	130
12.3 Samarbeten och ansvarsfördelning	132
12.4 Ersättning	134
12.5 Utredningar	135
12.6 Det funktionella sambandet	135
12.7 Vägrättsinstitutet	137
12.8 Lagändring i VägL och AL	137
13 Slutsatser	143
14 Källförteckning	147

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Gång- och cykelvägar (gc-vägar) har blivit allt mer i ropet i dagens moderna och mer miljö- och hälsomedvetna samhälle. Det planeras för flertalet gc-vägar mellan orter, men det råder osäkerhet kring hur rätten till dem ska säkras vilket gjort att flera alternativa lösningar har tillämpats. Därför vill jag nu lyfta frågan och undersöka hur man på bästa sätt säkrar markåtkomsten och se vilken innebörd och följer olika alternativ har.

Gc-vägar utanför detaljplanlagda områden kan precis som bilvägar få säkrad markåtkomst genom tillämpning av VägL. Marken tas i anspråk med vägrätt, en dispositionsrätt till marken på obestämd tid. Lagen är i huvudsak utformad för biltrafik och det står inte uttryckligen att den går att tillämpa för gc-vägar. Tolkningarna går isär och skapar problematik i hur markåtkomsten ska kunna säkras om inte VägL är tillämplig.

Vägar som inte är allmänna behandlas av AL. Med stöd av lagen kan gemensamhetsanläggningar bildas, alltså anläggningar som tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för flera fastigheter. Flertalet rekvisit måste uppfyllas för inrättande. Frågan är om gemensamhetsanläggningar kan upprättas för allmänna gc-vägar, exempelvis kopplade till kommunala fastigheter i två olika kommuner.

Markåtkomsten för gc-vägar kan även säkras genom bildande av vägservitut i lantmäteriförrättning enligt 49§ AL eller enligt 7 kap. FBL, så kallade officialservitut. En fastighet har då rätt att få bygga en väg över en annan fastighet under förutsättning att en sådan upplåtelse är av väsentlig betydelse för den förstnämnda fastigheten. Ännu ett alternativ att tillgå är avtalsservitut enligt 14 kap. JB. Avtal ingås med fastighetsägaren till den fastighet som belastas och servitutets ändamål måste uppfylla ett visst antal kriterier.

Ett annat alternativ för att säkra markåtkomsten är att upprätta nyttjanderättsavtal enligt 7 kap. JB. En nyttjanderätt kan som längst upplåtas i 50 år, därefter upphör rättigheten. Det uppstår då ett antal frågetecken avseende framtida förvaltning av gc-vägen samt upplåtelseformens rättssäkerhet.

Ännu ett alternativ är att genom expropriation enligt 2 kap. 2§ ExL säkra markåtkomsten för gc- vägar. Expropriation är en tvångsåtgärd genom vilken

markåtkomsten kan ske antingen för ägande eller bildade av nyttjanderätt eller servitut. Ren expropriation är dock ett förfarande som sällan genomförs.

Beroende på vilket alternativ som tillämpas blir följderna olika avseende upplåtelsestider, förvaltning, ersättning till fastighetsägare och rättighetshavare samt framtida drift- och underhållskostnader och - åtgärder. Markåtkomst genom vägrätt, officialservitut och gemensamhetsanläggningar kan genomföras tvångsvis men det är däremot inte möjligt för nyttjanderätter och avtalsservitut. De båda fallen kräver att fastighetsägarna är överens. Andra frågor som dyker upp vid bildandet av gc-vägar är till exempel om det behöver föreligga funktionella samband mellan fastigheterna eller vägarna som är inblandade samt vilka regler och förhållningssätt som ska tillämpas.

1.2 Syfte och mål

Examensarbetet syftar till att undersöka möjligheterna till markåtkomst för gc-väg utanför detaljplanelagda områden, främst ur Trafikverkets perspektiv.

Målet med examensarbetet är att utreda hur markåtkomsten för gc-vägar utanför detaljplan bör säkras samt utreda om det finns några problem angående markåtkomsten. I det fall det föreligger problem ska förslag på lösningar tas fram. De olika markåtkomstmöjligheterna ska presenteras i en slags vägledning och exempel på praktiska lösningar ska redovisas.

Trots att examensarbetet främst syftar till att undersöka Trafikverkets perspektiv och många av Trafikverkets interna dokument använts så är arbetet opartiskt och fristående. Samtliga aspekter beaktas från flera olika aktörers synvinklar.

1.3 Frågeställningar

- På vilka olika sätt kan markåtkomsten säkras för gång- och cykelvägar?
- Omfattar väglagen gång- och cykelvägar?
- Ingår det i Trafikverkets uppdrag att anlägga gång- och cykelvägar?
- Finns det lagliga markåtkomstmöjligheter för Trafikverket och kommuner att bygga gång- och cykelväg utanför detaljplanelagt område?
- Hur kan eventuella problem med markåtkomsten lösas?
- Hur ska förvaltningen ske (både nu och i framtiden) beroende på det alternativ som valts för markåtkomst?
- Vilken är rimlig ersättning och ansvarsfördelning vid byggnation och nyttjande?

1.4 Begränsningar och avgränsningar

Examensarbetet tar sikte på markåtkomstmöjligheter i Sverige med utgångspunkt i gällande svensk lagstiftning. Inom ramarna för arbetet finns inga jämförelser med andra länders förfaranden och lösningar. Vidare ser examensarbetet till förhållandet att samtliga fångeskedjor är legala och att det är de rättmätiga parterna som är avtalsparter.

Studien syftar till att undersöka markåtkomstmöjligheterna utanför detaljplanelagda områden. De förfaranden som finns att tillgå genom detaljplaneläggning beskrivs alltså inte. Det är kommuner som har planmonopol och studien ska till viss del undersöka om markåtkomst kan ske på andra vis än med planläggning för dem.

För de markåtkomstförfaranden som genomförs med förrättning eller vägplan så tas ingen direkt hänsyn till ändrade förhållanden eller specialfall, utan det är endast nyupplåtelse som beskrivs. Inte heller svårbedömda skador eller åtgärder vid vinterförhållanden tas upp. Ändrade förhållanden och avtalsändringar beskrivs däremot för nyttjanderätter och avtalsservitut då de är förenade med risker.

Examensarbetet behandlar inte hur marken ska värderas utan endast ersättningstyper.

1.5 Metod

1.5.1 Val av metodologisk ansats

För att undersöka alternativ för markåtkomst för gc-vägar har deskription valts som metod. Metoden innebär att en redogörelse av ämnet görs och tillämpas ofta då ett arbete baseras på frågeställningar av allmän art.¹ Genom den deskriptiva metoden undersöktes och därefter analyserades de områden som är aktuella för markåtkomst för gc-väg för att nå fram till om det finns en problematik. Deskription blev det bäst lämpade metodvalet då en enskild undersökning eller en fallstudie inte ansågs som tillräckliga medel för att besvara frågeställningarna. Den deskriptiva delen följs av en normativ ansats med rekommendationer om hur man bör gå tillväga framöver.²

Utöver examensarbets beskrivande och normativa delar har intervjuer genomförts för att inhämta ytterligare information. För intervjuerna har en semistrukturerad intervjumetod valts, en metod som öppnar upp möjligheten för diskussioner som uppkommer under samtalets gång. Frågor förbereddes till intervjuerna men genom metodvalet kunde information fångas upp som annars kanske inte skulle framgått. Det

¹ Ejvegård, R. (2009), s. 34

² Svensk Juristtidning (2002), s. 514

är skillnaden mot en strukturerad intervjumetod, där endast på förhand utvalda frågor diskuteras.³ Den semistrukturerade intervjumetoden valdes med anledning av att intervjufrågorna skulle kunna öppna upp till en diskussion snarare än att vara ett statistiskt underlag.

Under informationsinhämtningsstadiet har informella samtal förts kontinuerligt på Trafikverkets kontor i Solna, där examensarbetet till största del har skrivits. På så vis har jag fått influenser från yrkesverksamma som sått idéer som annars kanske inte hade dykt upp.

1.5.2 Examensarbetets process

Inledningsvis undersöktes teorin kring markåtkomst för gc-väg för att få en bakgrund och grundläggande förståelse för hur förfarandet ser ut idag. Litteraturstudier gjordes med utgångspunkt i lagar, förarbeten och doktrin inom området. Vidare benades Trafikverkets roll avseende gc-vägar ut med sikte på ansvarsfördelning och uppdrag samt vilka problem som finns kring de förfaranden som myndigheten kan använda sig av. Undersökningen gjordes baserat på rapporter som tagits fram dels av regeringen och dels internt på Trafikverket. Litteraturstudien har utgjort en viktig del i examensarbetet då resterande delar av studien bygger på vad som framkommit i den.

Utöver teorin studerades praktiska exempel på rättsfall samt planerade och genomförda gc-vägar. Exempelen var till för att visa på de styrkor och svagheter som valet av markåtkomst innebär samt ge en tydligare bild av hur markåtkomsten sker i praktiken. Rättsfallen söktes fram i databasen Zeteo samt i Lantmäteriets rättsfallsregister utifrån angivna fall i Lantmäteriets handböcker.

Även intervjuer har genomförts med sakkunniga, framförallt internt inom Trafikverket, så som markförhandlare och trafikplanerare. Utifrån exemplen och intervjuerna var förhoppningen att någorlunda klarhet skulle nås angående vilka metoder som är lämpliga för markåtkomsten i givna fall utifrån hur de tillämpas i praktiken.

Slutligen analyserades den teori och praktik som framkommit under arbetets gång med fokus på att besvara examensarbetets frågeställningar. Analysen landade sedan i flertalet slutsatser och rekommendationer som fick avsluta arbetet.

Utkast till olika avsnitt, intervjufrågor och exempel har kontinuerligt under arbetets gång skickats till båda handledarna för återkoppling.

³ Bryman, A. (2008), s. 196

1.6 Felkällor

En stor felkälla gällande studier av lagar, förarbeten, statliga utredningar och propositioner är att de kräver att läsaren tolkar dem. Likaså den praxis som framkommer genom rättsfallen öppnar upp för tolkningar. Den mening författaren eller domstolen har haft vid materialets tillkomst kan skilja sig stort från den uppfattning som läsaren får. På så vis kan tolkningsfel uppstått under examensarbets gång. För att minska risken för misstolkningar har diskussioner kring rättsfallen, utredningar och förarbeten förts med båda handledarna Svante Nilsson och Lina Hägg.

De rättsfall som aktualiseras i examensarbetet avser till stor del anläggningar som skiljer sig från gc-vägar. Även här har en tolkning gjorts avseende om fallen kan vara vägledande ur ett trafiknätsperspektiv och därmed tillämpas för gc-vägar. Likaså gäller för de rättsfall som inte avgjorts av högsta instans och därmed ej går att likställa med praxis i egentlig mening.

Vid intervjuerna och transkriberingen som gjordes av dem så kan tolkningar ha gjorts och information fallit bort. Genom att återkoppla såväl transkriberingar och sammanställningar av intervjuerna till de som intervjuades så försökte jag minska risken för misstolkningar.

1.7 Tidigare arbeten på området

Regeringen och Trafikverket har gjort utredningar på hur cyklingen ska öka och bli säkrare. I SOU 2012:70 ”Ökad och säkrare cykling- en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv” sågs bland annat de bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön för cykeltrafik över. Trafikverket har yttrat sig angående utredningen och de förslag som lades fram. Vidare har flertalet strategier och utredningar kring cykling och hur den generellt ska öka tagits fram på Trafikverket. Det senaste som tagits upp är diskussionen kring hur markåtkomsten ska lösas och vilka krav som idag finns och som måste tas hänsyn till.

Utifrån min efterforskning finns det inga tidigare eller liknande examensarbeten inom området. Flertalet examensarbeten behandlar projekteringsdelen av cykelvägar, men det finns inga som behandlar frågan om markåtkomsten och dess säkerställande.

Ett rättsfall från Tjörn⁴ visar domstolens inställning till en intressant lösning avseende markåtkomsten för gc-väg och utgör egentligen den enda faktiska praxis som finns gällande gc-väg. Även andra rättsfall beträffande olika lösningar för ett sammanhållet

⁴ NJA 2014 s. 228

transportnät har kommit till användning som vägledning för gällande praxis och synsätt.

1.8 Examensarbetets fortsatta användning

Examensarbetet ska kunna användas som ett uppslagsverk där de olika markåtkomstförfarandena finns tydligt beskrivna. Tanken är att matrisen i avsnitt 6.9 ska fungera som en utgångspunkt för val av lämpligt förfarande och att användaren därefter ska kunna läsa på om just den önskade metoden för att se vilka lagregler som gäller och vilka begränsningar och brister förfarandet eventuellt medför. Utifrån de beskrivna exemplen i kapitel tio, analysen och slutsatserna ska det vidare framgå vilka förfaranden som är mer eller mindre lämpade givet en viss situation.

1.9 Disposition

I första kapitlet redogörs för studiens bakgrund, syftet med studien, frågeställningar, begränsningar och metodval. Det andra kapitlet redovisar Trafikverkets uppdrag gällande gc-vägar och om ett sådant finns överhuvudtaget. I det tredje kapitlet berörs frågan om varför avtal krävs när någon ska nyttja en annans mark och i kapitel fyra behandlas väghållaransvar uppdelat på de olika vägtyper vi har i Sverige.

Det femte kapitlet belyser de olika ersättningstyper som kan bli aktuella vid markintrång, vilka kan delas upp i två typfall – expropriationsfall och vinstfördelningsfall. I kapitel sex redogörs för de olika markåtkomstsätten för gc-väg som är vägrätt, bildande av gemensamhetsanläggning, servitut, nyttjanderätt samt expropriation. För alla alternativ ges en allmän beskrivning och förfarandet, sakägare samt ersättningsfrågor redovisas.

I kapitel sju beskrivs vilka begränsningar som finns gällande cykelvägar i dagsläget och i kapitel åtta redogörs för strategiska mål, utredningar och lösningsförslag som tagits fram av Trafikverket respektive staten.

Kapitel nio behandlar de fåtalet rättsfall som är relevanta gällande markåtkomst för gc-vägar. Kapitel tio tar upp genomförda exempel på markåtkomst för gc-väg. I kapitel elva redogörs för de intervjuer som genomförts med markförhandlare, planerare, planprövare, utredare, lantmätare och exploateringsingenjör.

En diskuterande analys presenteras i kapitel tolv och följs av slutsatser i kapitel 13. Avslutningsvis redogörs för studiens källor i kapitel 14.

2 Trafikverkets uppdrag

Trafikverket bildades den 1 april 2010 genom en sammanslagning av tidigare Banverket, Vägverket och Statens institut för kommunikationsanalys.⁵ Trafikverket är en statlig myndighet som arbetar på uppdrag av regeringen⁶ efter visionen om att alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt⁷. Myndigheten ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna.⁸

I Trafikverkets instruktion från regeringen anges i 1§ att myndigheten ska ha sin utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv, verka för att de transportpolitiska målen uppfylls samt ur ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.⁹

Infrastrukturprojekt medför långa processer. Innan planläggningsprocessen för projekten påbörjas görs en långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet, den så kallade nationella transportplanen. Planen anger bland annat uppgifter om i vilka geografiska områden som infrastrukturen bör utvecklas (ur ett trafikslagsövergripande perspektiv), vad som ska göras och hur mycket pengar Trafikverket har att förfoga över. Det är sedan Trafikverkets uppgift att planen realiserar. I första hand ska den infrastruktur som redan finns vårdas och nyttjas på ett mer effektivt sätt. Utöver det ska det även byggas om och byggas nytt för att såväl samhället och nya lösningar ska utvecklas.¹⁰

Dagens infrastruktur är framförallt byggd utifrån bilens förutsättningar och har under många decennier utformats utifrån dess behov och krav. Numera ser samhällets behov annorlunda ut och planeringen och byggnationen borde följa därefter.¹¹ Tidigare har trafikslagen gång och cykling betraktats som samma vid planeringen av gång- och cykelvägar. Det framhävs nu att det synsättet borde ändras och att de istället bör betraktats som skilda trafikslag som ställer olika krav och har olika förutsättningar.¹²

⁵ Trafikverket (2015 j)

⁶ Trafikverket (2011), s. 4

⁷ Trafikverket (2015 k)

⁸ Trafikverket (2015 h)

⁹ SFS 2010:185. *Förordning om instruktion för Trafikverket.*

¹⁰ Trafikverket (2015 d) samt Trafikverket (2014 d)

¹¹ Trafikverket (2014 b), s. 5

¹² Trafikverket (2012 a), s. 1

En av de målsättningar som Trafikverket har är att antalet cyklister ska öka. Myndigheten vill möjliggöra för allt fler att välja cykeln istället för bilen vid kortare resor och har pågående samarbeten med kommuner och andra aktörer. För att realisera målet krävs bland annat fler cykelvägar och säkrare miljö för gång- och cykeltrafikanter.¹³ I det regleringsbrev som näringsdepartementet utfärdat för Trafikverkets kommunikationer för år 2016 framgår det tydligt att det får disponeras medel för gc-vägar. Det gäller såväl för investeringar, miljöåtgärder och förbättringar av vägarna som för drift och underhåll.¹⁴ Det är alltså regeringens önskemål att Trafikverket ska vidareutveckla sitt pågående arbete för att anpassa anläggning och skötsel av transportinfrastrukturen till en fungerande grön infrastruktur. Därigenom kommer verksamheten bidra till att nå Sveriges miljökvalitetsmål.¹⁵

¹³ Trafikverket (2015 e)

¹⁴ Regeringen Näringsdepartementet (2015), under rubriken ”Villkor för anslag 1.1”, ap.10.1, ap.11.1, under rubriken ”Villkor för anslag 1.2”, ap.1.1

¹⁵ Ibid., under rubriken ”Uppdrag”, punkten 3

3 Säkerställa rättsförhållanden

I princip krävs det alltid att avtal träffas för allt nyttjande av mark. Undantagen är de förfaranden som ryms inom allemansrätten eller som är tillåtna enligt särskild lagstiftning så som rennäringslagen (1971:437) och fiskelagen (1993:787). Svensk fastighetsrätt är sedan en lång tid tillbaka reglerad av ett omfattande antal lagregler och det finns inget utrymme för att skaffa sig en nyttjanderätt genom hävd eller sedvana.¹⁶ Den som obehörigt nyttjar en annans fastighet är skyldig att betala skadestånd såväl för den skada som sker av nyttjandet i sig motsvarande en skälig upplåtelseavgift.¹⁷ Skadeståndet regleras i enlighet med 2 kap. 1§ SkL.

Allemansrätten är det undantag som bekräftar reglerna om att sedvana inte medför någon rätt i svensk fastighetsrätt. Allemansrätten innebär rätt för den enskilde att beträda annans jord i sitt umgänge med naturen. Allemansrätten är inte lagreglerad men sedan 1996 finns prejudikat genom Högsta domstolens dom i det så kallade forsränningsmålet, NJA 1996 s. 495. Om syftet med att beträda marken är kommersiell spelar ingen roll, dock får det inte uppstå nämnvärd skada eller olägenhet för fastighetsägaren eller annan rättsinnehavare.¹⁸ Problem kan då uppstå om flertalet människor nyttjar marken enligt allemansrätten, som en invasion av fastigheten. Om utnyttjandet av marken skulle bli allt för intensiv så får det förbjudas. Problem uppstår också i fråga om ersättning till den fastighetsägare varpå allemansrätten överutnyttjats.¹⁹

Utan markägarens samtycke finns enligt allemansrätten rätt att gå på befintliga vägar även om de går över annans tomt och plantering. Det kan inte hänföras till tagande av olovlig väg, vilket är straffsanktionerat enligt 12 kap. 4§ BrB. Det är däremot inte tillåtet att olovligen komma så pass nära någons boningshus att hemfridszonen inskränks. Bestämmelserna reglerar på samma sätt rätten att cykla, även om mer ömtålig mark bör undvikas.²⁰

Markägare har en monopolställning till sin mark. För att institutionellt komma runt monopolsituationen och nå en samhällseffektiv lösning så finns tvingande lagregler. Om fastighetsägare inte kan träffa överenskommelser så kan frågor om fastighetssamverkan, kostnadsfördelning och markupplåtelse istället prövas och

¹⁶ Larsson N., Synnergren S. (2011), s. 34

¹⁷ Se NJA 2007 s. 519 samt NJA 1993 s. 13

¹⁸ Larsson N., et al. (2011), s. 34

¹⁹ Bengtsson B. (2015), s. 146-147

²⁰ Ibid., s. 149 och 151

avgöras av en myndighet.²¹ Om alla berörda är överens så kan samverkan ske genom frivilliga avtal. De lösningarna vilar då på allmänna avtalsrättsliga grunder.²²

Av det ovan nämnda så framgår att om mark ska tas i anspråk för utnyttjande av gc-väg så bör det regleras på något sätt för att säkerställa rättsförhållandena. Vilka metoder som finns att tillgå framgår av de följande avsnitten 6.1 – 6.8.

²¹ Ekbäck P. (2011), s. 15

²² Ibid., s. 21

4 Väghållaransvar

Väghållning omfattar byggande samt drift av väg. Hänsyn ska tas till såväl enskilda som allmänna intressen så som trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö och en estetisk utformning ska eftersträvas.²³ Enligt VägL ska en väg hållas i ett för samfärdseln tillfredställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Driften innefattar åtgärder som säkerställer att trafiken kan komma fram, bibehåller eller förbättrar vägens standard genom smärre åtgärder, håller vägen ren samt i övrigt håller vägen i ett tillfredställande skick.²⁴ Ungefär 20 procent av det statliga vägnätet är grusbelagt. Det som avgör hur en väg ska beläggas är hur mycket trafik som går på vägen.²⁵

Trafikverket samarbetar med Sveriges kommuner och landsting samt Riksförbundet Enskilda Vägar för att skapa en mer rationell väghållning i projektet Rätt väghållaransvar. Projektets gemensamma målsättning har varit att ”uppnå ett rätt avgränsat väghållningsansvar mellan statlig, kommunal och enskild väghållare utifrån samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning”. Genom tidigare projekt har en indelning av väghållaransvaret gjorts på följande sätt:

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållning i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Enskilda väghållare bör ha ansvaret för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet.

Om väghållaransvaret fördelas på ovan nämnda sätt tydliggörs ansvaret. Det medför mindre administration, mer pengar till underhåll och väghållaren får större möjlighet att påverka vägens utformning och underhåll samt dess omgivning. Vidare, genom programmet, undersöks och skapas förutsättningar för att uppnå den här indelningen av väghållaransvaret.²⁶

Det svenska vägnätet består av 9 850 mil statliga vägar, 4 160 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar. Majoriteten av vägarna i det svenska vägnätet utgörs därmed av enskilda vägar. En stor andel av dem är skogsbilvägar som

²³ Trafikverket (2015 i)

²⁴ Ibid.

²⁵ Trafikverket (2015 g)

²⁶ Trafikverket (2015 f)

i många fall inte hålls öppna för allmän motorfordonstrafik.²⁷ Staten, genom Trafikverket, är väghållare för allmänna vägar.²⁸ Kommuner är normalt väghållare för gator som utgör allmän plats inom tätorter med detaljplan.²⁹ Väghållarna som ansvarar för det enskilda vägnätet kan vara markägare, antingen en eller flera tillsammans, eller organisationer. De sammanlagt ungefär 23 000 väghållarna för de enskilda vägarna bär det juridiska ansvaret.³⁰ Väghållaren beslutar själv om nivån på underhållet av vägen.³¹ Även kommuner bidrar med väghållningen av enskilda vägar genom att sköta cirka 1 500 mil.³² Det är de fastigheter som har nytta av de enskilda vägarna som bör vara väghållare.³³

7 630 mil enskilda vägar får statsbidrag.³⁴ Bidraget utges med syfte att de enskilda vägarna ska stödja de transportpolitiska målen, vilka redogörs för i avsnitt 8.1. Målet är att bidraget ska skapa ett transportsystem som tillgodoser medborgares och näringslivets behov, skapa förutsättningar för att utforma ett transportsystem med såväl hög transportkvalitet, krav på god och hälsosam livsmiljö som undvika att någon omkommer eller skadas allvarligt. Vidare ska statsbidraget verka för att underlätta tillgängligheten till transportsystemet.³⁵ Förutsättningarna för att statsbidrag ska ges till enskilda väghållare är att de ska underlätta för boende i glesbygd, underlätta vägtransporter i områden där kostnaderna för dem hämmar utvecklingen i näringslivet och ge allmänheten tillgång till områden för rekreations- och fritidsaktiviteter. Väghållarna ska även säkra det vägkapital som är nedlagt i det enskilda statsbidragsnätet, beakta och tillvarata både trafiksäkerhet och miljöintressen samt ta hänsyn till barn och funktionshindrade.³⁶

Gränserna för ansvaret för gc-vägar är inte alltid helt klara och dagens uppdelning av väghållaransvaret är inte helt oproblematisk. Ansvarsfördelningen har i olika sammanhang kritiserats som svåröverskådlig, otidsenlig och ineffektiv både ur ett allmänt samhällsperspektiv och ur ett ekonomiskt perspektiv. Problemen verkar vara särskilt stora när det gäller cykelvägar som ska förbinda två eller flera kommuner, men också beträffande cykelleder för rekreation och turism. Uppfattningen om hur stort problemet är synes variera och också uppfattningen beträffande hur problemet bör

²⁷ Trafikverket (2016)

²⁸ 6§ VägL

²⁹ 4 kap. 7§ PBL

³⁰ Trafikverket (2015 b)

³¹ Riksförbundet Enskilda Vägar (2016), ”Frågor och svar”, se under ”Förvaltningsfrågor – Vad har en vägförening för ansvar?”

³² Sveriges kommuner och landsting (2015)

³³ Trafikverket (2015 b)

³⁴ Trafikverket (2016)

³⁵ Trafikverket (2015 c)

³⁶ Ibid.

lösas. Problemen uppstår när det finns en obalans mellan berörda kommuners intresse samt prioritering av cykelvägen. Det är vanligt att kommunerna i de fallen gör gällande att staten bör ha ansvaret för denna typ av mellankommunala eller regionala cykelvägar genom att ansvaret läggs på staten på regional nivå, det vill säga genom kopplingar till länsplaneupprättarna och Trafikverkets regioner. Ett argument som framförts, för att det skulle vara ett statligt ansvar att anlägga denna typ av cykelvägar, är att cykelvägarna till stora delar kan anses motsvara bilvägar mellan orter och där ligger ansvaret enligt VägL på staten.³⁷

³⁷ SOU 2012:70, s. 256-257

5 Ersättning

5.1 Allmänt

Ersättning ska alltid utgå då mark tas i anspråk, om inget annat överenskommits. Det finns två typfall utifrån vilka ersättningen bestäms, expropriationsfallen och vinstfördelningsfallen. De båda ersättningstyperna samt när de ska tillämpas framgår av beskrivningarna nedan.

Expropriationsfallen torde relativt enkelt kunna urskiljas i praktiken. Det rör sig om fall där staten eller kommuner står som förvärvare av mark eller där ändamålet är klart utsagt enligt 2 kap. ExL.³⁸ Även om vinstfördelningsfallet skulle kunna tillämpas så torde Trafikverket som väghållare alltid betala ut ersättning som om det vore expropriationsfall utifrån reglerna i 5 kap. 10a§ FBL. Framdragningen av nya vägar är till nytta för det allmänna och en vinst uppstår även för fastighetsägare om exempelvis säkrare och bättre vägar byggs. Däremot så kan åtgärderna ske genom tvång och därför bör berörda markägare ersättas fullt ut med ExL regler eftersom åtgärderna är expropriationsliknande. Det torde genom nämnda lagbestämmelse vara svårt att hävda att vinsten ska delas.

På grund av det ovan nämnda ligger fokus på beskrivningen av expropriationsfallen.

5.2 Expropriationsfallen

Ianspråktagande av mark genom expropriation eller andra tvångsmöjligheter klassas enligt 5 kap. 10a§ andra stycket FBL som expropriationsfall. Det är då ExL ersättningsregler som används och expropriationsersättning ska utgå. Expropriationsfallen kan förenklat ses som de fallen där enskilt ägd mark behöver utnyttjas för ett utpräglat allmänt ändamål.³⁹

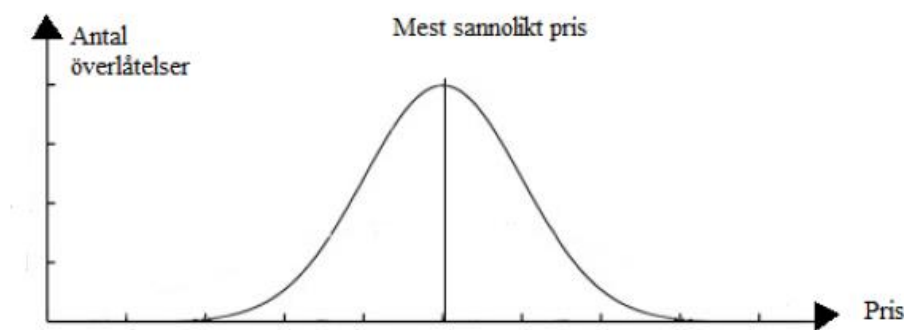
Expropriationsersättning bestäms enligt reglerna i 4 kap. 1§ ExL. Om en hel fastighet exproprieras eller tas i anspråk ska löseskilling betalas med ett belopp som motsvarar fastighetens marknadsvärde. Om det endast är en del av fastigheten som tas i anspråk ska intrångsersättning betalas med ett belopp som motsvarar den minskning i fastighetens marknadsvärde som uppkommer genom expropriationen. Utöver det ersätts ytterligare löseskilling eller intrångsersättning med 25 procent av marknadsvärdet respektive marknadsvärdeminskningen. Den ytterligare ersättningen är som en slags kompensation för att marken tas i anspråk med tvång och för att stärka

³⁸ Lantmäteriet (2015 b), s. 475

³⁹ Ekbäck P., Kalbro T., Norell L., Sjödin E. (2011), s. 65

äganderättens ställning. Om skada i övrigt uppkommer för ägaren genom ianspråktagandet ska även sådan skada ersättas, men utan tillägget på 25 procent. Övrig skada ersätts endast för ekonomiska skador.⁴⁰ Enligt förarbetena till ExL skulle uppdelningen i de olika ersättningsposterna medföra bättre förutsättningar för att domstolarnas avgöranden ska vara ledande och tydliga vid frivilliga uppgörelser för senare förvärv av andra objekt.⁴¹

Med marknadsvärde syftas till det mest sannolika priset vid en frivillig försäljning av fastigheten på den allmänna marknaden. Ingen hänsyn ska tas till den värdehöjande effekt som följer av den exproprierandes särskilda intresse av att förvärva fastigheten eller tvärt om den värdesänkande effekt som följer av att eventuell framtida försäljning kan försvåras på grund av expropriationsföretaget.⁴² Marknadsvärdet är alltså ett statistiskt begrepp med utgångspunkt i en normalfördelad kurva, se figuren nedan.



Figur 1. Normalfördelad kurva som visar det mest sannolika priset.⁴³

Marknadsvärdet är inte detsamma som priset på fastigheten. Prissättningen på ett och samma objekt kan variera stort med hänsyn till parternas förhandlingsförmåga och säljare och köparens olika reservationspriser. De vanligaste värderingsmetoderna som tillämpas vid bedömningen av marknadsvärdet är ortsprismetoden, avkastningsmetoden och produktionskostnadsmetoden. Vid delexpropriation är det svårare att uppskatta marknadsvärde minskningen med någon av de nyss nämnda metoderna och värdet får därför istället direktuppskattas.⁴⁴ Vid expropriationsmål har domstolarna frihet att för varje särskilt fall utnyttja de värderingsmetoder som med största sannolikhet leder fram till ett rättvisande resultat.⁴⁵ Ersättningen i ett expropriationsmål skiljer sig från

⁴⁰ Dahlsjö A., Hermansson M., Sjödin E. (2010), se lagkommentaren till 4 kap. 1 §

⁴¹ Prop. 1971:122 s. 66 och 170

⁴² Ibid., s. 171-172

⁴³ Ekbäck P., et al. (2011), s. 94

⁴⁴ Dahlsjö A., et al. (2010), se lagkommentaren till 4 kap. 1 §

⁴⁵ Prop. 1971:122 s. 171

ersättning i skadeståndsmål. Vid expropriation bestäms ersättningen för skador som beräknas inträffa i framtiden, medan bedömningen i skadeståndsmål oftast rör ansvaret för händelser som redan har inträffat.⁴⁶

Av 1 kap. 5§ första stycket ExL följer att bestämmelserna rörande ersättning i 4 kap. 1§ ExL ska tillämpas också vid värderingen av då särskild rätt till en fastighet exproprieras. Även regeln om ersättning för övrig skada ska tillämpas. Upplåtelse av en rättighet i en fastighet genom expropriation kan i värderingshänseende jämföras med att en del av fastigheten avstås med äganderätt. Den ska därför behandlas enligt reglerna för delexpropriation. Ersättningen ska bestämmas med hänsyn till förändringen i marknadsvärdet i den fastighet i vilken rättigheten ska gälla och ett påslag på 25 procent ska göras.⁴⁷

Ersättning ska även utgå för företagsskada till följd av expropriationsföretaget enligt 4 kap. 2§ ExL. Den typen av ersättning utgår dock endast om skadan är betydande och om det är skäligt med hänsyn till förhållandena i orten eller den allmänna förekomsten av likartad inverkan under jämförliga förhållanden. För företagsskada utgår inget påslag på 25 procent. Enligt 4 kap. 2§ ExL får fastighetsägaren, om det är skäligt, tillgodogöra sig orts- eller allmänvanlig företagsnytta utan avräkning mot skadan i övrigt. Åtgärder som vidtagits av fastighetsägaren för att höja expropriationsersättningen ska enligt 4 kap. 5§ ExL inte beaktas vid bestämmande av ersättningen.

Värdetidpunkten till vilken ersättningen ska hänföras framgår av 4 kap. 4§ ExL. Värderingen ska kopplas till förhållandena vid den tidpunkt då expropriationsmålet eller tvångsåtgärden slutligen avgörs. Det gäller för såväl löseskillingen, intrångsersättningen som annan ersättning. Om den exproprierande har tagit fastigheten i besittning innan målet slutligen avgjorts anses dock tillträdesdagen som värdetidpunkt. Någon hänsyn ska vanligen inte tas till värdeförändringar som sker efter värdetidpunkten. Om fastigheten tillträtts i förtid får emellertid jämkning av ersättningen göras så att sakägaren inte kommer i väsentligt sämre ekonomisk ställning. Jämkning tillämpas endast i fall av värdestegring. I förarbetena uttalades att en lämplig uppräkningsmetod vid jämkning är KPI-uppräkning. Om förskott har betalats för det förtida tillträdet ska jämkningen utföras med hänsyn till det.⁴⁸

⁴⁶ SOU 1969:50, s. 184

⁴⁷ Ibid., s. 183-184 och prop. 1971:122 s. 192

⁴⁸ Prop. 1971:122, s. 177

5.3 Vinstfördelningsfallen

I situationer då markåtkomsten endast kan ske genom FBL eller AL ska ersättningen i stället bestämmas med stöd av vinstfördelningsreglerna i 5 kap. 10a§ tredje stycket FBL. Ingen annan lag kan ge alternativa markåtkomstmöjligheter för de här fallen. Typexempel på vinstfördelningsfall är tomtreglering, omstrukturering av jord- och skogsbruksmark samt klyvning. Till tomtbildningsfallen hör även servitutsupplåtelser och bildande av gemensamhetsanläggningar.⁴⁹

Även i vinstfördelningsfallen ska värderingen beträffande den avstående fastigheten i huvudsak grunda sig på bestämmelserna i 4 kap. ExL, men inte helt och hållet. Något schablonillägg på 25 procent ska inte göras. Utöver ersättningen för minskningen i marknadsvärdet ska istället skälig hänsyn tas till markens värde för tillträdaren och den vinsten ska fördelas mellan parterna. I 5 kap. 11§ FBL finns regler som garanterar att en fastighetsägare inte ska drabbas av en förlust eller få en otillbörligt stor vinst. Om ett sådant fall skulle uppstå måste ersättningen jämkas.⁵⁰ Vinsten bör fördelas på det sätt som skulle ha skett vid en normal frivillig överlåtelse där köpare och säljare agerar på rationella marknadsmässiga grunder.⁵¹ Om ersättning för övrig skada enligt 5 kap. 12§ FBL blir aktuell ska den betalas ut endast för den del av skadan som överstiger ersättningen för värdeförändringen inklusive vinstandelen.⁵² Även i vinstfördelningsfallen gäller ExL regler om värdetidpunkt och om värdejustering vid förhandstillträde, se 4 kap. 4§ ExL.⁵³

Det finns i lagen inga särskilda angivelser om hur vinstfördelningen ska gå till.⁵⁴ Flera metoder finns att tillgå, antingen på direkt väg eller indirekt väg. Vid direkt vinstfördelning fördelas vinsten efter en bestämd fördelningsnyckel, baserad antingen på hur mycket avstående fastighet minskar i värde och hur mycket tillträdande fastighet ökar i värde eller på likadelning. Även kostnader fördelas efter samma nyckel. Vid indirekt vinstfördelning behöver värdeförändringarna inte bestämmas i detalj. Ersättningen bestäms istället enligt någon klart uttalad värderingsprincip, så som genomsnittsvärdeprincipen. Ännu en alternativ fördelningsform är ersättning med råge, som är en mellanform av de direkta och indirekta metoderna.⁵⁵ Bedömningen av vilken metod som bör tillämpas får göras utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet.⁵⁶

⁴⁹ Ekbäck P., et al. (2011), s. 150

⁵⁰ Ibid., s. 150-151

⁵¹ Ibid., s. 157 samt prop. 1991/92:127, s. 69

⁵² Lantmäteriet (2015 b), s. 483

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Lantmäteriet (2015 a), s. 96

⁵⁵ Ekbäck P., et al. (2011), s. 151-152 samt 161

⁵⁶ Ibid., s. 158

Merparten av de anläggnings- och servitutsåtgärder som sker utanför planlagt område räknas som vinstfördelningsfall. Vid upplåtelser av gemensamhetsanläggningar för väg är det vanligt att vinstfördelningen sker genom ett schabloniserat påslag på den bedömda marknadsvärdeminskningen, så kallad ersättning med råge.⁵⁷

⁵⁷ Lantmäteriet (2015 a), s. 96

6 Alternativ för markåtkomst

6.1 Vägrätt för allmänna vägar

6.1.1 Allmänt

För allmänna vägar tillämpas väglagen. Det är oftast staten, genom Trafikverket, som är väghållare av allmänna vägar vilket innefattar såväl byggande som drift av väg. Hänsyn ska ständigt tas till både enskilda och allmänna intressen vid väghållningen, se 4-6§§ VägL. Även kommuner får vara väghållare inom kommunen om det främjar en god och rationell väghållning.

Oftast är det bilvägar som finns i åtanke då det talas om allmänna vägar. Dock innefattas även gc-vägar i begreppet och kan därför även de upplåtas med vägrätt. Den parallellen kan dras med hänsyn till det uppdrag som Trafikverket har, se avsnitt 2.

Vägar dras oftast fram på mark som inte Trafikverket har äganderätt till. För att få åtkomst till marken upplåts vägrätt, vilken framgår av en framarbetad vägplan för vägområdet, se nedan under ”Förfarandet”. Vägrätt innebär i stort sett att väghållaren övertar fastighetsägarens rätt att nyttja den mark eller det utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får även bestämma över markens användning samt tillgodogöra sig de alster och andra tillgångar som kan utvinnas på marken, se 30§ VägL. Även om själva äganderätten finns kvar hos fastighetsägaren så är det fråga om en mycket långtgående inskränkning i förfoganderätten till fastigheten.

Vägrätten upplåts utan begränsning i tiden och upphör således att gälla när den allmänna vägen dras in, se 32§ VägL. Väghållaren ska inom ett år efter indragandet av vägen återställa vägområdet till ursprungligt skick och föra bort väganordningar. I annat fall tillfaller de fastighetsägaren.

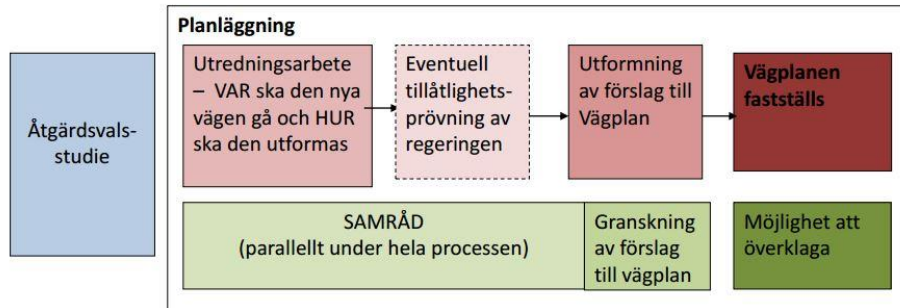
Något som är utmärkande för regelsystemet i VägL är dels den starka ställning som vägrätten har, dels att rätten att ta mark i anspråk för en allmän väg normalt beslutas av Trafikverket själv.⁵⁸ Det krävs alltså inget särskilt markåtkomstförfarande efter det att tillåtlighetsfrågan avgjorts.⁵⁹

6.1.2 Förfarande

Byggandet av en allmän väg föregås av en planeringsprocess i flera olika steg. En överblick av vägprocessen framgår av figuren nedan.

⁵⁸ Ekbäck P., et al. (2011), s. 137

⁵⁹ Ibid., s. 48



Figur 2. Framtagande av vägplan.⁶⁰

Planeringen inleds efter det att brister identifierats i transportsystemet, varpå en undersökning om hur de ska åtgärdas följer genom en åtgärdsvalsstudie. För att få ut störst nytta av de resurser som ska satsas på infrastrukturen arbetar Trafikverket utifrån fyrstegsprincipen. Planerarna frågar sig om man bör tänka om avseende resande och transportbehov, optimera befintligt transportnät, om det går att bygga om eller om det krävs nybyggnation för att avhjälpa bristen.⁶¹ Trafikverket ansvarar för att planeringen av vägen så långt som möjligt samordnas med den kommunala planeringen, se 3 kap. 1§ VägF.

Om det konstaterats att ett vägprojekt är nödvändigt så inleds en planläggningsprocess utifrån VägL regelverk. Var och hur vägen ska byggas utreds baserat på flera undersökningar, alternativa sträckningar samt given budget. Vägen ska dras fram med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad enligt 13§ VägL. Vägens sträckning och utformning ska framgå i en vägplan vilken upprättas av den som avser att bygga vägen, vanligen Trafikverket, enligt 14a§ VägL. Under tiden för vägplanens framtagande ska Trafikverket samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner samt de enskilda som särskilt berörs enligt 14b§ VägL. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. De synpunkter som kommer in efter samråd sammanställs i en samrådsredogörelse, där det redovisas hur synpunkterna kommer att påverka projektet.⁶²

Inledningsvis i planläggningsprocessen tas underlag fram för att beskriva vägprojektets miljöpåverkan. Det är upp till länsstyrelsen att besluta om projektet kan medföra en betydande miljöpåverkan, varpå en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. MB ska tas fram. En vägplan tas fram, kungörs enligt 17§ VägL och hålls därefter tillgänglig

⁶⁰ Trafikverket (2014 e)

⁶¹ Trafikverket (2013)

⁶² Ibid.

för granskning så att berörda sakägare kan komma med synpunkter innan färdigställande. Frågan om byggande av väg prövas enligt 11§ VägL av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. I det fall Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning hänskjuts frågan till regeringen för avgörande. Därefter fastställs vägplanen varpå en överklagandetid följer innan planen slutligen vinner laga kraft, se 77§ VägL.⁶³ Beslutet att fastställa vägplanen ska enligt 3 kap. 24§ VägF kungöras, med angivelse om var beslutet hålls tillgängligt, tidsfristen inom vilken planen får överklagas samt var det skriftliga överklagandet ska lämnas. Trafikverket ska särskilt underrätta berörda sakägare om villkoren för överklagande, se 3 kap. 25§ VägF. Ett beslut att fastställa vägplanen upphör att gälla efter fem år från det år beslutet vann laga kraft, se 18a§ VägL.

När vägplanen är klar tas en bygghandling i överensstämmelse med planen fram. Endast obetydliga avvikelser från planen tillåts. Bygghandlingen innehåller framförallt tekniska beskrivningar gällande vägens funktion och ska fungera som underlag för byggarbetet.⁶⁴

Vägen får enligt 19§ VägL börja byggas först sen vägplanen blivit fastställd. Vägplanen ska innehålla en karta över området som omfattas av planen där vägens sträckning och huvudsakliga utbredning visas. Planen medför vägrätt, så att vägens markåtkomst säkras. Även nödvändiga tillfälliga nyttjanderätter ska framgå i vägplanen, se 16b§, 31§ och 35§ VägL.

Vägrätten uppkommer då vägens sträckning mäts ut över fastigheten av Trafikverket och vägarbetet påbörjas. Även om överenskommelse med markägaren ännu inte träffats har Trafikverket rätt att börja bygga. Fastighetsindelningen ändras normalt sett inte för att mark tas i anspråk med vägrätt men utgången kan dock bli sådan i särskilda fall där fastighetsägaren begär inlösen av marken, se 56§ VägL. Vägrätten gäller enligt 32§ VägL tills dess att vägen dras in och marken återgår till att få disponeras av fastighetsägaren.⁶⁵

6.1.3 Sakägare

De som berörs av vägprojekt blir sakägare i frågan. Fastighetsägare vars mark tas i anspråk med vägrätt är givetvis berörda och därmed sakägare. Likaså gäller för de som är rättighetsinnehavare på marken, så som arrendatorer, nyttjanderättshavare och servitutsinnehavare samt andelshavare i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter. Om en samfällighetsförening enligt SFL förvaltar en samfällighet,

⁶³ Trafikverket (2013)

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Trafikverket (2014 c)

gemensamhetsanläggning eller särskild rätt kan föreningen anses som sakägare istället för samtliga ägare eller innehavare, se 3 kap. 13§ VägF. Utöver de som är direkt berörda räknas även länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kommuner samt de som framställt skriftliga synpunkter under granskningstiden eller särskilt berörts som sakägare, se 3 kap. 25§ VägF.

Enligt 75a§ VägL så får Trafikverkets beslut avseende fastställelse av vägplan överklagas av ideell förening eller annan juridisk person som anges i 16 kap. 13§ MB, varpå dessa i visst nämnt hänseende är att betrakta som sakägare. Den juridiska personen ska ha som huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen, inte vara vinstdrivande, ha bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre års tid samt ha minst 100 medlemmar (eller på annat sätt visa att verksamheten har stöd från allmänheten). Enligt 76§ VägL så har även regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra regionplaneorgan rätt att överklaga Trafikverkets beslut.

6.1.4 Ersättning

Om vägrätt har upplåtits i en fastighet är fastighetsägaren berättigad till ersättning. Det är väghållaren som utger ersättningen som består i såväl intrångsersättning som ersättning för annan skada som följer av vägens byggande eller användande. Nyttjanderättshavare och innehavare av annan särskild rätt i fastigheten som upplåtits innan det att marken togs i anspråk är berättigade ersättning på samma sätt, se 55§ VägL. Väghållaren ska förutom ersättning för markintrånget ersätta skador som följer av förvärv av bland annat tillfällig nyttjanderätt för upplag i närheten av vägområdet enligt 63§ VägL. Ersättningen bestäms utifrån reglerna i 4 kap. ExL, se avsnitt 5.2. Samma regler gäller vid frivilliga överenskommelser. Ersättningens storlek bestäms utifrån förhållandena den dag marken tas i anspråk, som alltså blir värdetidpunkten.⁶⁶

På ersättningen ska det enligt 5§ RänteL betalas ränta från den dag då marken eller utrymmet togs i anspråk till och med dagen då betalning ska ske. Därefter ska dröjsmålsränta beräknad enligt 6 § RänteL utgå. Enligt 4 kap. 4§ andra stycket ExL ska ersättningen jämkas om det skett en höjning i det allmänna prisläget efter att marken tillträtts. Jämkningsen sker enligt praxis genom att beloppet räknas upp med KPI från den dag marken tas i anspråk.

Om fastigheten skulle byta ägare efter det att rätten till ersättning uppkommit så är det som avtalats i fråga om ersättning mellan väghållaren och föregående ägare fortsatt giltigt, se 65§ VägL. Skulle det inte ha träffats någon överenskommelse om vilken

⁶⁶ Trafikverket (2014 c)

ersättning som ska utgå till sakägaren får den som vill göra ersättningsanspråk väcka talan vid mark- och miljödomstol inom det område som fastigheten är belägen. Det gäller även väghållaren, om denne önskar begära prövning av vilken ersättning som bör utgå till fastighetsägare eller annan sakägare enligt 66§ VägL. För ersättningsmålen gäller reglerna i ExL avseende rättegång, rättegångskostnader och kostnader vid fördelning av ersättning, se avsnitt 6.8.

6.2 Vägrätt genom frivilliga avtal

6.2.1 Allmänt

En del åtgärder som utgör byggande av väg i lagens mening ska under vissa förutsättningar ändå inte höra till den kategorin enligt 10§ VägL. De åtgärderna undantas därmed från kravet på planläggning. Internt på Trafikverket benämns förfarandet som ”typfall 1”. Vid bedömningen om en åtgärd kan undantas planläggning ska samtliga kriterier som anges i lagen vara uppfyllda. Om något av kriterierna inte uppfylls så krävs en formell fysisk planläggning, så som beskrivits i föregående avsnitt 6.1. Det är den som ska bygga vägen, alltså oftast Trafikverket, som gör bedömningen. Vid behov görs bedömningen i samråd med länsstyrelsen och kommunen.⁶⁷

Det är fyra kriterier som ska uppfyllas för att planläggning ska undantas ett vägprojekt. Utgångspunkten är att det endast är fråga om åtgärder på befintlig väg. Det ska alltså vara fråga om åtgärder som inte förändrar väganläggningen på något avgörande sätt. Nästa kriterium innebär att det ska handla om små och okomplicerade åtgärder. Bedömningen ska göras utifrån omgivningens uppfattning av åtgärden. En åtgärd kan bedömas som okomplicerad om avvägningen mellan olika intressen är enkel och ger ett förutsägbart resultat. Åtgärdens tekniska komplexitet saknar betydelse för bedömningen. Det tredje kriteriet innebär att åtgärden inte får medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Den befintliga vägens omgivningspåverkan är utgångspunkten i bedömningen och det är den tillkommande påverkan som åtgärden medför som ska bedömas. Att åtgärden vidtas helt eller delvis utanför befintligt vägområde utesluter inte att den ytterligare omgivningspåverkan kan anses vara marginell. De omständigheter som har betydelse vid bedömningen är bland annat omgivningens karaktär och känslighet. Om åtgärden handlar om en större utvidgning av vägområdet eller om skyddsåtgärder behövs får påverkan normalt sett anses bli mer än marginell, oberoende av hur omgivningen ser ut.⁶⁸

Den slutliga förutsättningen för att undantag från planförfarande kan göras är att marken inte ska tas i anspråk med tvång. I VägL anges att berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen ska medge att mark eller utrymme tas i anspråk. Bestämmelserna kan även nyttjas i de fall som staten eller kommunen redan äger marken. Markåtkomsten ska alltså ske på frivillig väg, varpå vägrätt till marken slutligen erhålls.⁶⁹

⁶⁷ Trafikverket (2014 a), s. 37

⁶⁸ Ibid. s. 39-40

⁶⁹ Ibid. s. 39

6.2.2 Förfarande

För att kunna genomföra en upplåtelse med vägrätt genom avtal ska det utredas om de olika kriterierna kan uppfyllas. Vägåtgärden ska alltså ske på befintlig väg, vara liten och okomplicerad, påverkan på omgivningen ska vara knapp och markåtkomstbehovet ska analyseras. Om de kraven är uppfyllda är det sista steget för att uppfylla kraven att erhålla markåtkomst på frivillig väg. Överenskommelsen resulterar bland annat i ett dokument inklusive ritning som visar om åtgärden kan genomföras inom befintligt vägområde eller om markförhandling krävs.⁷⁰

Normalt behövs inga ytterligare miljöprövningar vid den här typen av åtgärder. Skulle det behövas eller om det finns tveksamheter kring omgivningsbedömningarna så bör samråd ske med länsstyrelse, kommun och markägare. Samrådet bör ske så tidigt som möjligt i processen för att fånga in och hantera synpunkter och förslag på åtgärder. Skulle det visa sig att påverkan på omgivningen är mer än marginell så kan inte vidare avtal träffas utan att de föregås av en vägplan.⁷¹

Ett avtal om upplåtelse av och ersättning för vägrätt träffas mellan Trafikverket och fastighetsägaren. För de fall Trafikverket måste ta mer mark i anspråk än vad som ursprungligen anges i avtalet så noteras ett kvadratmeterpris för marken. I det fall mindre mark tas i anspråk görs inget avdrag på den avtalade ersättningen. I avtalsskedet vet Trafikverket inte den exakta arealen som kommer att tas i anspråk varpå en uppskattning görs. Om det finns nyttjanderättshavare på fastigheten och de berörs av vägrättsupplåtelsen träffas avtal om markåtkomst även med dem.⁷²

Vägprojektören utför därpå en slutprojektering för vägen och markbehovet redovisas på en ritning. Skulle mer mark behöva tas i anspråk än vad som tidigare avtalats om ska ett tilläggsavtal med tillhörande ny karta upprättas. Om mindre mark tas i anspråk behöver inget tilläggsavtal upprättas men det kan göras på markägarens begäran. Om inte arealen justeras i ett tilläggsavtal får Trafikverket, rent juridiskt, vägrätt även på det outnyttjade markområdet som tagits i anspråk. Om fastighetsägaren inte går med på att mer mark tas i anspråk eller inte vill underteckna ett tilläggsavtal så måste vägprojektet genomföras med vägplan.⁷³ Ställningstagandet från Trafikverket att vägåtgärden ska genomföras utan fysisk planläggning är ett internt sådant och går därför inte att överklaga.⁷⁴

⁷⁰ Trafikverket (2015 a)

⁷¹ Trafikverket (2014 a), s. 41

⁷² Trafikverket (2015 a)

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Trafikverket (2014 a), s. 43

6.2.3 Sakägare

Fastighetsägare och eventuella nyttjanderättshavare som berörs är sakägare vid vägrätt genom frivilliga avtal. Även särskilda rättighetshavare är att betrakta som sakägare.

6.2.4 Ersättning

Ersättning ska, trots att avtalet sluts på frivillig basis, utgå enligt ExL regler. Marken som tas i anspråk upplåts med vägrätt och ska ersättas baserat på bestämmelsen i 55§ VägL som ett expropriationsfall. Hur ersättning ska utgå i de fallen beskrevs i avsnitt 5.2.

6.3 Gemensamhetsanläggning för enskilda vägar

6.3.1 Allmänt

En stor del av det svenska vägnätet består av enskilda vägar. Det är mestadels vägar som upplåtits som gemensamhetsanläggningar och ägs av flertalet fastighetsägare. En förutsättning för att en gemensamhetsanläggning får bildas är att den är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ändamål som är av stadigvarande betydelse för dem enligt 1§ AL. Behovet av anläggningen är således fastighetsanknutet. Kravet på stadigvarande betydelse innebär att en gemensamhetsanläggning inte kan inrättas för att tillgodose ett tillfälligt ändamål. Det hindrar dock inte att samverkan får tidsbegränsas – något krav på att ändamålet ska tillgodoses genom anläggningen för all framtid finns alltså inte.⁷⁵

För att få inrätta en gemensamhetsanläggning måste flertalet villkor, utöver de ovan nämnda, vara uppfyllda. Eftersom fastigheter kan anslutas tvångsvis till en gemensamhetsanläggning finns det villkor till skydd för enskilda intressen. Utöver det ska även hänsyn tas till allmänna intressen.⁷⁶ Först och främst måste anläggningen vara av väsentlig betydelse för deltagande fastighet. Fördelarna, av ekonomisk eller annan art, måste överväga de kostnader och ekonomiska olägenheter som anläggningen medför, så kallad båtnad, och de deltagande fastighetsägarna inte allmänt motsätter sig inrättandet samt har beaktansvärda skäl för det. Vidare ska gemensamhetsanläggningen utföras och placeras på ett sätt som skapar minsta olägenhet och intrång utan oskäligen kostnad, se 5-8§§ AL. Villkoret att deltagandet i anläggningen måste vara ekonomiskt försvarbart kan inte avtalas bort.⁷⁷ Gemensamhetsanläggningen får inte heller vara planstridig eller motverka framtida planläggning av ett område enligt 9-10§§ AL. Utöver detta finns ett allmänt krav på att anläggningen enligt 11§ AL inte får medföra olägenhet av betydelse för allmänt intresse, såvida inte anläggningen är till övervägande nytta från allmän synpunkt.

Enligt förarbetena till AL har det normalt ansetts vara av väsentlig betydelse för alla fastigheter som har mark inom en vägs båtnadsområde att få tillgång till vägen.⁷⁸ Uttalandet är egentligen inte så klargörande då det är väsentlighetsvillkoret som avgör vilka fastigheter som kan tvångsanslutas, varpå båtnadsprövningen för just de fastigheterna prövas.⁷⁹

⁷⁵ Lantmäteriet (2015 a), s. 22 samt prop. 1973:160, s. 178

⁷⁶ Ibid., s. 41

⁷⁷ Prop. 1973:160, s. 221-222

⁷⁸ Ibid., s. 277

⁷⁹ Lantmäteriet (2015 a), s. 45

Den mark eller det utrymme som behövs för gemensamhetsanläggningen får tas i anspråk antingen på en av de deltagande fastigheterna eller på en annan fastighet, såvida inte synnerliga men uppstår för fastigheten, se 12§ AL. Undantag från bestämmelsen får dock göras om anläggningen behövs för ett stort antal fastigheter eller om den är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt. En gemensamhetsanläggning har företräde framför annan rätt på fastigheten, se 12§ AL och 1 kap. 3-4§§ ExL. Ägaren till fastigheten varpå gemensamhetsanläggningen ska uppföras har rätt till att begära inlösen om synnerliga men uppkommer.

Till en väg hör enligt 46§ AL vägbana samt övriga väganordningar. En väganordning är en anordning som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Slänt, dike, vägren och vändplats är exempel på väganordningar. Definitionen av vägbegreppet ansluter till motsvarande definition i 2§ VägL men med skillnaden att även tillfälliga väganordningar kan utgöra tillbehör i AL.⁸⁰

Gemensamhetsanläggningen och rätten till utrymmet är samfälliga för de deltagande fastigheterna, se 14§ AL. Den mark som eventuellt lösts in är samfällig för de fastigheter för vilka inlösen skett. De deltagande fastigheterna utgör en särskild samfällighet för anläggningens utförande och drift. Anläggningen kan förvaltas antingen av delägarna själva, så kallad delägarförvaltning, eller av en samfällighetsförening, så kallad föreningsförvaltning, enligt SFL.

Viktigt att tänka på gällande gemensamhetsanläggningen och vad som är tillåtet för verksamheten är att endast det som följer av anläggningsbeslutet, som skapas vid inrättandet, är tillåtet. I annat fall bedrivs främmande verksamhet enligt 18§ SFL.

6.3.2 Förfarande

Gemensamhetsanläggningar bildas genom anläggningsförrättning hos lantmäterimyndigheten, se 1 och 4§§ AL. Förrättningen upptas efter ansökan av antingen ägaren till en av de fastigheter som ska delta, kommunen eller ägaren av en fastighet som enligt en detaljplan helt eller till viss del ska användas för allmän plats eller för en trafikanläggning som är gemensam för flera fastigheter, se 18§ AL. Även en redan bildad samfällighetsförening som avser att förvalta gemensamhetsanläggningen får begära en förrättning. Detsamma gäller för länsstyrelsen i det fall anläggningen anses vara av större betydelse från allmän synpunkt. Det är enligt 21§ AL upp till lantmäterimyndigheten att utreda förutsättningarna för anläggningen och se om de nödvändiga villkoren uppfylls. Under

⁸⁰ Lantmäteriet (2015 a), s. 254

tiden för förrättningen bör myndigheten rådgöra med berörda sakägare och vid behov samråda med de myndigheter som berörs av anläggningen.

Om medgivande ges från ägarna av samtliga fastigheter som tvångsvis kan anslutas till gemensamhetsanläggningen så får avsteg göras från väsentlighetsvillkoret enligt 16§ AL. Ägaren av en fastighet för vilken det inte är av väsentlig betydelse att ha del i anläggningen kan alltså inte hindra att någon fastighet ansluts. Med medgivande från fastighetsägare och andra sakägare, vars rätt berörs, får avsteg även göras från var placeringen av anläggningen ska ske, vilken mark som ska tas i anspråk samt gällande ersättningen. Skulle fastigheten svara för fordran måste dess fordringsinnehavare också medge det som bestäms i överenskommelsen. Gällande överenskommelser och medgivanden finns inga formkrav.⁸¹

Om det inte föreligger några hinder i prövningen mot att inrätta en gemensamhetsanläggning så ska lantmäterimyndigheten meddela ett anläggningsbeslut enligt 24§ AL samt upprätta karta över berört område enligt 4 kap. 28§ FBL. I beslutet ska anläggningens ändamål, läge, storlek och beskaffenhet i övrigt framgå. Alla deltagande fastigheter, vilka fastigheter som eventuellt inlöses, vilket utrymme som upplåts för anläggningen, behövliga föreskrifter för utförandet samt inom vilken tid gemensamhetsanläggningen ska vara utförd ska meddelas i beslutet. I anläggningsbeslutet kan lantmäterimyndigheten meddela en viss tid för hur länge gemensamhetsanläggningen ska bestå. Meddelas ingen tidsrestriktion så är anläggningen beständig till dess att anläggningsbeslutet upphör.

Fördelningen av kostnader som uppstått sker genom förrättningen enligt 15§ AL. Baserat på den nytta som vardera deltagande fastighet har av gemensamhetsanläggningen anges andelstal, såväl för utförande som för drift av anläggningen. Andelstalen kan antingen anges i anläggningsbeslutet eller så kan lantmäterimyndigheten ange att den förvaltande samfälligheten får besluta om andelstalen, se 24-24a§§ AL. Likaså ska förrättningskostnaderna fördelas mellan de deltagande fastigheterna efter vad som är skäligt och främst efter den nytta fastigheten har av anläggningen⁸², se 29§ AL.

Om en sakägare inte är nöjd med lantmäterimyndighetens beslut får beslutet överklagas till MMD inom den domkrets som berörda fastigheter tillhör enligt 15 kap. 1§ FBL. Beslut får överklagas av den som beslutet angår och om det gått honom eller henne emot, se 22§ FL. Tiden för överklagande räknas enligt 30§ fjärde stycket AL från den dag då lantmäterimyndigheten meddelat sitt beslut. Beroende på vilken av delarna i

⁸¹ Lantmäteriet (2015 a), s. 118

⁸² Prop. 1973:160, s. 243

beslutet som överklagas är tidsfristen tre eller fyra veckor, se 15 kap. 2-6§§ FBL. Vidare får MMDs dom överklagas till MÖD och slutligen till HD enligt reglerna i 16-18 kap. FBL.

Det utrymme som ska tas i anspråk för gemensamhetsanläggningen får tillträdas vid den tidpunkt som lantmäterimyndigheten bestämmer. Innan tillträde sker ska anläggningsbeslutet vunnit laga kraft och ersättning betalats ut till de som är ersättningsberättigade, såvida inte berörda sakägare tillåter förtida tillträde. Förtida tillträde kan dock ske utan medgivande om lantmäterimyndigheten beslutar att förskott på ersättningen ska utgå och detta har betalats, se 26-27§§ AL. Om någon, utan skäl, vägrar att avträda marken i rätt tid så har tillträdaren rätt att få handräckning av kronofogden för att få egendomen i besittning, se 32a§ andra stycket AL.

Enligt 29§ AL ska förrättningskostnaderna fördelas skäligt mellan deläggande fastigheter, främst efter den nytta de har av anläggningen.⁸³ Sakägarna har enligt 2 kap. 6§ tredje stycket FBL rätt att komma överens om fördelningen av förrättningskostnaderna. Avtalsfriheten begränsas dock av att det inte får vara uppenbart att överenskommelsen har tillkommit i otillbörligt syfte. Lantmäteriet ska vid sin prövning av överenskommelsen främst beakta om det finns risk för att betalningsskyldigheten inte kommer att fullgöras av den som har åtagit sig att svara för kostnaden eller att kostnaden skulle kunna övervältras på det allmänna.⁸⁴ Om det är byggandet av en allmän väg som medfört att en enskild väg behöver byggas så bör förrättningen påkallats av väghållaren för den allmänna vägen enligt 20a§ VägL. I sådant fall ska enligt 18 § AL väghållaren stå för förrättningskostnaderna.

Ett anläggningsbeslut upphör att gälla om ersättningen som ska utgå inte betalats ut inom ett år efter det att beslutet om ersättning vunnit laga kraft och ingen av de ersättningsberättigade har begärt att beslutet ska verkställas. Beslutet upphör också om gemensamhetsanläggningen inte utförts på så sätt att syftet med anläggningen inte tillgodosetts för samtliga deltagande fastigheter inom föreskriven tid, se 33§ AL. Om en fastighet ska lösas in i enlighet med beslutet så är det dock giltigt, även om anläggningsbeslutet upphör att vara det. Den eventuella ersättning som betalats ut får inte krävas tillbaka om anläggningsbeslutet upphör att gälla. Det innebär stora kostnader och olägenheter om ett anläggningsbeslut förfaller. Ett sätt att underlätta verkställigheten av beslutet kan vara att lantmäterimyndigheten tar initiativ till att bilda en samfällighetsförening enligt SFL.⁸⁵

⁸³ Prop. 1973:160 s. 243

⁸⁴ Lantmäteriet (2015 a), s. 179

⁸⁵ Ekbäck P. (2011), s. 70

När anläggningsbeslutet vunnit laga kraft kan den enskilda vägen börja byggas och tas i bruk i enlighet med beslutet. Anläggningsbeslutet har då förts in i fastighetsregistrets allmänna del enligt 34§ AL. Det kan vidare krävas tillstånd för att få ansluta en enskild väg till en allmän väg, se 39§ VägL.

6.3.3 Sakägare

Fastighetsägarna till de deltagande fastigheterna är sakägare i förrättningen, likaså de vars mark gemensamhetsanläggningen upptar. Enligt 3§ AL är den som innehar en fastighet på grund av ett testamentariskt förordnande, utan att någon har äganderätten till den, att anse som ägare i frågan om gemensamhetsanläggning. Som ägare av naturreservat eller kulturresevat anses den som beslutat om reservatet. De som är rättighetsinnehavare på del av fastighet som löses in eller där gemensamhetsanläggningen upplåts är också sakägare enligt 20§ AL.

Övriga utomstående parter som har rätt att överklaga anläggningsbeslut är länsstyrelsen, en sådan kommunal byggnadsnämnd som avses i 4 kap. 15§ 3 st FBL samt hyresrättsorganisationer, se 30§ AL samt 15 kap. 7-8§§ FBL. De har rätt att överklaga inom samma tid och på samma sätt som sakägare.

6.3.4 Ersättning

Ersättningsreglerna för upplåtelse av gemensamhetsanläggningar finns i 13 § AL. Samma regler gäller som de vid fastighetsbildning och framgår av 4 kap. 10-12§§ FBL. Antingen bedöms inrättandet av gemensamhetsanläggningen som ett expropriationsfall eller som ett vinstfördelningsfall. I det förstnämnda fallet tillämpas ExL ersättningsbestämmelser och i det sistnämnda andra värderingsmetoder efter vinstfördelningsprinciper. Utöver ersättning för minskning i marknadsvärdet ska i dessa fall skälighänsyn tas till markens värde för de deltagande fastigheterna och vinsten delas. Merparten av de anläggningar som utförs utanför planlagt område kan räknas till vinstfördelningsfallen.⁸⁶ Ersättningsmetoderna beskrevs i avsnitt fem.

Ersättningen ska betalas i pengar och utbetalas på en gång (inom tre månader) enligt 13a§ AL. På obetald ersättning ska ränta utgå enligt 5§ RänteL från tiden för tillträde tills det att betalningsfristen löpt ut. Därefter ska dröjsmålsränta enligt 6§ RänteL utgå till de ersättningsberättigade. Om ersättningen fortfarande inte betalas ut får lantmäterimyndigheten förplikta någon att lämna ersättning till en sakägare enligt utskökningsbalkens regler, se 32a§ AL.

⁸⁶ Ekbäck P. (2011), s. 58

I AL finns det ingen uttrycklig regel om värdetidpunkt. I enlighet med praxis ska dagen för ersättningsbeslutet utgöra värdetidpunkt. Om förtida tillträde skett ska dock tillträdesdagen utgöra värdetidpunkt.⁸⁷ Har fastighet tillträtts i förtid gäller reglerna i 5 kap. 30a§ FBL. Om den ersättning som ska utgå inte är obetydlig ska förskott utbetalas och den slutliga ersättningen får då inte understiga beloppet som betalats ut i förskott.

Som nämnts i avsnitt fyra kan statsbidrag utgå för enskilda vägar som hålls öppna för allmän trafik. Det är Trafikverket som betalar ut bidraget.⁸⁸ Statsbidraget syftar till att underlätta väghållningen för de delägande fastigheterna, framförallt driften. Bidraget utgår i enlighet med förordningen (1989:891) om statsbidrag för enskild väghållning. Statsbidraget torde som regel utgöra full kompensation för det slitage som den främmande trafiken medför.⁸⁹

⁸⁷ Lantmäteriet (2015 a), s. 99

⁸⁸ Regeringen Näringsdepartementet (2015), under rubriken ”Ap.1.3 Bidrag för drift av enskild väg”

⁸⁹ Lantmäteriet (2015 a), s. 252

6.4 Servitut genom anläggningsförrättning

6.4.1 Allmänt

En gc-väg kan även bildas med ett servitut. De grundläggande dragen som är utmärkande för servitut framgår av 14 kap. 1§ JB. Det viktigaste kriteriet är att mark upplåts till förmån för en härskande fastighet på en tjänande fastighet, givet ett visst ändamål, samt att marken endast tas i anspråk i visst hänseende.⁹⁰ Flera vedertagna former av servitut, däribland rätt att bygga väg över annans fastighet, innebär emellertid vad som skulle kunna betraktas som ett totalt ianspråktagande. Den fysiska anläggningen väg utesluter ju annan markanvändning just där vägen är belägen. Servitutsupplåtelsen möjliggörs av förhållandet att alla andra befogenheter rörande den fysiska användningen av fastigheten, som följer med äganderätten, kvarstår hos den tjänande fastighetens ägare.⁹¹ Den tjänande fastighetens ägare utesluts inte från att själv använda vägen vid upplåtandet av servitutet.

Vid bildande av servitut sker fastighetsbildning enligt definitionen i 1 kap. 1§ FBL. Reglerna och prövningen enligt FBL ska dock inte tillämpas om enbart servitut för upplåtelse för väg ska bildas, se 7 kap. 2§ FBL. I det fallet ska istället 49§ AL tillämpas. En fastighet får enligt 49§ AL ges rätt att bygga väg över en annan fastighet eller att använda en befintlig väg givet ett visst antal villkor. Det måste vara av väsentlig betydelse att tillgodose den förstnämnda fastighetens behov av väg och det måste finnas särskilda skäl till att det är lämpligare att bilda servitut än en gemensamhetsanläggning. Vidare får rätten inte medföra synnerliga men för den upplåtande fastigheten eller för en annan fastighet som har rätt att använda vägen. Om synnerliga men uppkommer har ägaren till fastigheten varpå servitutet ska uppföras rätt att begära inlösen. Normalt sett torde en rättighetsupplåtelse för väg inte innebära en så påtagligt försämrad situation att synnerligt men uppkommer.⁹² Servitutet kan förordnas rätt att ha företräde framför andra rättigheter på den fastighet varpå rättigheten upplåts, se 12§ tredje stycket AL.

Servitutet för vägen ska förläggas och utföras på ett sådant sätt att dess ändamål tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad enligt 8§ AL. Servitutet för vägen får inte vara planstridigt eller motverka framtida planläggning av ett område enligt 9-10§§ AL. Servitutet får inte inrättas om olägenhet av någon betydelse uppkommer för allmänt intresse, såvida vägen inte är till övervägande nytta för allmänt intresse enligt 11§ AL.

⁹⁰ Prop. 1970:20, s. B 731

⁹¹ Bonde F., Dahlsjö A., Julstad B. (2012), se inledningen till 7 kap. FBL

⁹² Lantmäteriet (2015 a), s. 270

Praktiska erfarenheter har visat att skyldigheterna mellan fastighetsägare i enklare fall inte alltid behöver regleras, så som i ett anläggningsbeslut för gemensamhetsanläggning. I ett förrättningsbeslut bör det alltså inte regleras mer än vad parterna begär och vad förhållandena kräver. Om problem skulle uppstå finns alltid möjligheten att begära att få frågan reglerad i en ny förrättning.⁹³ Särskilda skäl som kan göra det lämpligare att rätt till väg upplåts istället för att en fastighet ansluts till en gemensamhetsanläggning är om behovet är stadigvarande men av mindre omfattning eller sporadiskt. Behovet avser i de fallen antingen en mycket kort vägsträcka eller en enskild väg i ett större vägsystem.⁹⁴

Till en väg hör enligt 46§ AL vägbana samt övriga väganordningar. En väganordning är en anordning som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Slänt, dike, vägren och vändplats är exempel på väganordningar. Definitionen av vägbegreppet ansluter till motsvarande definition i 2§ VägL men med skillnaden att även tillfälliga väganordningar kan utgöra tillbehör i AL.⁹⁵

Det torde inte finnas hinder att i en fristående fastighetsbildningsförrättning upplåta servitut för gemensamt utnyttjande, så kallade gemensamma servitut. En förutsättning är då att det inte finns anledning att träffa sakrättsligt giltiga avgöranden som fördelning av drift- och underhållskostnader för vägen.⁹⁶

Skulle det ske en annan fastighetsbildningsåtgärd i samma förrättning så får prövningen ske utifrån FBL. Rekvisiten som provas blir i princip de samma. Den stora skillnaden kan vara att rekvisitet väsentlig betydelse som är tvingande enligt FBL enligt vissas mening kan tolkas som dispositivt i AL.⁹⁷ Servitut för att bygga en gångväg borde kunna upplåtas enligt 49§ AL. Lantmäterimyndigheten föreslår dock i sin handbok att servitut för att använda ett område för gångtrafik istället torde kunna upplåtas enligt 7 kap. FBL, förutsatt att väsentlighetsvillkoret i 7 kap. 1§ FBL är uppfyllt.⁹⁸

Upplåtelse av en servitutsrättighet enligt 49§ AL ska i allmänhet redovisas på samma sätt som en upplåtelse av servitut enligt FBL, bland annat med angivande av härskande (till förmån för) och tjänande (belastar) fastigheter.⁹⁹ Enligt 2§ AL kan, om det är lämpligt, rätten att bygga väg eller att använda en befintlig väg även upplåtas till förmån

⁹³ Lantmäteriet (2015 a), s. 267

⁹⁴ Ibid.

⁹⁵ Ibid., s. 254

⁹⁶ Bonde F., et al. (2012) se inledningen till FBL 7 kap. och 7:2 3 st samt prop. 1973:160, s. 207

⁹⁷ Lantmäteriet (2015 b), s. 639 samt Nilsson S.

⁹⁸ Lantmäteriet (2015 a), s. 262

⁹⁹ Ibid., s. 268

för en annan anläggning som inte hör till en fastighet. Enligt förarbetena måste dock anläggningen redan vara uppförd för att förfarandet ska kunna tillämpas.¹⁰⁰

Fördelen med servitut är den rättsliga fastighetsanknytningen. Servitutsförhållandet gäller mellan fastigheterna och är alltså oberoende av dess ägare. En svaghet med servitutslösningen vid fastighetssamverkan är att ansvaret för utförande, drift och underhåll inte kan regleras fullständigt. Underhållsansvaret kan antingen läggas på tjänande eller härskande fastighet, men inte fördelas på båda. Vad gäller utförande och drift måste ansvaret fördelas i ett separat avtal. Vid förvaltningen av gemensamma servitut är dock SFL tillämplig.¹⁰¹

6.4.2 Förfarande

Bildande av AL 49§- servitut prövas i förrättning enligt AL, se 53§. Förrättningen upptas efter ansökan av ägaren till den fastighet som rättigheten ska upplåtas till förmån för (härskande). Frågan får prövas gemensamt med anläggningsfråga eller fastighetsbildningsåtgärd vid en förrättning. Bestämmelserna om förrättning och domstolsprövning tillämpas på samma sätt som vid prövning av en gemensamhetsanläggning, se avsnitt 6.3.2.¹⁰²

Det är enligt 21§ AL upp till lantmäterimyndigheten att utreda förutsättningarna för servitutet och se om de nödvändiga villkoren uppfylls. Under tiden för förrättningen bör myndigheten rådgöra med berörda sakägare och vid behov samråda med de myndigheter som berörs.

Om fastighetsägarna kommer överens får avsteg göras från reglerna om utförandet och minsta möjliga olägenhet samt från reglerna om det utrymme som tas i anspråk, se 16§ punkten två AL. Avsteg får även göras gällande ersättningen om fastighetsägaren medger det. Skulle fastigheten svara för fordran måste dess fordringsinnehavare också medge det som bestäms i överenskommelsen.

Om det inte föreligger några hinder i prövningen mot att inrätta ett servitut för väg så ska lantmäterimyndigheten meddela ett beslut enligt 24§ AL samt upprätta karta över berört område enligt 4 kap. 28§ FBL. I beslutet ska servitutets ändamål, läge, storlek och beskaffenhet i övrigt framgå. De deltagande fastigheterna, vilka fastigheter som eventuellt inlöses, vilket utrymme som upplåts för vägen, behövliga föreskrifter för utförandet samt inom vilken tid vägen ska vara utförd ska meddelas i beslutet. I beslutet kan lantmäterimyndigheten meddela en viss tid för hur länge servitutet ska bestå.

¹⁰⁰ Prop. 1973:160, s. 185-186

¹⁰¹ Ekbäck P. (2011), s. 23

¹⁰² Lantmäteriet (2015 a), s. 283

Meddelas ingen tidsrestriktion så är anläggningen beständig till dess att beslutet upphör.

Om en sakägare inte är nöjd med lantmäterimyndighetens beslut får beslutet överklagas till MMD inom den domkrets som berörda fastigheter tillhör enligt 15 kap. 1§ FBL. Beslut får överklagas av den som beslutet angår och om det gått honom eller henne emot, se 22§ FL. Tiden för överklagande räknas enligt 30§ fjärde stycket AL från den dag då lantmäterimyndigheten meddelat sitt beslut. Beroende på vilken av delarna i beslutet som överklagas är tidsfristen tre eller fyra veckor, se 15 kap. 2-6§§ FBL. Vidare får MMDs dom överklagas till MÖD och slutligen till HD enligt reglerna i 16-18 kap. FBL.

Det utrymme som ska tas i anspråk för vägen får tillträdas vid den tidpunkt som lantmäterimyndigheten bestämmer. Innan tillträde sker ska servitutsbeslutet vunnit laga kraft och ersättning betalats ut till de som är ersättningsberättigade, såvida inte berörda sakägare tillåter förtida tillträde. Förtida tillträde kan dock ske utan medgivande om lantmäterimyndigheten beslutar att förskott på ersättningen ska utgå och detta har betalats, se 26-27§§ AL. När det gäller möjligheterna att besluta om förtida tillträde vid upplåtelse av rätt till väg enligt 49 § tyder förarbetena på att lagstiftarens avsikt har varit att förtida tillträde ska kunna användas även vid rättighetsupplåtelser enligt AL.¹⁰³ Om någon, utan skäl, vägrar att avträda marken i rätt tid så har tillträdaren rätt att få handräckning av kronofogden för att få egendomen i besittning, se 32a§ andra stycket AL.

Enligt 29§ AL ska förrättningskostnaderna fördelas skäligt mellan delägande fastigheter, främst efter den nytta de har av anläggningen.¹⁰⁴ Sakägarna har enligt 2 kap. 6§ tredje stycket FBL rätt att komma överens om fördelningen av förrättningskostnaderna. Avtalsfriheten begränsas dock av att det inte får vara uppenbart att överenskommelsen har tillkommit i otillbörligt syfte. LM ska vid sin prövning av överenskommelsen främst beakta om det finns risk för att betalningsskyldigheten inte kommer att fullgöras av den som har åtagit sig att svara för kostnaden eller att kostnaden skulle kunna övervältras på det allmänna.¹⁰⁵

Beslutet om rätt till väg upphör att gälla om ersättningen som ska utgå inte betalats ut inom ett år efter det att beslutet om ersättning vunnit laga kraft och ingen av de ersättningsberättigade har begärt att beslutet ska verkställas. Beslutet upphör också om vägen inte utförts på så sätt att syftet med den inte tillgodosätts för samtliga berörda

¹⁰³ Lantmäteriet (2015 a), s. 270. Jämför med Ds Ju 1976:5, s. 42-43

¹⁰⁴ Prop. 1973:160, s. 243

¹⁰⁵ Lantmäteriet (2015 a), s. 179

fastigheter inom föreskriven tid, se 33§ AL. Den eventuella ersättning som betalats ut får inte krävas tillbaka om beslutet för väg upphör att gälla.

När servitutsbeslutet vunnit laga kraft kan vägen börja byggas och tas i bruk i enlighet med beslutet. Servitutsupplåtelsen har då förts in i fastighetsregistrets allmänna del enligt 34§ AL.

6.4.3 Sakägare

Eftersom prövningen av rätt till väg är analog med den för gemensamhetsanläggningar antas även sakägarkretsen vara det. Fastighetsägarna till de berörda fastigheterna är sakägare i förrättningen, likaså de vars mark vägen upptar. Enligt 3§ AL är den som innehar en fastighet på grund av ett testamentariskt förordnande, utan att någon har äganderätten till den, att anse som ägare i frågan om servitutsrätt. Som ägare av naturreservat eller kulturresevat anses den som beslutat om reservatet. De som är rättighetsinnehavare på del av fastighet som löses in eller där servitutet upplåts är också sakägare enligt 20§ AL.

Övriga utomstående parter som har rätt att överklaga anläggningsbeslut är länsstyrelsen, en sådan kommunal byggnadsnämnd som avses i 4 kap. 15§ 3 st FBL samt hyresrättsorganisationer, se 30§ AL samt 15 kap. 7-8§§ FBL. De har rätt att överklaga inom samma tid och på samma sätt som sakägare.

6.4.4 Ersättning

Om ett servitut för väg bildas ska ersättning utgå i enlighet med 13§ AL. Nämda paragraf hänvisar i sin tur till 5 kap. 10-12§§ FBL och vidare till 4 kap. ExL. Ersättningen beräknas utifrån den belastade fastighetens marknadsvärdeinsknkning med antingen ett tillägg på 25 procent, ett så kallat expropriationsfall, eller med ett tillägg för den vinst som upplåtelsen medför, ett så kallat vinsfördelningsfall.¹⁰⁶ Om upplåtelsen sker med tvång är det ett expropriationsfall. Ersättningsfallen beskrevs i avsnitt fem.

Om upplåtelsen avser rätt att använda en befintlig väg som ingår i en gemensamhetsanläggning så ska ersättning istället betalas enligt reglerna i 50 a§ andra och tredje styckena AL. Då grundas ersättningen på vad som är skäligt, främst med hänsyn till det slitage på vägbanan som beräknas uppkomma genom användandet av vägen. Ersättningen ska bestämmas att betalas på en gång eller årligen i förskott.

¹⁰⁶ Prop. 2014/15:71, s. 45

Ersättningen ska betalas i pengar och utbetalas på en gång (inom tre månader) enligt 13a§ AL. På obetald ersättning ska ränta utgå enligt 5§ RänTeL från tiden för tillträde tills det att betalningsfristen löpt ut. Därefter ska dröjsmålsränta enligt 6§ RänTeL utgå till de ersättningsberättigade. Om ersättningen fortfarande inte betalas ut får lantmäterimyndigheten förplikta någon att lämna ersättning till en sakägare enligt utsökningsbalkens regler, se 32a§ AL.

I AL finns det ingen uttrycklig regel om värdetidpunkt. I enlighet med praxis ska dagen för ersättningsbeslutet utgöra värdetidpunkt. Om förtida tillträde skett ska dock tillträdesdagen utgöra värdetidpunkt.¹⁰⁷ Har fastighet tillträtts i förtid gäller reglerna i 5 kap. 30a§ FBL. Om den ersättning som ska utgå inte är obetydlig ska förskott utbetalas och den slutliga ersättningen får då inte understiga beloppet som betalats ut i förskott.

¹⁰⁷ Lantmäteriet (2015 a), s. 99

6.5 Servitut genom fastighetsbildningsförrättning

6.5.1 Allmänt

För de tillfällen då flera fastighetsbildningsåtgärder ska göras samtidigt kan servitut för gc-väg bildas med FBLs regelverk. Det samma gäller för de fall då gc-vägen inte betraktas som väg enligt 49§ AL. All servitutsbildning utgår från servitutsrekvisiten i 14 kap. JB.¹⁰⁸ Det viktigaste kriteriet är att mark upplåts till förmån för en härskande fastighet på en tjänande fastighet, givet ett visst ändamål av stadigvarande betydelse som främjar ändamålsenlig markanvändning, samt att marken endast tas i anspråk i visst hänseende, se 14 kap. 1§ JB.¹⁰⁹

Vid bildande av servitut sker fastighetsbildning enligt definitionen i 1 kap. 1§ FBL. För att kunna genomföra en fastighetsbildning måste flertalet villkor vara uppfyllda i enlighet med 3 kap. FBL. En lämplighetsprövning sker genom reglerna i 3 kap. Hänsyn ska tas till såväl härskande som tjänande fastighets varaktiga lämplighet för sitt ändamål¹¹⁰ samt förhållande till befintliga detaljplaner och områdesbestämmelser eller framtida planläggning efter det att fastighetsbildningen genomförts, se 1-3§§. Då servitut går under förfarandet fastighetsreglering prövas fastighetsbildningen vidare enligt 5 kap. FBL, se 1§ punkten fyra.

Bildandet av servitut får ske om det föreligger båtnad, alltså att fördelarna av åtgärden överväger de kostnader och olägenheter den medför enligt 5 kap. 4§ FBL. Vidare måste en förbättring ske på fastigheten till den som påkallat fastighetsbildningen och åtgärden får inte göras mer omfattande än vad som krävs, se 5 kap. 5§ FBL. Det föreligger även ett opinionsvillkor som innebär att servitutet inte får inrättas om de sakägare som har ett väsentligt intresse i saken allmänt motsätter sig det.

De särskilda villkoren för bildande av servitut återfinns i 7 kap. FBL. Servitut som bildas genom fastighetsreglering ska vara av väsentlig betydelse för fastighetens ändamålsenliga användning, något som gäller oberoende av om rättigheten grundar sig på en frivillig upplåtelse eller ej enligt 1§. I nämnda bestämmelse gäller en skärpning gentemot kraven i 14 kap. 1§ JB och båtnadsvillkoret i 5 kap. 4§ FBL. Om väsentlighetsvillkoret inte skulle uppfyllas så kan parterna möjligen komma överens om bildande av avtalsservitut, se avsnitt 6.6.¹¹¹ Servitutet får inte innefatta skyldighet för tjänande fastighet att underhålla gc-vägen, såvida det inte finns stöd av en överenskommelse mellan parterna. Vidare får servitutet inte bildas för en viss tid eller

¹⁰⁸ Prop. 1969:128, s. B 541 samt Lantmäteriet (2015 b), s. 627

¹⁰⁹ Prop. 1970:20, s. B 731

¹¹⁰ Se även 5 kap. 8§ FBL

¹¹¹ Ekbäck, P. (2012), s. 156

göras beroende av villkor. Dock får det bestämmas att servitutet ska gälla endast så länge ändamålet med det inte tillgodoses på annat sätt, som anges särskilt.

Det torde inte finnas hinder att i en fristående fastighetsbildningsförrättning upplåta servitut för gemensamt utnyttjande, så kallade gemensamma servitut. En förutsättning är då att det inte finns anledning att träffa sakrättsligt giltiga avgöranden som fördelning av drift- och underhållskostnader för vägen.¹¹²

Fördelen med servitut är den rättsliga fastighetsanknytningen. Servitutsförhållandet gäller mellan fastigheterna och är alltså oberoende av dess ägare. En svaghet med servitutslösningen vid fastighetssamverkan är att ansvaret för utförande, drift och underhåll inte kan regleras fullständigt. Underhållsansvaret kan antingen läggas på tjänande eller härskande fastighet, men inte fördelas på båda. Vad gäller utförande och drift måste ansvaret fördelas i ett separat avtal. Vid förvaltningen av gemensamma servitut är dock SFL tillämplig.¹¹³

6.5.2 Förfarande

Fastighetsbildning prövas vid förrättning och handläggs hos lantmäterimyndigheten efter upptagande av skriftlig ansökan, se 2 kap. 2§ FBL. I ansökan ska sökanden enligt 4 kap. 8§ FBL ange att en servitutsbildning önskas genomföras, vilka fastigheter som berörs samt berörda rättighetsinnehavare. Ansökan ska vara egenhändigt undertecknad av sökanden eller dess ombud, antingen analogt eller digitalt, och bifogas de handlingar som är av betydelse för fastighetsbildningen. Den fastighetsägare som berörs av servitutsinrättandet har rätt att påkalla fastighetsbildningsförrättning genom fastighetsreglering enligt 5 kap. 3§ FBL. Det innebär att både ägaren till härskande fastighet och ägaren till tjänande fastighet har rätt att ansöka.¹¹⁴ Även kommun och länsstyrelse har rätt att påkalla fastighetsreglering om det behövs för att mark ska kunna användas för bebyggelse på ett ändamålsenligt sätt respektive åtgärden är av större betydelse från allmän synpunkt. Fastighetsbildningen ska ske i den omfattning som avses med ansökan. Om det skulle finnas flera alternativa utföranden så ska det som föranleder minst olägenhet väljas, se 5 kap. 6§ FBL. I det fall en fastighet övergått till en ny ägare under tiden för förrättningen så får denne inte rubba den tidigare ägarens medgivanden eller godkännanden enligt 4 kap. 40§ FBL.

Om det inte föreligger några hinder i prövningen mot att inrätta ett servitut för gc-väg så ska lantmäterimyndigheten meddela ett beslut enligt 4 kap. 25§ FBL samt upprätta

¹¹² Bonde F., et al. (2012), se inledningen till FBL 7 kap. och 7:2 3 st samt prop. 1973:160, s. 207

¹¹³ Ekbäck P. (2011), s. 23 samt Lantmäteriet (2015 b), s. 637

¹¹⁴ Lantmäteriet (2015 b), s. 435

karta över berört område enligt 4 kap. 28§ FBL. I beslutet ska servitutets ändamål, läge, storlek och beskaffenhet i övrigt framgå. De berörda fastigheterna, vilket utrymme som upplåts för vägen samt behövliga föreskrifter för utförandet ska meddelas i beslutet.¹¹⁵ Skälen till beslutet ska tydligt anges enligt 4 kap. 17§ FBL. I beslutet kan lantmäterimyndigheten meddela en viss tid för hur länge servitutet ska bestå. Meddelas ingen tidsrestriktion så är anläggningen beständig tills dess att beslutet upphör. Vid kollision med servitut som redan finns och inte kan utövas jämsides med det nya får det äldre ändras eller upphävas enligt 7 kap. 7§ FBL. Nyttjanderätter får vid kollision oftast ge vika för ett nybildat officialservitut.¹¹⁶

Om en sakägare inte är nöjd med lantmäterimyndighetens beslut får beslutet överklagas till MMD inom den domkrets som berörda fastigheter tillhör enligt 15 kap. 1§ FBL. Beslut får överklagas av den som beslutet angår och om det gått honom eller henne emot, se 22§ FL. Tiden för överklagande räknas enligt 15 kap. 6§ samt 4 kap. 29-30§§ FBL från den dag då lantmäterimyndigheten meddelat sitt beslut om att förrättningen avslutats. Beroende på vilken av delarna i beslutet som överklagas är tidsfristen tre eller fyra veckor, se 15 kap. 2-6§§ FBL. Vidare får MMDs dom överklagas till MÖD och slutligen till HD enligt reglerna i 16-18 kap. FBL.

Enligt 5 kap. 13§ FBL ska förrättningskostnaderna fördelas skäligt mellan delägande fastigheter, främst efter den nytta de har av gc-vägen. Sakägarna har enligt 2 kap. 6§ tredje stycket FBL rätt att komma överens om fördelningen av förrättningskostnaderna. Det utrymme som ska tas i anspråk för gc-vägen får tillträdas vid den tidpunkt som lantmäterimyndigheten bestämmer. Innan tillträde sker ska servitutsbeslutet ha vunnit laga kraft enligt 5 kap. 30§ FBL. Om ingen bestämmelse om tillträde meddelats så får tillträde ske först när uppgifterna om fastighetsbildningen förts i fastighetsregistret. Om det är lämpligt får lantmäterimyndigheten besluta om förtida tillträde som får ske utan hinder av om beslutet vunnit laga kraft, se 5 kap. 30a§ FBL. Om någon, utan skäl, vägrar att avträda marken i rätt tid så har tillträdaren rätt att få handräckning av kronofogden för att få egendomen i besittning, se 5 kap 32§ FBL.

När servitutsbeslutet vunnit laga kraft kan vägen börja byggas och tas i bruk i enlighet med beslutet. Servitutsupplåtelsen förs då in i fastighetsregistrets allmänna del enligt 19 kap. 2-3§§ FBL och fullbordas enligt 1 kap. 2§ FBL. De medför att de sakrättsliga verkningarna inträder fullt ut gentemot tredje man.¹¹⁷

¹¹⁵ Lantmäteriet (2015 b), s. 636

¹¹⁶ Ibid., s. 659

¹¹⁷ Ekbäck, P. (2012), s. 111

6.5.3 Sakägare

Ägarna till härskande och tjänande fastighet samt berörda rättighetshavare är att betrakta som sakägare vid en fastighetsbildningsförrättning.

Övriga utomstående parter som har rätt att överklaga fastighetsbildningsbeslut är länsstyrelsen samt en sådan kommunal byggnadsnämnd som avses i 4 kap. 15§ 3 st FBL, se 15 kap. 7-8§§ FBL. De har rätt att överklaga inom samma tid och på samma sätt som sakägare.

6.5.4 Ersättning

Om ett servitut för väg bildas enligt reglerna i FBL ska ersättning utgå i enlighet med 5 kap. 10-12§§ FBL. Nämda lagrum hänvisar vidare till 4 kap. ExL. Ersättningen beräknas utifrån den belastade fastighetens marknadsvärdeminskning med antingen ett tillägg på 25 procent, ett så kallat expropriationsfall, eller med ett tillägg för den vinst som upplåtelsen medför, ett så kallat vinstfördelningsfall.¹¹⁸ Om upplåtelsen sker med tvång för en allmän nytta är den att betrakta som ett expropriationsfall. Ersättningsfallen beskrivs i avsnitt fem. Avsteg får göras från ersättningsbestämmelserna om sakägarna samtycker till det och parterna således är överens, se 5 kap. 18§ FBL.

Ersättningen ska betalas i pengar¹¹⁹ och utbetalas vid en viss förfallodag enligt 5 kap. 10 och 15§§ FBL. På obetald ersättning ska ränta utgå enligt 5§ RänteL från tiden för tillträde tills det att betalningsfristen löpt ut. Därefter ska dröjsmålsränta enligt 6§ RänteL utgå till de ersättningsberättigade. Om ersättningen fortfarande inte betalas ut får lantmäterimyndigheten förplikta någon att lämna ersättning till en sakägare enligt utskönningsbalkens regler, se 5 kap. 36§ FBL.

Genom hänvisningen i 5 kap. 10a§ till 4 kap. ExL ska ExL regler om värdetidpunkt samt värdejustering vid förhandstillträde tillämpas även vid fastighetsreglering. Det gäller såväl för expropriationsfallen som för vinstfördelningsfallen.¹²⁰ Har en fastighet tillträtts i förtid gäller reglerna i 5 kap. 30a§ FBL. Om den ersättning som ska utgå inte är obetydlig ska förskott utbetalas och den slutliga ersättningen får då inte understiga beloppet som betalats ut i förskott.

¹¹⁸ Prop. 2014/15:71, s. 45

¹¹⁹ Lantmäteriet (2015 b), s. 433

¹²⁰ Ibid., s. 478 samt 483

6.6 Servitut genom avtal

6.6.1 Allmänt

Servitut kan även bildas genom att avtal träffas mellan fastighetsägare. Parterna avtalar alltså om rätt för en härskande fastighet att ta väg, för gång och cykel, över en tjänande fastighet. Reglerna i 7 och 14 kap. JB är tillämpliga för den här formen av servitut. Servitut får enligt 14 kap. 1§ JB upplåtas om det är ägnat att främja en ändamålsenlig markanvändning och endast tar mark, utrymme eller anläggning tillhörande den tjänande fastigheten i anspråk i visst hänseende. Servitutet bör enligt sin definition totalt sett bidra till en positiv nettoeffekt och ett mer rationellt utnyttjande av den fasta egendomen.¹²¹ I vissa fall kan ett servitut tyckas innebära en total belastning, så som rätt för ägaren av den härskande fastigheten att anlägga och nyttja en väg på den tjänande fastigheten. Ett sådant servitut innebär dock att ägaren till den härskande fastigheten har ensamrätt till viss befogenhet, vilket har accepterats i praxis.¹²² Vidare som villkor för servitut så måste ändamålet för upplåtelsen vara av stadigvarande betydelse för den härskande fastigheten.

Enligt 14 kap. 3§ JB är servitutet förenat med äganderätten till den härskande fastigheten och får inte överlåtas särskilt. Upplåtelsen av servitut har enligt 7 kap. 6§ JB ingen begränsning i tiden. Det finns dock inga hinder mot att avtala om en tidsbegränsning.¹²³ Servitutet upphör att gälla vid sammanläggning av härskande och tjänande fastighet, se 14 kap. 12§ JB.

Ägaren till den tjänande fastigheten får endast förpliktas att underhålla väg som avses med servitutet och i övrigt inte betungas mer än nödvändigt. Det åligger den härskande fastighetens ägare att hålla vägen i sådant skick att skada eller olägenhet inte vållas i onödan, se 14 kap. 1§ andra stycket samt 6§ JB. Om servitutsrätten överskrids eller någon av fastighetsägarna åsidosatt sina skyldigheter ska det som rubbats eller eftersatts återställas och fullgöras enligt 14 kap. 7§ JB.

Om den härskande fastighetens ägare bortför en anläggning som är avsedd för servitutet, som tillhör denne, men finns på den tjänande fastigheten så måste marken återställas till tjänligt skick enligt 14 kap. 13§ JB. Om servitutet upphör är ägaren till den härskande fastigheten skyldig att föra bort tillhörande anläggning inom ett års tid.

¹²¹ Beckman L. K., Bäärnhielm M., Cederlöf J., Gerleman E., Hermansson M., **Larsson N.**, Lindberg M., Millqvist G., **Synnergren S.** (2012), se kommentaren till 14 kap. 1§ JB. Se även NJA II 1972 s 376

¹²² Hillert S. (1960), s. 132

¹²³ Beckman L.K., et al. (2012), se kommentaren till 14 kap. 1§ JB, 2 st. Stadigvarande betydelse

I annat fall tillfaller anläggningen den tjänande fastigheten utan lösen. Nämda bestämmelser är dock dispositiva och kan alltså avtalas bort.¹²⁴

Fördelen med servitut är den rättsliga fastighetsanknytningen. Servitutsförhållandet gäller mellan fastigheterna och är alltså oberoende av dess ägare. En svaghet med servitutslösningen vid fastighetssamverkan är att ansvaret för utförande, drift och underhåll inte kan regleras fullständigt. Underhållsansvaret kan antingen läggas på tjänande eller härskande fastighet, men inte fördelas på båda. Vad gäller utförande och drift måste ansvaret fördelas i ett separat avtal. Vid förvaltningen av gemensamma servitut är dock SFL tillämplig.¹²⁵

6.6.2 Förfarande

Ny servitutsupplåtelse

Ett avtalsservitut uppkommer genom att ett avtal träffas mellan parterna, se 7 kap. 1§ JB. Servitut upplåts skriftligen av den tjänande fastighetens ägare enligt 14 kap. 5§ JB. Både den härskande och den tjänande fastigheten samt ändamålet med servitutsupplåtelsen ska anges i upplåtelsehandlingen. De nämnda kraven är alltså minimikrav i fråga om innehållet i upplåtelsehandlingen för att servitutet ska kunna godtas som giltigt. Villkor som inte påverkar bedömningen av upplåtelsens ändamål omfattas däremot inte av skriftlighetskravet.¹²⁶ Om en upplåtelse skulle ske som inte uppfyller nämnda krav så är den utan verkan som upplåtelse av servitut. Avtal kan inte träffas som innebär att servitutsrättigheten ska gälla i en andel i en fastighet eller i en fastighets andel i mark som är samfällid enligt 7 kap. 9§ JB.

Om det finns flera oinskrivna rättigheter på samma fastighet som inte kan utövas vid sidan av varandra så har de sinsemellan företräde efter vilken tidsföljd som de upplåtits. Tidsföljden blir även avgörande för rättigheter vid exekutiv auktion, se 7 kap. 22-23§§ JB.

Servitutsupplåtelsen kan under särskilda omständigheter hävas. Om rättelse inte skett för det fall att servitutsrätten överskridits inom skälig tid efter anmaning och lasten är av väsentlig betydelse så har motstående part rätt att häva servitutet enligt 14 kap. 8§ JB. Om ersättning ska utgå för servitutet och det inte betalats inom en månad efter förfallodagen så har den tjänande fastigheten enligt 14 kap. 9§ JB rätt att häva servitutet. I sådana fall ska fastighetsägaren underrätta den andra fastighetsägaren utan oskäligt dröjsmål, annars går rätten att häva servitutet förlorad. Servitut får inte hävas efter det att vederlag betalas, se 14 kap. 10§ JB.

¹²⁴ Beckman L. K., et al. (2012), se kommentaren till 14 kap. 13§ JB

¹²⁵ Ekbäck P. (2011), s. 23

¹²⁶ Beckman L. K., et al. (2012), se kommentaren till 14 kap. 5§ JB

Servitut får enligt 7 kap. 10§ JB inskrivas i fastighetsregistret. Om förbehåll mot inskrivning görs i avtalet så är förbehållet utan verkan. Ansökan om inskrivning får göras av både ägaren till härskande fastighet som ägaren till tjänande fastighet enligt 23 kap. 1§ JB och ställs till inskrivningsmyndigheten enligt 19 kap. 3§ JB. Ansökan ska ske i pappersform alternativt elektroniskt och innehålla uppgifter om sökandens namn, personnummer, postadress och telefonnummer enligt 19 kap. 10-11§§ JB. Sökanden ska underrättas av inskrivningsmyndigheten om deras beslut enligt 19 kap. 20§ JB.

Särskilda bestämmelser vid överlåtelse av fastighet belastad med servitut

Om en fastighet belastad med servitut överläts så finns det flertalet fall och regler att vara uppmärksam på för att säkerställa att servitutet består. Som rättighetshavare är det alltså viktigt att vara medveten om de risker som rättighetstypen medför.

I det fall fastigheten, vilken servitutsrätten är upplåten på, överläts så åligger det överlåtaren i förhållande till rättighetshavaren att göra förbehåll om upplåtelsen enligt 7 kap. 11§ JB. Säljaren är alltså skyldig att informera köparen om att det finns en oinskriven servitutsbelastning. Förbehållet medför att upplåtelsen gäller mot den som fastigheten överläts till även om rättigheten inte är inskriven. I annat fall gäller servitutsupplåtelsen mot köparen endast om upplåtelsen enligt 17 kap. JB äger företräde framför överlåtelsen på grund av inskrivning eller att den nya ägaren ägde eller borde ägt kännedom om upplåtelsen vid tiden för överlåtelsen, se 7 kap. 14§ JB. Om det går en gc-väg över fastigheten borde ju köparen förmoda att någon har rätt att använda den. Förbehåll som strider mot nämnda bestämmelser avseende servitutets bestånd mot ny ägare av fastigheten är enligt 7 kap. 15§ JB utan verkan. Den nya ägaren till fastigheten måste fullgöra den tidigare ägarens skyldigheter efter det att fastigheten tillträtts enligt 7 kap. 17§ andra stycket JB.

Om fastigheten skulle säljas exekutivt så gäller servitutsupplåtelsen mot den nya ägaren endast om försäljningen skett under förbehåll att rätten ska bestå enligt 12 kap. UB. Skulle fastigheten som besväras av servitutet delas vid fastighetsbildningsåtgärd så gäller rättigheten i samtliga nya fastigheter enligt 7 kap. 27§ JB. Om däremot någon av fastigheterna inte längre omfattas av servitutsområdet så upphör rättigheten i de fastigheterna. Ett servitut gäller inte i mark som frångår den tjänande fastigheten vid en fastighetsreglering enligt 7 kap. 29§ JB. För att servitutet ska bestå så kan lantmäterimyndigheten i fastighetsbildningsbeslutet förordna att rättigheten ska fortsätta gälla, se 5 kap. 33a§ FBL samt 7 kap. 13§ FBL. Servitutet får i sådana fall företrädesrätt i förhållande till andra rättigheter.

6.6.3 Sakägare

Ägarna till tjänande och härskande fastighet är sakägare eftersom servitutupplåtelsen berör de båda fastigheterna. Om annan rättighet berörs vid upplåtandet av servitutet så torde även den rättighetsinnehavaren vara sakägare.

6.6.4 Ersättning

Ersättning till tjänande fastighet

Vederlag kan utgå för avtalsservitut, se 14 kap. 9§ JB. Det verkar dock inte finnas några särskilda regler för hur ersättningen ska bestämmas. De bestämmelser som finns syftar snarare till att ersätta skada som uppkommer under servitutsutövandets gång.

Ersättning ska utgå för skada som åsamkas den tjänande fastigheten genom att den härskande fastighetens ägare åsidosatt sina skyldigheter eller överskridit sin rätt enligt 14 kap. 7§ JB. I det fall servitutsupplåtelsen hävs har fastighetsägaren till den tjänande fastigheten enligt 14 kap. 8-9§§ JB rätt till ersättning för skada om försummelsen inte är av ringa betydelse.

Om fastigheten belastad med servitutsrätten överläts och rättigheten ska gälla mot den nya ägaren, så är den nya ägaren berättigad till vederlag för rättigheten i den mån betalning ska ske efter tillträdet, se 7 kap. 17§ JB.

Ersättning ska enligt 7 kap. 28§ utgå för servitutsrättighet som efter fastighetsbildningsåtgärd gäller i flera fastigheter. Vederlaget tillkommer respektive fastighetsägare i förhållande till den belastning servitutet utgör på fastigheten. Om fastigheten genom fastighetsreglering genomgått en förändring av betydelse för servitutets utövning ska vederlag som utgår för rättigheten jämkas enligt 7 kap. 30§ JB. Talan om jämkning av vederlaget ska väckas inom två månader från det att fastighetsbildningsbeslutet vunnit laga kraft, annars går rätten till talan förlorad.

Ersättning till rättighetshavaren

Ersättning kan utgå till rättighetshavaren i de fall som servitutsrätten inskränks och den härskande fastigheten lider skada.

Ersättning ska enligt 14 kap. 7§ JB utgå för skada som åsamkas den härskande fastigheten genom att den tjänande fastighetens ägare åsidosatt sina skyldigheter. I det fall servitutsupplåtelsen hävs på grund därav är fastighetsägaren till den härskande fastigheten ersättningsberättigad enligt 14 kap. 8§ JB.

Om överlåtaren av fastigheten försummat att göra förbehåll, vilket medför att servitutet inte gäller mot den nya ägaren, ska överlåtaren ersätta servitutshavaren för dennes skada enligt 7 kap. 18§ JB. Om servitutsrättigheten inte skulle gälla mot ny ägare av fastigheten till följd av en exekutiv försäljning så ska enligt 7 kap. 19§ JB den från vilken försäljningen ägt rum ersätta rättighetshavarens skada. Har rättigheten bevarats genom att rättighetshavaren tillskjutit medel enligt 12 kap. UB så kan skadestånd krävas för samma belopp.

Överlåtaren av fastigheten med servitutsupplåtelse är skyldig att ersätta rättighetshavaren för dennes skada om den nya ägaren inte fullföljer sina förpliktelser, se 7 kap. 20§ JB. Den tidigare fastighetsägaren går alltså inte fri från ersättningsanspråk genom att överlåta fastigheten. Förbehåll som upphäver eller inskränker rättighetshavarens rätt till ersättning är enligt 7 kap. 21§ JB utan verkan.

I det fall den avtalade servitutsrättigheten inte kan utövas vid sidan av redan befintlig rättighet på fastigheten har rättighetshavaren enligt 7 kap. 24§ JB rätt till ersättning för skada. Det gäller dock endast om rättighetshavaren vid upplåtelsen inte ägde eller borde ägt kännedom om den andra upplåtelsen.

6.7 Nyttjanderätt

6.7.1 Allmänt

Markåtkomsten för gc-vägar kan även tillskapas genom nyttjanderättsavtal. Nyttjanderätt är en upplåtelse som genom avtal av fastighetsägaren till någon annan låter begagna hela eller en del av fastigheten. Nyttjanderätt är enligt JB huvudsakligen av två karaktärer, helnyttjanderätt och partiell nyttjanderätt. En helnyttjanderätt innebär att fastighetsägaren avstår från att nyttja mark som nyttjanderätten avser till förmån för nyttjanderättshavaren. Denne får istället för fastighetsägaren använda det upplåtna området och ha besittning till det. En partiell nyttjanderätt innebär att rättighetshavaren får tillträde till fastigheten för att använda den men att besittningen består hos fastighetsägaren, som i övriga hänseenden fortsätter sin markanvändning.¹²⁷ Nyttjanderätt för gc-väg torde kategoriseras som partiell nyttjanderätt, vilken upptar en del av en annan fastighet.

Något som är utmärkande för nyttjanderätterna är att de är upplåtna till viss bestämd person på förmånssidan. Det skiljer sig mot servitutsupplåtelser, som är knutna till viss fastighet även på förmånssidan. Nyttjanderätten går dessutom ut på en aktiv användning av fastigheten genom en positiv handling.¹²⁸ Nyttjanderättsupplåtelsen måste avse en eller flera preciserade fastigheter. Fastigheterna behöver som tidigare nämnts inte tas totalt i anspråk utan kan även avse ett visst område av en eller flera fastigheter.

Nyttjanderätter är inte bindande längre än femtio år från det att avtalet slöts enligt 7 kap. 5§ JB. Tiden ska räknas från det att avtalet slöts, oavsett om avtalet ska tillämpas först från en senare tidpunkt eller om det ska ha giltighet retroaktivt för förfluten tid.¹²⁹ Bestämmelserna om maximitid i nämnda paragraf är bindande och kan alltså inte frångås genom avtal.¹³⁰ Ingenting hindrar dock att det avtalas om längre tid men bestämmelsen innebär att vardera part har rätt att frånträda avtalet när tidsgränsen är överskriden. Upplåtelse för någons livstid gäller dock utan begränsning till viss tid enligt 7 kap. 5§ första stycket, tredje meningen JB.

6.7.2 Förfarande

Nyttjanderätter upplåts enligt 7 kap. 1§ JB genom avtal på förmögenhetsrättslig väg.¹³¹ Det finns inga speciella krav i JB eller annan lagstiftning för hur avtal om upplåtelse

¹²⁷ Beckman L. K., et al. (2012), se under 7 kap. JB ”Allmänt om nyttjanderätter”

¹²⁸ Ibid., se under 7 kap. JB ”Grunddrag hos nyttjanderätter och servitut”

¹²⁹ SOU 1960:25, s. 282

¹³⁰ Prop. 1970:20, s. B 363 f.

¹³¹ Beckman L. K., et al. (2012), se under 7 kap. 1§ JB

av nyttjanderätt ska upprättas. Istället blir AvtL regler tillämpliga. Det innebär att avtalet blir bindande när parterna träffat sin överenskommelse, oavsett avtalets form. Avtalet kan alltså vara muntligt.¹³² Avtal kan inte träffas som innebär att nyttjanderätten ska gälla i en andel i en fastighet eller i en fastighets andel i mark som är samfälld enligt 7 kap. 9§ JB.

Om det finns flera oinskrivna rättigheter på samma fastighet som inte kan utövas vid sidan av varandra så har de sinsemellan företräde efter vilken tidsföljd som de upplåtits. Tidsföljden blir även avgörande för rättigheter vid exekutiv auktion, se 7 kap. 22-23§§ JB.

Om nyttjanderätten upplåtits genom skriftlig handling så får den inskrivas enligt 7 kap. 10§ JB. Genom inskrivningen anses nyttjanderätten vara känd och får fullt sakrättsligt skydd.¹³³ Förbehåll mot inskrivning är utan verkan.

Ansökan om inskrivning får göras av både ägaren till fastigheten som rättighetsinnehavaren enligt 23 kap. 1§ JB och ställs till inskrivningsmyndigheten enligt 19 kap. 3§ JB. Ansökan ska ske i pappersform alternativt elektroniskt och innehålla uppgifter om sökandens namn, personnummer, postadress och telefonnummer enligt 19 kap. 10-11§§ JB. Sökanden ska underrättas av inskrivningsmyndigheten om deras beslut enligt 19 kap. 20§ JB.

Särskilda bestämmelser om ändring i nyttjanderättsavtalet

Det är viktigt för parterna att veta hur de ska förhålla sig till avtalet och vad som gäller om de börjar göra ändringar i eller tillägg till det. Om parterna kommer överens om förlängning av upplåtelseiden gäller det enligt 7 kap. 7§ JB som ny upplåtelse. Rättsläget är alltså detsamma som om ett nytt avtal träffas. Obligationsrättsligt så innebär det att den gällande upplåtelsen mellan parterna upphör och ersätts av det nya upplåtelseavtalet. Om parterna inte är medvetna om att ändringsavtalet innebär en ny upplåtelse så behandlas ibland inte viktiga avtalsfrågor lika uttömmande som i huvudavtalet. Då får en avtalstolkning göras för att undersöka om parterna avsett att villkoren i det tidigare huvudavtalet ska gälla.¹³⁴

En överenskommelse om ändring i eller tillägg till upplåtelseavtalet gäller enligt 7 kap. 8§ JB som ny upplåtelse i förhållande till ny ägare av fastigheten eller innehavare av rättighet i fastigheten. Om ändringen eller tillägget sker i ett avtal som upprättats

¹³² Beckman L. K., et al. (2012), se under 7 kap. JB ”Avtalsform”

¹³³ Ibid., se under 7 kap. 10§ JB

¹³⁴ Ibid., se under 7 kap. 7§ JB

skriftligen så ska den anmärkas på avtalshandlingen om någon av parterna begär det. Anmärkningen gäller då som förbehåll enligt 7 kap. 12§ JB.

Särskilda bestämmelser vid överlåtelse av fastighet belastad med nyttjanderätt

Om en fastighet belastad med nyttjanderätt överläts så finns det flertalet fall och regler att vara uppmärksam på för att säkerställa att rättigheten består. Som rättighetshavare är det alltså viktigt att vara medveten om de risker som rättighetstypen medför.

I det fall fastigheten, vilken nyttjanderätten är upplåten på, överläts så åligger det överlåtaren i förhållande till rättighetshavaren att göra förbehåll om upplåtelsen enligt 7 kap. 11§ JB. Säljaren är alltså skyldig att informera köparen om att det finns en oinskriven rättighetsbelastning. Förbehållet medför att upplåtelsen gäller mot den som fastigheten överläts till även om rättigheten inte är inskriven. I annat fall gäller upplåtelsen mot den fastigheten överlåtits endast om nyttjanderätten enligt 17 kap. JB äger företräde framför överlåtelsen på grund av inskrivning eller att den nya ägaren ägde eller borde ägt kännedom om upplåtelsen vid tiden för överlåtelsen, se 7 kap. 14§ JB. Om det går en gc-väg över fastigheten borde ju köparen förmoda att någon har rätt att använda den. Förbehåll som strider mot nämnda bestämmelser avseende nyttjanderättens bestånd mot ny ägare av fastigheten är enligt 7 kap. 15§ JB utan verkan. Den nya ägaren till fastigheten måste fullgöra den tidigare ägarens skyldigheter efter det att fastigheten tillträtts enligt 7 kap. 17§ andra stycket JB.

Om fastigheten skulle säljas exekutivt så gäller nyttjanderättsupplåtelsen mot den nya ägaren endast om försäljningen skett under förbehåll att rätten ska bestå enligt 12 kap. UB.

Skulle fastigheten som besväras av nyttjanderätten delas vid fastighetsbildningsåtgärd så gäller rättigheten i samtliga nya fastigheter enligt 7 kap. 27§ JB. Om däremot någon av fastigheterna inte längre omfattas av nyttjanderättsområdet så upphör rättigheten i de fastigheterna. En nyttjanderätt gäller inte i mark som frångår den fastighet i vilken rättigheten är upplåten i vid en fastighetsreglering enligt 7 kap. 29§ JB. För att nyttjanderätten ska bestå så kan lantmäterimyndigheten i fastighetsbildningsbeslutet förordna att rättigheten ska fortsätta gälla, se 5 kap. 33a§ FBL samt 7 kap. 13§ FBL. Nyttjanderätten får i sådana fall företrädesrätt i förhållande till andra rättigheter.

6.7.3 Sakägare

Nyttjanderätten upplåts genom ett avtalsförhållande vilket gör att avtalsparterna blir sakägare i frågan. Avtalsparterna utgörs av fastighetsägaren till vilken nyttjanderätten upplåts och rättighetshavaren. Om annan rättighet berörs vid upplåtandet av nyttjanderätten så torde även den rättighetsinnehavaren vara sakägare.

6.7.4 Ersättning

Ersättning till fastighetsägaren

Vederlag kan utgå för upplåtelse av nyttjanderätter men det är inte ett måste. Det finns dock inte några särskilda regler för hur ersättningen ska bestämmas i de fall den ska utgå. De bestämmelser som finns syftar snarare till att ersätta skada som uppkommer under nyttjanderättsutövandets gång.

Om fastigheten belastad med nyttjanderätten överläts och rättigheten ska gälla mot den nya ägaren, så är den nya ägaren berättigad till vederlag för rättigheten i den mån betalning ska ske efter tillträdet, se 7 kap. 17§ JB.

Ersättning ska enligt 7 kap. 28§ utgå för nyttjanderätt som efter fastighetsbildningsåtgärd gäller i flera fastigheter. Vederlaget tillkommer respektive fastighetsägare i förhållande till den belastning rättigheten utgör på fastigheten. Om fastigheten genom fastighetsreglering genomgått en förändring av betydelse för nyttjanderättens utövning ska vederlag som utgår för rättigheten jämkas enligt 7 kap. 30§ JB. Talan om jämkning av vederlaget ska väckas inom två månader från det att fastighetsbildningsbeslutet vunnit laga kraft, annars går rätten till talan förlorad.

Ersättning till rättighetshavaren

Ersättning kan utgå till rättighetshavaren i de fall som nyttjanderätten inskränks och rättighetshavaren lider skada. Om överlåtaren av fastigheten försummat att göra förbehåll, vilket medför att nyttjanderätten inte gäller mot den nya ägaren, ska överlåtaren ersätta rättighetshavaren för dennes skada enligt 7 kap. 18§ JB. Om nyttjanderätten inte skulle gälla mot ny ägare av fastigheten till följd av en exekutiv försäljning så ska enligt 7 kap. 19§ JB den från vilken försäljningen ägt rum ersätta rättighetshavarens skada. Har rättigheten bevarats genom att rättighetshavaren tillskjutit medel enligt 12 kap. UB så kan skadestånd krävas för samma belopp.

Överlåtaren av fastigheten med nyttjanderättsupplåtelsen är skyldig att ersätta rättighetshavaren för dennes skada om den nya ägaren inte fullföljer sina förpliktelser, se 7 kap. 20§ JB. Den tidigare fastighetsägaren går alltså inte fri från ersättningsanspråk genom att överlåta fastigheten. Förbehåll som upphäver eller inskränker rättighetshavarens rätt till ersättning är enligt 7 kap. 21§ JB utan verkan.

I det fall den avtalade nyttjanderätten inte kan utövas vid sidan av redan befintlig rättighet på fastigheten så har rättighetshavaren enligt 7 kap. 24§ JB rätt till ersättning för skada. Det gäller dock endast om rättighetshavaren vid upplåtelsen inte ägde eller borde ägt kännedom om den andra upplåtelsen.

6.8 Expropriation

6.8.1 Allmänt

En fastighet som tillhör annan än staten får enligt 1 kap. 1 § ExL genom expropriation tas i anspråk med äganderätt, nyttjanderätt eller servitutsrätt. Det som kan exproprieras är det som utgör fast egendom enligt definitionen i 1 kap. 1 § JB.¹³⁵ Begreppet expropriation faller tillbaka på den grundläggande bestämmelsen om enskildas egendomsskydd som stadgas i 2 kap. 15 § RF. Där anges att vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom, utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. I sådant fall ska den som tvingas avstå sin egendom vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten.

Expropriation kan genomföras som äganderättsexpropriation eller rättighetsexpropriation. Äganderättsexpropriation innebär att den exproprierade fastigheten tas i anspråk med äganderätt. Eventuella rättigheter som belastar fastigheten upphör. Förvärvet är för sin giltighet inte beroende av att den föregående ägaren var rättmätig ägare och alltså hade lagfart på fastigheten enligt 20 kap. 9 § JB. Expropriation kan även ske genom att en rättighet upplåts i en fastighet, det sker alltså en rättighetsexpropriation. Genom expropriationen kan antingen nyttjanderätt eller servitut upplåtas. I 1 kap. 4 § ExL finns regler om företrädet av expropriationsrättigheterna angivna. Av 7 kap. 1 § första stycket samt 14 kap. 1 § tredje stycket JB framgår att bestämmelserna i JB om nyttjanderätt och servitut inte är tillämpliga på expropriationsrättigheter. Däremot är bestämmelserna om ändring eller upphävande av servitut som framgår av 7 kap. FBL tillämpliga.¹³⁶ En nyttjanderätt eller ett servitut som tillkommit genom expropriation har obegränsad varaktighet och giltighet i tiden.¹³⁷ Det är inte möjligt att överföra en rättighet från en rättighetshavare till den exproprierade.¹³⁸ Istället måste en mot fastigheten riktad expropriation tillskapa rättigheten, som sedan tränger ut den tidigare (i den mån de inte kan utövas gemensamt).¹³⁹ Expropriation för gc-vägar torde kunna ske dels genom äganderättsexpropriation och dels genom rättighetsexpropriation.¹⁴⁰

Inte bara äganderätt eller rättighet i fastighet är föremål för expropriation. Av 1 kap. 2 § andra stycket ExL framgår att även en annan anläggning på annans mark jämställs med fastighet. Det är inte enbart hela fastigheter som omfattas vid expropriation, utan även

¹³⁵ Prop. 1972:109, s. 387

¹³⁶ Dahlsjö A., et al. (2010), se under 1 kap. 1 §

¹³⁷ SOU 1969:50, s. 56

¹³⁸ Ibid., s. 56-57

¹³⁹ Dahlsjö A., et al. (2010), se under 1 kap. 1 §

¹⁴⁰ Egen kommentar

delar av fastigheter.¹⁴¹ Av förarbetena till lagen framgår att även en andel i fastighet, en samfällighet eller en andel i en samfällighet kan exproprieras.¹⁴² Vidare kan expropriation ske för tredimensionella fastigheter och fastighetsutrymmen.¹⁴³

De allmänna intressena som omfattas av 2 kap. 15 § RF finns uppräknade i 2 kap. ExL, som så kallade expropriationsändamål. De olika ändamålen är inte klart och entydigt avgränsade från varandra, vilket medför en viss valfrihet för den som ansöker om expropriation. Enligt 2 kap. 12 § ExL får emellertid expropriation inte ske om ändamålet lämpligen bör tillgodoses på annat sätt.¹⁴⁴

För gc-vägar är expropriationsändamålet avseende samfärdsel och transport i 2 kap. 2 § ExL det mest uppenbara valet. Paragrafen syftar till att tillgodose det allmänna kommunikationsbehovet, bland annat för allmän väg. För allmän väg kan mark även tas i anspråk med vägrätt enligt VägL, vilket enligt förarbetena till ExL konstateras vara det institut som ska användas.¹⁴⁵ Bestämmelsen i 2 kap. 2 § ExL omfattar även gator och andra trafikanläggningar som kan lösas in som allmän platsmark enligt reglerna i 6 kap. 13 § PBL och 5 kap. 8 a § FBL. Lagrummet innebär således en dubbelreglering i förhållande till VägL, PBL och FBL. Det har emellertid inte bedömts som en olägenhet. För markägaren spelar det i stort sett ingen roll om marken tas i anspråk med den ena eller andra lagen då samma ersättningsregler tillämpas, se avsnitt fem. I praktiken har ExL tillämpats i mycket liten omfattning.¹⁴⁶

Behovet av mark för enskilda vägar kan inte tillgodoses av 2 kap. 2 § ExL utan får i första hand bildas inom ramen för AL. I vissa fall hade eventuellt 2 kap. 4 § ExL tillämpas för att tillgodose kommunikationsbehov som inte är allmänna. Paragrafen medger expropriation för att bereda utrymme åt anläggning av större betydelse, antingen för riket, orten eller viss befolkningsgrupp. Ett annat ändamål som skulle kunna tillämpas är värdestegringsexpropriation enligt 2 kap. 11 § ExL. Ytterligare ett ändamål skulle kunna åberopas vid ansökan och det är expropriation för tätbebyggelseändamål enligt 2 kap. 1 § tredje stycket ExL.¹⁴⁷

¹⁴¹ Prop. 1972:109, s. 387

¹⁴² Ibid., s. 263, 387 och 420

¹⁴³ Prop. 2002/03:116, s. 87 samt prop. 2004/05:169, s. 44

¹⁴⁴ Dahlsjö A., et al. (2010), se inledande lagkommentaren

¹⁴⁵ Prop. 1972:109, s. 198

¹⁴⁶ Dahlsjö A., et al. (2010), se under 2 kap. 2 §

¹⁴⁷ Egen kommentar

6.8.2 Förfarande

Med expropriation avses tvångsmässigt avstående av fast egendom mot ersättning för tillgodoseende av ett allmänt intresse.¹⁴⁸ I lagen utgår begreppet från hela det förfarande som inleds med en ansökan om expropriationstillstånd och fortsätter med tillstånd givet av regeringen, rättegång vid mark- och miljödomstol samt betalning av expropriationsersättningen. Expropriationen är fullbordad när ersättningen satts ned eller betalats ut enligt 6 kap. 9§ ExL, varpå den exproprierande genast har rätt att tillträda egendomen. Det finns även en möjlighet till att förvärvet kan ske vid ett tidigare tillfälle i processen genom ett så kallat kvalificerat förhandstillträde enligt 5 kap. 17§ ExL. Fastighetsägarens rådighet över expropriationsföremålet kan begränsas redan innan äganderättsövergången. Det sker antingen genom en överenskommelse mellan parterna eller med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 3§ ExL.¹⁴⁹

Expropriationsförfarandet inleds med en skriftlig ansökan till regeringen som prövar om tillstånd ska beviljas, se 3 kap. 1-2§§ ExL. I tillståndet bestäms vad expropriationen ska omfatta samt med vilken rätt den ska ske enligt 3 kap. 4§ ExL. Tillståndet till expropriationen förfaller enligt 3 kap. 6§ ExL om saken inte har fullföljts genom ansökan om stämning till domstol inom ett år från det att tillståndet beviljades. Stämningen ska ansökas om hos MMD inom det område där fastigheten är belägen, se 5 kap. 1-2§§ ExL. Stämningsansökan ska utföras i enlighet med reglerna i 5 kap. 5§ ExL. Talan får väckas av den som sökt eller fått tillstånd till expropriation beviljad. Om tillstånd har meddelats och fastigheten eller del därav har tillträtts av den exproprierande får även sakägare väcka talan, se 5 kap. 4§ ExL.

I det fall stämningsansökan som gjorts av den exproprierande inte avvisas ska MMD utfärda stämning på fastighetsägaren och övriga kända sakägare. I det fall stämningsansökan gjorts av annan ska domstolen utfärda stämning på den exproprierande samt kalla alla kända sakägare för att inträda som parter i målet, se 5 kap. 6§ ExL. Om fastighetsindelningen ändras eller nyttjanderätt eller servitut bildas ska den exproprierande överlämna karta och beskrivning över området till domstolen, vilka ska vara upprättade av lantmäterimyndigheten på samma sätt som vid en ordinarie fastighetsbildningsförrättning enligt 5 kap. 10§ ExL. Domstolen får sedan handlägga och avgöra expropriationsmålet utan att parterna nödvändigtvis måste närvara, se 5 kap. 14§ ExL.

Om parterna är missnöjda med utgången i MMD kan de överklaga domen till MÖD (Svea hovrätt) och vidare till HD, se 1 kap. 1-2§§ LMM. Domstolen ska bestämma

¹⁴⁸ Dahlsjö A., et al. (2010), se under 1 kap. 1 §

¹⁴⁹ Ibid.

vilken ersättning som ska utgå till vardera sakägare, men ersättningen får aldrig bestämmas till ett högre belopp än vad den ersättningsberättigade har begärt eller till ett lägre belopp än vad den exproprierande erbjudit, se 5 kap. 23, 25-26§§ ExL. Ersättning ska bestämmas i pengar och betalas ut på en gång enligt 5 kap. 27§ ExL. Domstolen ska besluta om ersättningen ska nedsättas hos länsstyrelsen eller om den ska utbetalas direkt till den ersättningsberättigade (med efterföljande anmälan hos länsstyrelsen av den exproprierande om att ersättningen betalats ut), se 6 kap. 1-4§§ ExL. Nedsättningen och anmälan ska ske inom tre månader från det att domen, med avgörande i samtliga frågor, vunnit laga kraft. Om fastigheten helt eller delvis tillträtts ska det istället ske inom en månads tid från det att domen varigenom ersättningen bestämdes vann laga kraft enligt 6 kap. 7§ ExL.

Expropriationen är fullbordad när samtliga frågor i saken slutligen avgjorts och den exproprierande inom föreskriven tid fullgjort sina åtaganden enligt 6 kap. 9§ ExL. Skulle den exproprierande försumma åtagandena och fastigheten varken helt eller delvis tillträtts så är expropriationsrätten förverkad enligt 6 kap. 11§ ExL.

Om expropriationstillståndet beviljats ska den exproprierande svara för samtliga kostnader som uppkommit i ärendet enligt 7 kap. 1§ ExL. I högre rättsinstanser svarar den exproprierande för sina egna kostnader samt de kostnader som uppkommer för motparten genom att talan fullföljts, se 7 kap. 3§ ExL.

Förfarandeprocessen är den samma oavsett om det är en del av eller en hel fastighet som exproprieras.

6.8.3 Sakägare

Att vara sakägare i ett expropriationsförfarande är såväl en processförutsättning som en förutsättning för att få bifall på ersättningsanspråk.¹⁵⁰ Utgångspunkten i ExL är att sakägarkretsen i möjligaste mån ska klargöras i expropriationsmålet, men lagen saknar definition av begreppet sakägare. I förarbetena till lagen fanns förslag på en lagstadgad definition som slutligen avvisades då man var rädd för dess verkningar.¹⁵¹ I 1 kap. 5§ andra stycket ExL anges endast att lagens bestämmelser om sakägare inte gäller innehavare av fordran för vilken fastigheten svarar. Med hänsyn till den varierande innebörd som sakägarbegreppet har enligt olika lagar bör försiktighet vidtas med att dra paralleller till annan lagstiftning gällande att avgränsa begreppets innebörd i ExL.¹⁵² Möjligen skulle viss ledning kunna hämtas från innebörden som begreppet har i näraliggande lagstiftning som även den möjliggör att fastigheter kan tas i anspråk med

¹⁵⁰ Dahlsjö A., et al. (2010), se under 1 kap. 5 §

¹⁵¹ Prop. 1972:109, s. 187

¹⁵² SOU 1969:50, s. 63. Jämför t.ex. med prop. 1997/98:45, s. 482-483

tvång. I förarbetena till både AL och LL framgår att sakägarkretsen enligt de lagarna har utformats i nära anslutning till vad som gäller enligt ExL.¹⁵³

För att försöka klargöra sakägarkretsen i respektive mål finns flertalet bestämmelser. Den exproprierande har skyldighet att se till att de för denne kända sakägarna uppges redan i tillståndsärendet, se 3 kap. 2§ första stycket 3 ExL, samt lägga fram uppgifter om dem enligt 5 kap. 5§ första stycket 3 och 6§ andra stycket ExL. Detsamma gäller för fastighetsägaren som annars kan bli ersättningsskyldig till sakägare enligt 5 kap. 7§ ExL. Vidare ska domstolen utfärda stämning på de okända sakägare som kan finnas, se 5 kap. 6§ tredje stycket ExL.

Enbart den som är innehavare av ett anspråk gentemot expropriationsföremålet av sakrättslig natur är att anse som sakägare. Det innebär att ägaren till den egendom som ska exproprieras är sakägare och även den som övertar fastigheten under expropriationsprocessen och därmed inträder i förra ägarens ställning.¹⁵⁴ Likaså är ägarna till de fastigheter som deltar i en samfällighet sakägare om det är en samfällighet som är föremål för expropriation. Skulle samfälligheten förvaltas av en samfällighetsförening enligt SFL så torde den, i linje med fastighetsbildning, inträda som sakägare i samtliga delägande fastighetsägars ställe.¹⁵⁵

Sakägarkretsen inrymmer även innehavarna av särskilda rättigheter i egendomen, så som nyttjanderätt och servitut, vilka i princip utgörs av sakrätter. Även om rättigheter enligt 7 kap. JB inte är förenade med något fullt utbildat sakrättsligt skydd så är rättighetshavarna sakägare. Ägare till servitutsberättigade fastigheter anses som sakägare när rätten som servitutshavare är beroende av expropriationen. Servitutshavaren bör kunna anses som sakägare även om den härskande i servitutsförhållandet inte är en fastighet, se 13 kap. 1§ andra stycket samt 14 kap. 2§ JB.¹⁵⁶

Innehavare av rena obligationsrättsliga anspråk anses inte som sakägare i linje med allmän skadeståndsrätt. Inte heller den som använder mark med stöd av allemansrätten eller den som innehar sakrätt utan anknytning till expropriationsföremålet är att anse som sakägare. Från sakägarkretsen är innehavare av fordringar för vilka fastigheten svarar uttryckligen undantagna.¹⁵⁷

¹⁵³ Prop. 1973:157, s. 109-110 och 145 samt prop. 1973:160, s. 229-230

¹⁵⁴ Jämför med NJA 1970 s. 381

¹⁵⁵ Jämför med prop. 1988/89:77, s. 76-77

¹⁵⁶ Dahlsjö A., et al. (2010), se under 1 kap. 5 §

¹⁵⁷ Ibid.

6.8.4 Ersättning

Expropriationsersättning bestäms enligt reglerna i 4 kap. ExL vilka beskrevs i avsnitt fem.

6.9 Markåtkomstmatris

FÖRFARANDE	Vägrätt	Vägrätt typfall 1	Gemensamhetsanläggning
FÖRFARANDE	Vägplan som Trafikverket fastställer	Avtal	Förrättning hos Lantmäteriet
UPPFYLLA VILLKOR	Intresseavvägning (4-6§§ VägL), minsta möjliga intrång (13§ VägL), miljöpåverkan (6 kap. MB), ej större motsättning (17§ VägL)	Mindre åtgärd, befintlig väg (10§ VägL), allmänna avtalsvillkor (AvtL)	Stadigvarande, ändamålsenlig (1§ AL), väsentlighet (5§ AL), båtnad (6§ AL), opinion (7§ AL), ekonomiskt försvarbart (8§ AL), ej planstridig (9-10§§ AL), minsta möjliga olägenhet (11§ AL)
KAN ÖVERKLAGAS	Ja	Nej	Ja
TYP AV UPPLÅTELSE	Tvång	Frivillig	Tvång eller frivillig
ANSPRÅKTAGANDE AV MARK	Totalt	Totalt	Totalt men samfällt för deltagande fastigheter
ANKNYTNING	Fastighet	Fastighet	Fastighet
TIDSBEGRÄNSNING	Obegränsad	Obegränsad	Obegränsad, men kan begränsas vid behov
FÖRHÅLLANDE TILL ANDRA RÄTTIGHETER	Företrädesrätt	Företrädesrätt	Företrädesrätt
TILLTRÄDE	När vägplanen vunnit laga kraft	Vid avtalad tidpunkt	Lantmäteriet beslutar
VÄRDETIDPUNKT	Den dag marken tas i anspråk	Den dag marken tas i anspråk	När anläggningsbeslutet vinner laga kraft
KOSTNADER	Väghållaren står för dem	Väghållaren står för dem	Efter nytta
ERSÄTTNINGSREGLER	ExL	ExL	ExL alt. vinstdelning
ANSVAR VID PERSONSKADA PÅ GC-VÄG	Trafikverket	Trafikverket	Deltagande fastigheter
ANMÄRKNINGSVÄRT	Måste följa vägplanen och följa allmän väg dikt an	Måste vara frivilliga överenskommelser med alla berörda	Måste följa anläggningsbeslutet

Markåtkomst för gång- och cykelvägar

AL 49§-servitut	FBL-servitut	Avtalsservitut	Nyttjanderätt	Expropriation
Förrättning hos Lantmäteriet	Förrättning hos Lantmäteriet	Avtal	Avtal	Ansökan till regeringen och därpå stämnings-ansökan till MMD
Stadigvarande, ändamålsenlig (JB 14:1) väsentlighet, ej synnerliga men (49§ AL), ekonomiskt försvarbart (8§ AL), ej planstridig (9-10§§ AL), minsta möjliga olägenhet (11§ AL)	Stadigvarande, ändamålsenlig (JB 14:1), varaktigt lämpad (FBL 3:1) båtad (FBL 5:4), opinion, förbättring (FBL 5:5), väsentlighet (FBL 7:1)	Stadigvarande betydelse, ändamålsenlig (JB 14:1), allmänna avtalsvillkor (AvtL)	Allmänna avtalsvillkor (JB 7:1 samt AvtL)	Expropriations-ändamål (2 kap. ExL), intresse-avvägning (RF 2:15)
Ja	Ja	Nej, men stämma i domstol	Nej, men stämma i domstol	Ja
Tvång eller frivillig	Tvång eller frivillig	Frivillig	Frivillig	Tvång
I visst hänseende	I visst hänseende	I visst hänseende	Totalt eller i visst hänseende	Totalt eller i visst hänseende
Fastighet	Fastighet	Fastighet	Person	Fastighet
Obegränsad	Obegränsad	Obegränsad, men kan begränsas genom avtalet	50 år	Obegränsad
Företräde efter förordnande	Företräde efter förordnande	Företräde efter förordnande	Företräde efter förordnande	Företrädesrätt
Lantmäteriet beslutar	Lantmäteriet beslutar	Vid avtalad tidpunkt	Vid avtalad tidpunkt	När expropriationen fullbordats och ersättning betalats ut
När servitutsbeslutet vinner laga kraft	När fastighetsbildningsbeslutet vinner laga kraft	Avtalstidpunkten	Avtalstidpunkten	Då expropriations-målet slutligen avgörs
Efter nytta	Efter nytta	Fritt att avtala om	Fritt att avtala om	Expropriören står för dem
ExL alt. vinstdelning	ExL alt. vinstdelning	Fritt att avtala om	Fritt att avtala om	ExL
Härskande fastighet	Härskande fastighet	Härskande fastighet	Nyttjanderätts-havaren	Expropriören
Utförande och drift i separat avtal, måste finnas särskilda skäl för att servitut är bättre än ga*	Utförande och drift i separat avtal, måste finnas särskilda skäl för att servitut är bättre än ga	Se till att skriva in rättigheten för beständighet och sakrättsligt skydd	Var observant på ändringar i avtalet, se till att skriva in rättigheten	Sällan använt instrument för markåtkomst

*Ga är en förkortning för gemensamhetsanläggning.

7 Cykelvägars gränsdragning och begränsningar

Cykelvägar klassas enligt VägL definition som en typ av väganordning. I förarbetena till lagen uttalades att det är självklart att cykelvägar ska anses tillhöra väg om de ligger i omedelbar anslutning till vägbanan i övrigt.¹⁵⁸ Om cykelvägen till kortare eller längre sträcka är lagd på visst avstånd från själva vägen eller fått en annan sträckning så kan det dock vara tveksamt att betrakta den som tillhör till väg. En separat sådan särskild cykelväg kan emellertid ha ett påtagligt samband med den övriga vägen, genom att den ur trafiksäkerhetssynpunkt och på ett lämpligt sätt, avlastar vägen från viss typ av trafik. Det torde i så fall vara tillåtet för väghållaren att få utrusta bilvägen med en sådan anläggning (cykelväg) och redovisa det i vägplanen. Det är däremot inte möjligt för en väghållare, enligt VägL, att anlägga eller överta en cykelväg som är helt fristående i den bemärkelsen att den inte har något funktionellt samband med vägen. För att det ska vara möjligt krävs det att cykelvägen i sig ska kunna betraktas som väg.¹⁵⁹ I allmänhet faller cykelvägar utanför begreppet allmän väg, på grund av hur allmän väg definieras i lagen.¹⁶⁰ Allmänna vägar är nämligen sådana som är upplåtna för allmän samfärdsl och inkluderar samtliga trafikslag.¹⁶¹ En cykelväg kan i dagsläget inte heller byggas enbart av det skälet att det finns ett behov av en cykelväg som exempelvis förbinder två orter eller att det vore önskvärt att anlägga en led för rekreationscykling. Inte heller kan det sägas att cykling som transportsätt lyfts fram i VägL eller att cykling i egentlig bemärkelse betraktas som ett eget transportsätt. Det kan finnas fall då det finns ett intresse, ett allmänt sådant, att anlägga en cykelled helt utan funktionellt samband med allmän väg.¹⁶²

Det finns alltså en juridisk problematik gällande cykelvägar som mynnar ut i frågor om det funktionella sambandet och problem med felande länkar. Vidare måste förekomsten av kommunala väghållare beaktas. Trafikverket anser att ett funktionellt samband kan finnas med flera befintliga allmänna vägar och inte bara en specifik väg, ett synsätt som dock ännu inte prövats rättsligt. Enligt Trafikverkets mening så ger förarbetena till VägL stöd för att skapa fristående cykelvägar under förutsättning att de har ett funktionellt samband med en eller flera vägar. Något krav på att de ska ligga precis intill allmän bilväg finns inte.¹⁶³

¹⁵⁸ SOU 2012:70, s. 200 samt prop. 1971:123

¹⁵⁹ SOU 2012:70, s. 200 och 265

¹⁶⁰ Prop. 1943:223 samt SOU 1968:17

¹⁶¹ Prop. 1971:123, s. 24 samt 1§ VägL

¹⁶² SOU 2012:70, s. 268

¹⁶³ Trafikverket (2015 I)

Cykelvägar längs statliga vägar tillkommer genom en planprocess enligt VägL eller genom ett förändringsärende, där en kommunal väg eller gata inom detaljplan förändras till statlig väg. Om en cykelväg tillkommer eller ändras på detta sätt beror på vilken funktion den har, exempelvis om den ska avlasta den parallella vägen eller om den ska förena ett bostadsområde. Vilken utgången blir kan dock variera. Cykelvägar kan också tillkomma genom nyttjanderättsavtal mellan den statliga väghållaren, Trafikverket, och fastighetsägare. Då är cykelvägen inte en väganordning enligt VägL definition, men staten sköter driften eftersom vägen tillkommit på statens initiativ. Även kommuner bygger cykelvägar längs med allmänna vägar genom att upplåta nyttjanderättsavtal. Nyttjanderättsavtal är oftast tidsbegränsade och kan av ändringar eller andra skäl bli ogiltiga över tiden vilket kan ställa till problem. Det finns även andra varianter på bildande av cykelvägar, bland annat enskilda cykelvägar som tillkommit på initiativ av fastighetsägare eller samfällighetsföreningar.¹⁶⁴ De olika markåtkomstsätten finns beskriva i tidigare avsnitt, se 6.1 – 6.8.

Ibland hänvisas, när cykelväg saknas längs en allmän väg, till enskilda vägar. Det kan dock endast göras om en överenskommelse träffats med fastighetsägaren eller denne uppbär bidrag för vägen, annars är cykling tillåten endast i den mån allemansrätten tillåter det.¹⁶⁵ Allmänheten har med stöd av allemansrätten rätt att bland annat cykla på enskilda vägar. De enskilda vägarna kan däremot inte upplåtas för allmän trafik, såvida inte statsbidrag utgår eller överenskommelser träffats om tillåtlighet för allmän cykeltrafik.¹⁶⁶ Enligt 3 kap. 6 och 12 §§ trafikförordningen (1998:1276) är cykling tillåten på allmän väg, men ska helst föras på cykelbana om sådan finns.

Utgångspunkten i VägL är att en allmän väg är till för den allmänna samfärdseln. Det finns med andra ord en underförstådd skyldighet för Trafikverket att hålla en allmän väg öppen för alla transportsätt. Det innebär bland annat att om en väg ändras så att en viss trafikantgrupp inte längre kan färdas där så måste det lösas. Det finns dock generellt ingen skyldighet i lag att anordna en alternativ väg som allmän gällande byggande och skötsel av driften. Normalt och historiskt sett har det varit så att när nya motorvägar byggs, och i de flesta fall även när ny mötesfri motortrafikled byggs, är det brukligt att det finns ett parallellt allmänt vägnät även om det blir vägförlängningar. Ett eventuellt parallellt vägnät brukar vara sammanbundet av enskilda vägar med statsbidrag om omvägen via det allmänna vägnätet bedöms bli för lång. Om en lång omväg uppstår eller om det är många som berörs av en oskäligen vägförlängning så brukar det anses rimligt att det i projektet ingår att skissa på lösningar för såväl

¹⁶⁴ SOU 2012:70, s. 201

¹⁶⁵ Ibid., s. 268

¹⁶⁶ Ibid., s. 213

långsamtgående fordon som för oskyddade trafikanter.¹⁶⁷ Problemen uppstår i stället oftast när befintliga vägar ska byggas om till mötesfri landsväg och den nya vägen inte ska tillåta långsamtgående fordon eller oskyddade trafikanter. Även vid de här projekten måste rimligheten i att bygga parallella vägar studeras och bedömas, oavsett om de är allmänna eller enskilda. Vidare måste det värderas mot intrång och olägenheter.¹⁶⁸

En sammanhängande gc-väg kan på olika delsträckor bestå av olika vägtyper med skilda väghållare. Längden på de delsträckorna avgörs utifrån vad som är rationell väghållning. Kravet på funktionellt samband med en allmän väg blir svårt att uppfylla om den sträcka av cykelstråket som anläggs med stöd av VägL är för kort. Statliga gc-vägar kan enligt Trafikverkets mening alltså inte byggas fristående för att foga ihop enskilda vägar för vilka det är tillåtet att cykla på enligt allemansrätten. Åtkomsten till den statliga gc-vägen måste möjliggöras via gator och vägar som är upplåtna för allmän trafik och där kan inte enbart statsbidrag till enskilda vägar anses som tillräckligt. Om behovet av en gc-väg är stort och det inte finns någon annan lösning så öppnar Trafikverket möjligheterna för att en allmän gc-väg kan inrättas för att från en allmän väg per cykel kunna ta sig till en enskild väg där cykling är möjlig. Den avgörande skillnaden mellan de två olika situationerna är huruvida det är möjligt att nå den allmänna statliga vägen från en allmän väg. Följden blir dock att möjligheten att cykla på den enskilda vägen inte blir rättsligt tryggad. Trafikverket är av uppfattningen att en lösning till det problemet är att möjliggöra för staten att vara härskande till ett servitut enligt 49§ AL, både för nybygge och på befintlig enskild väg. Ett lagförslag skulle i sådana fall krävas.¹⁶⁹

¹⁶⁷ SOU 2012:70, s. 265-266

¹⁶⁸ Ibid.

¹⁶⁹ Trafikverket (2015 I)

8 Strategiska utmaningar, mål och förslag

8.1 De transportpolitiska målen

Regeringen har satt upp mål för transporter och infrastruktur. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.¹⁷⁰ I en precisering av funktionsmålet för tillgänglighet anges att ”förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, cykel och gång skall förbättras”.¹⁷¹ I propositionen betonas att cykling har positiva effekter för samhället och för individen samt att transportpolitiken ska uppmuntra till klimatsmarta val.¹⁷²

8.2 Ökad och säkrare cykling

8.2.1 Trafikverkets utredningar

Cykling är ett transportsätt som har många fördelar, sett både ur ett miljömässigt perspektiv och ett folkhälsoperspektiv. Trafikverket formulerade år 2011 sex strategiska utmaningar för åren 2012-2021 som är utgångspunkt för verkets prioriteringar¹⁷³ och ska tydliggöra den långsiktiga inriktningen. Utmaningarna riktades mot kritiska områden där det finns ett gap mellan önskvärt tillstånd och förväntad utveckling, som sedan brutits ner i strategier och strategiska mål.¹⁷⁴ Två av de sex utmaningarna, ”Ett energieffektivt transportsystem” och ”Väl fungerande resor och transporter i storstadsregionerna”, berör gc-vägar. Trafikverket ska underlätta val av energieffektiva och klimatsmarta transportlösningar genom att förbättra för bland annat gång- och cykeltrafik. Underhållet av gc-vägar ska förbättras och tillsammans med kommuner och regioner ska Trafikverket utveckla sammanhållna, trygga gc-vägnät.¹⁷⁵

I målbilden för transportsystemet år 2021 så ska gång och cykel vara allmänna färdmedel eftersom framkomligheten och trafiksäkerheten blivit så mycket bättre. Det

¹⁷⁰ Prop. 2008/09:93, s. 2

¹⁷¹ Trafikverket (2012 b), s. 7

¹⁷² Prop. 2008/09:93, s. 2 och 28

¹⁷³ Trafikverket (2012 b), s. 9

¹⁷⁴ Trafikverket (2011), s. 5

¹⁷⁵ Ibid., s. 7 ff.

ska också finnas helt nya utformningar på gc-vägar som passar olika behov och årstider.¹⁷⁶

Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Transportstyrelsen och i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting samt andra berörda myndigheter och organisationer att ta fram en nationell cykelstrategi som ska leda till ökad och säkrare cykling.¹⁷⁷ En förutsättning för att få cyklingen att öka är att det finns ett säkert och sammanhängande cykelnät. Att avsätta medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät.¹⁷⁸ Det får då anses som krav att cyklingen prioriteras i planeringen av infrastrukturen och att samverkan mellan staten, större kommuner och regionala organ förbättras.¹⁷⁹

Cykeln bör betraktas som ett eget trafikslag och inte som ett motortrafikfordon. Även gång och cykling måste separeras från varandra och ses samt behandlas som egna transportsätt. Det medför också att infrastruktur och trafikplanering behöver ta utgångspunkt från det förhållandet och se till dess användares behov och förutsättningar.¹⁸⁰ Cykeln genomgår en utvecklingsfas med allt fler elcyklar, något som leder till ökad medelhastighet och ökad medelreslängd. Det ställer krav på infrastrukturen på både utförande och drift och underhåll, framförallt på grund av säkerheten.¹⁸¹

Den största potentialen för ökad, säker cykling finns inom och nära de större tätortsområdena.¹⁸² Det finns dock ett angeläget behov av åtgärder utanför och mellan tätorter. I sammanhanget finns det en särskild problematik utifrån den snabba utveckling som skett mot mötesfri landsväg för bil, så kallade 2+1 vägar. Cykelfrågorna har inte riktigt hanterats vilket innebär att det uppstått brister då många sträckor mötesfri landsväg inte är lämplig att cykla på, trots att det är tillåtet.¹⁸³

Trafikverket tog år 2014 fram en ny strategi just för att öka säkerheten för cyklister. Även där framhölls att prioriteringar måste göras i att betrakta cykeln som ett eget

¹⁷⁶ Trafikverket (2011), s. 6

¹⁷⁷ Trafikverket (2012 b), s. 5

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Ibid., s. 10

¹⁸⁰ Ibid., s. 11

¹⁸¹ Ibid., s. 13

¹⁸² Ibid., s. 12

¹⁸³ Ibid., s. 13

transportsätt, förbättra drift och underhåll samt att cykelinfrastrukturen ska utformas utifrån cyklistens behov.¹⁸⁴

En uppföljning av de strategiska utmaningarna gjordes i juni 2015. Cyklingen hade ökat något i storstadsregionerna med följd av fler allvarligt skadade cyklister. Planeringen och kraven på klimatsmarta transporter behöver alltså fortfarande utvecklas.¹⁸⁵

8.2.2 Regeringens utredning

Parallellt med Trafikverkets utredning beslutade regeringen år 2010 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla. Framför allt skulle bestämmelserna som reglerar planering och utformning av trafikmiljön ses över.¹⁸⁶ 2010 togs den första trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet fram. I den fick cykling ökat fokus, med prioritering på ökat regionalt inflytande. För att kunna lösa många problem på ett effektivt sätt och med full effekt krävs enligt planen kommunöverskridande åtgärder.¹⁸⁷

Regeringsutredningen framhåller att cyklister har begränsad tillgänglighet till väginfrastrukturen som helhet. Det är tillåtet att cykla på de flesta allmänna vägar, men cyklisten begränsas gällande upplevd trygghet. Cyklingens möjligheter att öka och bli säkrare tillgodoses bäst om den lyfts in och integreras i systemen som eget transportsätt inom trafikslaget väg. Den måste då integreras i planeringen på samtliga nivåer och i alla system. Cyklingen har i allt större utsträckning börjat betraktas som ett eget transportsätt med egna behov och krav på infrastruktur och andra förutsättningar. Det finns ett behov att öka infrastrukturens kapacitet för cykling.¹⁸⁸

Inom det system som finns för planläggning och byggande av infrastruktur idag menar utredaren att det inte verkar finnas något problem med att tillgodose cyklingens behov, såvida systemet är rätt utnyttjat och väl tillämpat. Prioriteringen för cykling måste bara göras politiskt och finansiellt och samverkan göras mellan stat, kommuner och regioner. Inom ramen för den nationella planeringen kan staten påverka och påskynda processen och utredaren framhåller även att Trafikverket kan ges mer allmänna cyklingsuppdrag.¹⁸⁹ Tillsammans med ekonomiska investeringar är prioritering av utrymme, till förmån för cykling, av stor betydelse för cyklingens framtida framgång.

¹⁸⁴ Trafikverket (2014 b), s. 12-13

¹⁸⁵ Trafikverket (2015 m), s. 4 och 15

¹⁸⁶ SOU 2012:70, s. 57

¹⁸⁷ Ibid., s. 148

¹⁸⁸ Ibid., s. 148-151

¹⁸⁹ Ibid., s. 153-154

En stor del av cykelinfrastrukturen planeras och byggs inom ramen för PBL. Planering enligt PBL ska främja en ändamålsenlig struktur och mellankommunala och regionala förhållanden är centrala faktorer som ska tas i beaktande. Bäst resultat för längre cykelsträckor blir det när kommuner samverkar och regionalt prioriterar markanvändningen.¹⁹⁰

Rätt och ändamålsenliga regler är en grundförutsättning för ett fungerande trafiksystem. Staten bör därför arbeta aktivt inom lagstiftningen.¹⁹¹ Den lagstiftning som styr tillkomsten och utformningen av cykelinfrastruktur finns främst i VägL, PBL och AL och är alla fordonsneutrala. Lagstiftningen är utformad för att kunna tillgodose samhällsförändringar, möta nya behov och svara mot nya politiska prioriteringar. I huvuddrag har lagstiftningen karaktären av en intresse- och avvägningslagstiftning där olika samhällsintressen och behov ska vägas mot varandra. Ett av de här intressena är trafikinfrastrukturen och ett av behoven är cyklingens. Utredaren menar att de olika intressena kan behandlas inom ramarna för nuvarande lagstiftning. Det stöds på de goda exempel som redan finns avseende planering för cykeln och dess behov. Det finns givetvis även mindre bra exempel, men de har enligt utredaren inte med lagstiftningen i sig att göra. Däremot så tillämpas inte alltid lagstiftningen på ett sätt som främjar cyklingen. I förarbetena till lagarna talas mest om biltrafik, men det borde kunna ses som ett resultat av den tidens politiska prioriteringar.¹⁹²

Utredningens förslag avseende planering och markåtkomst

Det finns problem i hur väghållare ska kunna få tillgång till mark för att anlägga cykelväg. I kommuner ligger problemet ofta i att kommunerna inte har någon fastighet att koppla behovet av en cykelväg till, trots att det finns ett intresse hos medborgarna att tillgodose kommunikationsbehovet för cykel.¹⁹³ Det är i dag möjligt för kommun och stat att komma åt mark för att anlägga gc-vägar genom nyttjanderättsavtal eller avtalssservitut, vilka bygger på frivilliga överenskommelser med markägaren. En annan möjlighet är expropriation i den mån som villkoren är uppfyllda. En tredje möjlighet är rättighetsupplåtelse enligt 49§ AL, vilken kräver dels att det som kommunen vill anlägga verkligen faller under begreppet väg och dels att det finns en härskande fastighet.¹⁹⁴ För att se om det finns någon lösning på problemet med markåtkomsten tittade regeringsutredaren på en rapport som Lantmäteriet tagit fram.

¹⁹⁰ SOU 2012:70, s. 156-157

¹⁹¹ Ibid., s. 158

¹⁹² Ibid., s. 161

¹⁹³ Ibid., s. 270

¹⁹⁴ Ibid.

I Lantmäteriets rapport 2002:9 "Översyn av anläggningslagen" lades två förslag fram som är av intresse i frågan. Det föreslogs att möjligheten att upplåta rätt enligt AL för en fastighet att bygga och underhålla väg på en annan fastighet som framgår av 49§ AL skulle utvidgas så att rättigheten även kunde upplåtas till en kommun, utan koppling till en viss fastighet avseende gc-vägar. Det föreslogs också att kommunen som sådan skulle kunna vara delägare i en gemensamhetsanläggning.¹⁹⁵ Den typ av anläggningar som avses berör ofta flera fastigheter, något som kräver samordning för såväl planering som markåtkomst. Lantmäteriet menade att möjligheterna till tvångsinlösen gäller även för gc-vägar och att det avser ett angeläget allmänt intresse, förenligt med reglerna i 2 kap. 15§ RF. Med hänsyn till det borde markåtkomsten för ändamålet underlättas och en möjlighet till att förvärva rättigheter införas.¹⁹⁶

I rapporten sades att gc-vägar i första hand är ett kommunalt intresse och att någon särskild rättighet för staten inte skulle införas. I stället skulle en kommunal rättighet skapas även i de fallen, trots att det var åtgärder längs det statliga vägnätet som gett upphov till behovet. Hur frågan sedan skulle hanteras mellan stat och kommun skulle därefter behandlas avtalsvägen. Det statliga behovet ansågs alltså inte tillräckligt omfattande och tydligt för att motivera att en sådan rättighet infördes även för staten.¹⁹⁷

Rättsläget är oklart och Lantmäteriet menade att kärnfrågan bestod i hur ett mer allmänt kommunalt intresse skulle kunna kopplas till en fastighet. I NJA 1997 s. 307 menade två skiljaktiga justitieråd att det borde kunna accepteras att en kommun valde ut en lämplig kommunal fastighet att vara härskande fastighet i ett servitutsförhållande och att denna fastighet fick representera det kommunala intresset.¹⁹⁸ Eventuellt skulle det kunna möjliggöra för att upplåta en rättighet till kommunen som sådan utan anknytning till en speciell fastighet.¹⁹⁹ En kommun uppfyller de krav som kan ställas lika väl som en byggnad på ofri grund, till vilken rättigheter kan upplåtas. En kommun är bestående över tid och har betalningsförmåga. Några skäl borde inte finnas till att en kommun inte skulle kunna inneha rättigheter för markåtkomst till gc-väg.²⁰⁰

Under regeringsutredningens gång lyfte såväl Trafikverket som cykelorganisationer fram Lantmäteriets förslag som en lösning på vissa av de problem som i dag finns med att anlägga cykelvägar. Enligt dem skulle ett förslag i enlighet med vad Lantmäteriet arbetat fram i sin rapport bland annat få återverkningar på möjligheten att anlägga cykelvägar på bra läge och med god sträckning längs allmänna vägar, mellan tätorter,

¹⁹⁵ Lantmateriverket (2002), s. 7

¹⁹⁶ Ibid., s. 36

¹⁹⁷ Ibid., s. 36 samt SOU 2012:70, s. 273

¹⁹⁸ Lantmateriverket (2002), s. 39-40. Se även avsnitt 9.1.4

¹⁹⁹ Lantmateriverket (2002), s. 40

²⁰⁰ Ibid., s. 40-41 samt SOU 2012:70, s. 274

inom kommuner och att anlägga cykelvägar som är av intresse för ändamål av mer rekreativ karaktär. Utredarens uppfattning var att inte bara kommuner utan också staten borde kunna förvärva rättigheter på samma sätt.²⁰¹

En ändring av rättighetsupplåtelsen på nämnda vis måste då kunna kopplas till den fysiska planeringsprocessen. I AL framgår att framtida planläggning inte får försvåras eller att anläggningen inte ska strida mot planer och bestämmelser. Någon hänvisning till översiktsplan eller 3–4 kap. MB finns inte i AL.²⁰² Utanför tätort kan det räcka att rättighetsfrågan tas upp i översiktsplanen, eventuellt i en fördjupning av denna samt ett samråd enligt 12 kap. 6§ MB, eventuellt med stöd av områdesbestämmelser och efterföljande förrättning enligt 49§ AL. Om det gäller långa stråk kan flera kommuner vara berörda vilket gör att alternativa sträckningar kan behöva diskuteras. Det kan dessutom finnas viktiga motstående intressen av allmän art som måste hanteras. Frågan är vilken planprocess som då ska föregå anläggningsbeslutet.²⁰³ Detaljplaneinstrumentet är avsett att reglera bebyggelseområden och är inte tänkt för långsträckta strukturer utanför bebyggelse. Cykelvägar har genomförts med stöd av detaljplan även när de varit en linje genom landskapet, men detta är knappast syftet med detaljplaner och de bör därför inte ses som ett planeringsalternativ för stråk utanför bebyggelse. Utanför detaljplanlagt område kan enligt utredaren områdesbestämmelser användas bl.a. för att säkerställa syftet med översiktsplanen. Det går alltså att skapa en vägkorridor, men det går inte att skapa en rätt att bygga väg eller att reglera inlösen. Områdesbestämmelser ger ingen byggrätt men är tänkta att bl.a. säkerställa syftet med översiktsplanen och fungera som markreservat. Instrumentet är dock troligen inte tänkt att användas i ett sådant här sammanhang eftersom det inte finns krav på MKB. Det är däremot tänkbart att det finns fall där kedjan fördjupad översiktsplan-områdesbestämmelser skulle kunna tillämpas.²⁰⁴

PBL och dess system med en kedja av planeringsinstrument har den styrkan men också begränsningen att de ska hantera helheten och vara plattform för många aktörers beslut och handlande. Det blir svårt att endast förlita sig till PBL för en anläggning utanför bebyggelse. Det är viktigt att cykelvägen kan hanteras samlat och dess allmänna nytta ställas mot andra intressen. Det finns ett värde i att hantera en anläggning som en helhet från början till slut, särskilt vad avser längre stråk.²⁰⁵

²⁰¹ SOU 2012:70, s. 275

²⁰² Ibid., s. 276

²⁰³ Ibid., s. 277

²⁰⁴ Ibid.

²⁰⁵ Ibid.

Lantmäteriet föreslog även att en kommun skulle kunna vara delägare i en gemensamhetsanläggning utan anknytning till en fastighet. Det finns ett praktiskt behov av den typen av lösning, där anläggningen sköts av fastighetsägarna men ändå hålls tillgänglig för allmän cykeltrafik, för att inte dubbla vägar ska anläggas intill varandra. Lösningen skulle enligt förslaget kunna tillämpas såväl inom som utom planlagt område.²⁰⁶

Trafikverket delade inte regeringsutredarens uppfattning att ett servitut enligt 49§ AL ska vara en framkomlig väg för att anlägga nya cykelstråk. AL syftar till att reglera förhållandet mellan enskilda fastigheter och saknar planläggningsprocess med demokratiskt inflytande. Att konstruera en ny planprocess som ska föregå AL-beslutet var inget som Trafikverket uppskattade. Servitutslösningen skulle däremot lösa problemet med att få cykeltrafiken att gå på det enskilda vägnätet. Syftet är då att möjliggöra och tillförsäkra att gc-trafik ska kunna samutnyttja redan befintlig infrastruktur istället för att bygga nytt.²⁰⁷

²⁰⁶ SOU 2012:70, s. 278

²⁰⁷ Trafikverket (2012 a), s. 3

9 Relevanta rättsfall

En sammanfattning har gjorts av de för studien aktuella rättsfallen. Många av rättsfallen berör anläggningar som skiljer sig från gc-vägar. Dock handlar det i samtliga fall om anläggningar för rörelse och transport där delar ska kopplas samman med andra anläggningar eller bli del i transportnätet. Rättsfallen presenteras i avsnitt fördelade på högsta avgörande instans och i kronologisk ordning.

Samtliga sammanfattningar inleds med en kort bakgrundsbeskrivning där markåtkomstförfarandet och det beslut eller avtal som är till grund för rättsfallet presenteras. Därefter följer korta beskrivningar av domstolarnas domskäl och domslut där det som är väsentligt i fallet, och är av intresse för den här studien, lyfts fram. Det är endast högsta instans domskäl och domslut som utgör praxis men trots det har underinstansernas domskäl och domslut beskrivits. Anledningen till det är att högsta instans ibland bygger sitt resonemang på tidigare instansers domskäl samt att frågan som fallet berör belyses från flera synvinklar. De yttranden och skiljaktiga meningar som behandlar den rättsliga problematiken kring markåtkomstförfarandet har också tagits med.

9.1 Avgöranden från Högsta domstolen

9.1.1 NJA 1978 s. 57

Lantmäterimyndigheten avslog en ansökan om fastighetsreglering för nybildning av servitut enligt FBL. Ansökan gällde ett tunnelbaneservitut i Stockholm till förmån för en fastighet belägen i en helt annan del av kommunen och som enligt fastställd stadsplan endast fick användas för trafikändamålet tunnelbana. På den tjänande fastigheten skulle en hissförbindelse skapas för tunnelbanetrafikanterna. Lantmäterimyndigheten ansåg att det föreslagna servitutet inte kunde avses vara av väsentlig betydelse för stadsägan som utgjorde den härskande fastigheten.

Beslutet överklagades till TR som lämnade besväret utan bifall med motiveringen att tunnelbaneservitutet inte kunde anses vara av väsentlig betydelse för härskande fastighet. Ett fastighetsråd var dock skiljaktig och ansåg att det fanns utrymmen på tjänande fastighet som var avsedda och dessutom redan utnyttjades för tunnelbaneändamål. Likaså menade fastighetsrådet att det ansågs väsentligt att berörda tunnelbaneavsnitt skulle komma till stånd och tas i bruk via hissförbindelsen.



Figur 3. De röda cirklarna markerar ungefärlig belägenhet av den härskande fastigheten (till höger i bilden) och den tjänande fastigheten (till vänster i bilden).

Domen överklagades till HovR som fastställde TRs utslag. Anläggningarna för tunnelbanetrafiken kunde betraktas som av varandra beroende delar i ett sammanhängande trafiksystem och de allmänna förutsättningarna för servitutsupplåtelse enligt JB kunde därför anses vara uppfyllda. Det ansågs naturligt att betrakta nyttjandet av anläggningarna på tunnelbanestationen på stadsägan (härskande fastighet) för stadsägans ändamålsenliga användning. Möjligen skulle synsättet kunna överföras även beträffande andra anläggningar på samma tunnelbanelinjes övriga stationer. HovR var dock av uppfattningen att det skulle medföra en alltför kraftig uttunning av väsentlighetsrekvisitet att inkludera hissaneläggningen på tjänande fastighet då den ingår i en annan tunnelbanelinje. Väsentlighetsvillkoret i 7 kap. 1§ FBL kunde därför inte anses vara uppfyllt.

HD meddelade prövningstillstånd i frågan. Domstolen menade att hissaneläggningen, uppförd för tunnelbanetrafikens behov, skulle betraktas tillsammans med andra anläggningar som av varandra beroende delar i ett sammanhängande trafiksystem. De allmänna förutsättningarna för servitutsupplåtelse skulle anses vara uppfyllda. Vidare var den härskande fastigheten enligt stadsplan utlagd som specialområde för trafikändamål tunnelbana. För sin ändamålsenliga användning ansåg HD att det låg i sakens natur att fastigheten var beroende av det tunnelbanenät den har förbindelse med. För fastigheten ansågs alla delar av nätet vara av väsentlig betydelse. Ärendet visades åter till fastighetsbildningsmyndigheten för ny handläggning angående servitutet.

Vid det förhållandet att anläggningar på härskande och tjänande fastighet hör till samma tunnelbanenät har servitutet ansetts vara av väsentlig betydelse för den härskande fastighetens ändamålsenliga användning vid tillämpning av 7 kap. 1§ första stycket FBL. Det gäller trots att härskande fastighet är belägen i en helt annan del av kommunen.

9.1.2 NJA 1985 s. 676

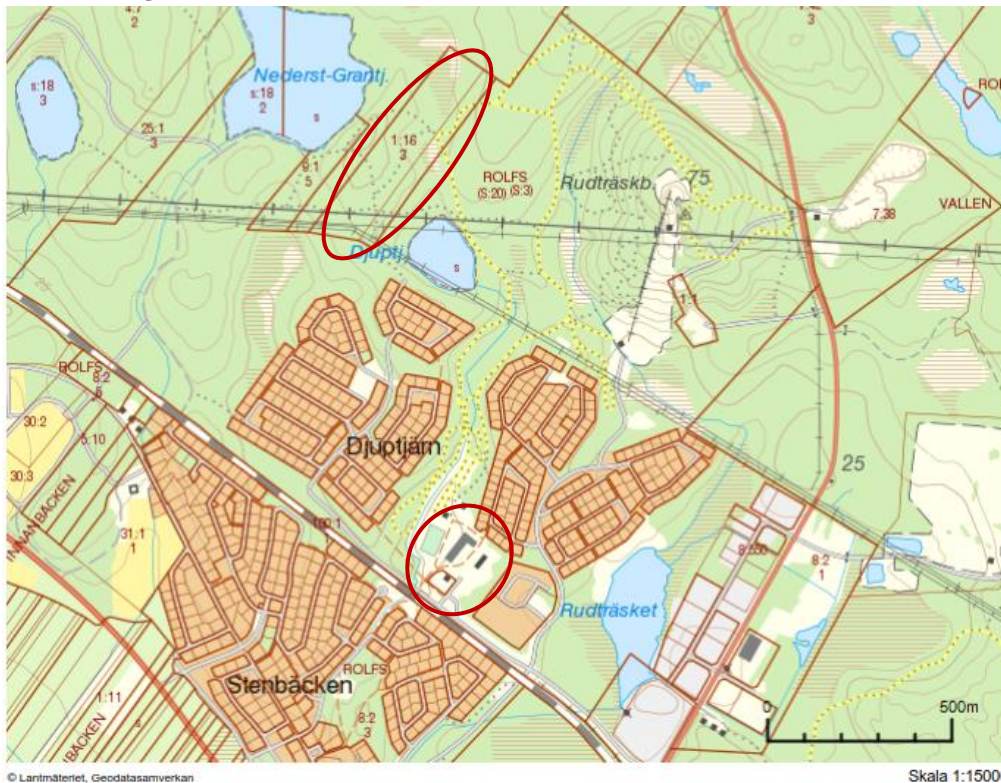
Kalix kommun planerade för ett motionsspår i anslutning till en skola belägen på en kommunägd fastighet. Spåret avsågs inordnas i en övergripande satsning på friluftsoch friskvårdsaktiviteter som planerades för i området. Motionsspåret skulle till större del vara beläget på kommunens mark men i sin borte del sträcka sig över ett antal enskilda fastigheter. Rättigheten till marken skulle säkras med servitut enligt 49§ AL. Fastighetsbildningsmyndigheten meddelade anläggningsbeslut i enlighet med kommunens yrkande. Berörda fastighetsägare motsatte sig åtgärden och överklagade beslutet.

TR och HovR lämnade besvaren över anläggningsbeslutet utan bifall på grund av att väsentlighetsvillkoret ansågs uppfyllt och inga synnerliga men uppstod på berörda fastigheter. HD undanröjde däremot tidigare instansers utslag och fastighetsbildningsmyndighetens anläggningsbeslut. HD menade att en förutsättning för att ett anläggningsbeslut enligt 49§ AL skulle kunna meddelas var att det tilltänkta motionsspåret kunde sägas tillgodose den kommunala skolfastighetens behov av väg. Till det yttre framstod spåret som en slags väg. Lantmäteriet hade dock uttalat att AL borde tolkas så att den är begränsad till vägar vars syfte är att tillgodose en fastighets behov av samfärdsl eller transporter till och från fastigheten för dennas funktion som sådan. Vägar som är avsedda för speciella färdssätt så som gc-vägar räknas som enskilda vägar enligt AL med anledning av att vägtypen bedöms ha stor betydelse för en fastighet, i vissa fall till och med om det redan finns en annan kommunikationsled till området.²⁰⁸ Det i 49 § AL använda uttrycket "behov av väg" måste i belysning av det förut anförda tolkas så att därmed avses den aktuella fastighetens behov av väg för samfärdsl och transporter till och från fastigheten. En motionsslinga avser i allmänhet inte att tillgodose sådana behov och kan därför som regel inte anses utgöra en väg i ALs mening. I fråga om det i målet aktuella motionsspåret verkade det visserligen förhålla sig så, att spåret inte bara skulle användas i motionssyfte. Kommunen hade gjort gällande att spåret också skulle kunna utnyttjas av bland annat gående som en förbindelseled till ett planerat friluftsområde, men hade i sin ansökan om anläggningsförrättning enbart avsett ett motionsspår. På grund av att spåret inte kunde

²⁰⁸ NJA II 1940 s. 335 och 345-346

ses som en förbindelseled utifrån ansökan så kunde det inte heller betraktas som väg enligt AL.

I HD var två justitieråd av skiljaktig mening och ansåg att motionsslingan var av karaktären kommunikations- och förbindelseled och därför borde ses som väg enligt AL:s mening.



Figur 4. Fastigheten där skolan (inringad) är belägen samt den intilliggandefastigheten som berörs av motionsslingan.

Då ansökan om servitut enligt 49§ AL inte handlade om en förbindelseled för gående utan enbart en motionsslinga så kunde spåret inte anses som väg. Någon rätt att ta mark i anspråk för spåret förelåg inte.

9.1.3 NJA 1991 s. 177

Med hänsyn till säkerheten i en allmän sjöfartsled genom Pitsundet hade ett antal sjöfartsmärken satts upp på stränderna, delvis på tomter för fritidsbebyggelse. Piteå kommun ansökte till fastighetsbildningsmyndigheten om fastighetsreglering för bildande av servitut enligt FBL avseende de befintliga sjömärkena, vilket beviljades. Servituten uppläts till förmån för en kommunägd fastighet.



Figur 5. De röda ringarna markerar Pitsundet samt hamnen på fastigheten till vilken servitutet är knutet.

Beslutet överklagades till FD som inhämtade yttrande från överlantmätarmyndigheten. Domen meddelades i enighet med yttrandet. Det ansågs som självklart att en fastighet, inom vilken en hamn är belägen, för sin ändamålsenliga användning är beroende av säkerhetsanordningar. Hamnarna och de olika farlederna med tillhörande säkerhetsanordningar skulle betraktas som ett sammanhängande system, med ledning av rättsfallet NJA 1978 s. 57. Vidare ansågs behovet av säkerhetsanordningarna vara av stadigvarande betydelse. Besvaren gällande servitutupplåtelse lämnades utan bifall.

Berörda fastighetsägare överklagade domen till HovR. Domstolen inhämtade yttrande från lantmäteriverket som hade samråd med sjöfartsverket. Sjöfartsverket hade i liknade fall använt sig av tjugofemåriga nyttjanderättsavtal och tyckte att det var att föredra även i detta fall med hänsyn till att trafikförhållandena kunde ändas och medföra nya behov av säkerhetsanordningar. HovR såg till avgörandet i NJA 1978 s. 57 och trots att förhållandena var helt olika så kunde ledning inhämtas. Villkoren för väsentlighet och stadigvarande betydelse ansågs uppfyllda. HovR fastställde FDs utslag.

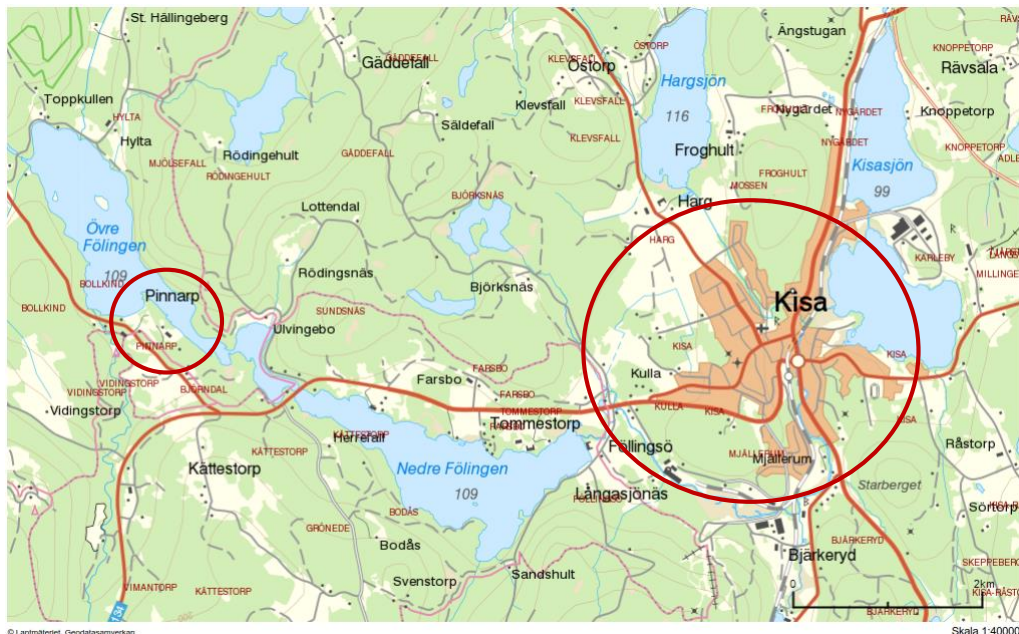
Domen överklagades till HD som fann att det inte förelåg några hinder för servitutsinrättandet och fastställde HovR domslut. Det åvilade kommunen ett ansvar att tillhandahålla fungerande säkerhetsanordningar för sjöfarten. Det fick anses vara av väsentlig betydelse för hamnverksamheten att säkerheten var tillfredställande anordnad. Att rättigheterna därför knöts till härskande fastighet framstod enligt HD som naturligt.

Domstolarna ansåg att kommunikationsleder och säkerhetsanordningar för sjöfarten skulle ses som ett sammanhängande system och att anläggningar därtill skulle kunna knytas till förmån för en av kommunen ägd fastighet. Anläggningar för verksamheten fanns även belägna på den härskande fastigheten.

9.1.4 NJA 1997 s. 307

Mellan Pinnarp Fritidsby AB och Kinda kommun tecknades ett servitutsavtal enligt JB:s regelverk, betecknat avtal, med syftet att trygga allmänhetens rätt att fritt få nyttja badplats, parkeringsplats med mera. Avtalet uppläts till förmån för den kommunalt ägda stadsägan vilken benämns som ”uppsamlingsfastighet” med flertalet olika ändamål. En mycket stor del av fastigheten utgjordes av gatumark och parkmark. Ingen ersättning skulle utgå med anledning av avtalet. Servitutet skrevs efter ansökan till inskrivningsmyndigheten in i fastighetsregistret.

Pinnarp Fritidsby AB väckte talan vid TR och yrkade att avtalet skulle förklaras ogiltigt och att beslutet om inskrivning skulle undanröjas. TR menade att den kommunala fastigheten tillgodosåg allmänhetens behov av friluftsliv och annan rekreation. Samma behov kunde tillgodoses genom servitutsrätten och därför kunde det sägas att det nämnda ändamålet med fastigheten och ändamålet med servitutsrätten sammanföll. Däremot så främjade inte rättigheterna en ändamålsenlig användning av fastigheten som sådan och kunde därför inte godtas som servitut. TR förklarade därför avtalet som ogiltigt och att inskrivningen borde undanröjas.



Figur 6. Kisa tätort, i vilken den härskande fastigheten var belägen, samt Pinnarp, där tjänande fastighet var belägen, är inringade.

Kommunen överklagade domen men fick inte gehör i HovR, som fastställde TR dom. Vidare överklagade kommunen till HD som inhämtade yttrande från Lantmäteriverket. I yttrandet angavs att servitut för badplats inte kan bildas för en gatufastighet samt att badplatsen ska ligga i anslutning till härskande fastighet. Lantmäteriverket anförde också att det medges sedan länge en liberalare tillämpning för kommunägda fastigheter att kommunala behov tillgodoses med servitut. Dock måste ett samband föreligga mellan nyttigheten och fastighetsutnyttjandet, vilket hittills tillämpats genom sammanhängande system för kommunal försörjning. De förutsättningarna förelåg enligt verkets mening inte i det aktuella fallet och servitutskraven kunde inte anses uppfyllda. Lantmäteriverket yttrade vidare att den faktiska utvecklingen gällande nyttigheter för kommunala behov lett till att servitutsfiguren använts i situationer som den ursprungligen inte var avsedd för. Att det är så beror på bristen på andra instrument och att det saknas institut som i vissa situationer ger kommuner möjlighet att ta mark i anspråk för allmänna behov. En följd har blivit att behovet av gc-stråk för allmänheten löses på olika sätt. Rättstillämpningen har medgivit att servitut bildats för att tillgodose vissa kommunala ändamål. I avvaktan på nya legala instrument så ansåg Lantmäteriverket att, åtminstone på samma sätt hittills, det ska vara möjligt att knyta servitutsrättigheter som avser kommunala behov till en kommunal fastighet som valts ut som representant för det kommunala fastighetsbeståndet. Nyttigheten servitutet avser bör då ha samband med brukandet av den kommunala fasta egendomen. Att gå längre och tillåta lösare samband än så vore att göra för stora ingrepp i servitutsfiguren.

HD anförde att det kunde vara av intresse att upprätthålla kravet på stadigvarande nytta för den härskande fastigheten i enlighet med 14 kap. 1§ andra stycket JB. Även de uppmärksammade dock utvecklingen som skett gällande fastighetsanknutna behov och att kravet på nytta tunnats ut för att ersättas av ett krav på funktionellt samband mellan nyttigheten på den tjänande fastigheten och utnyttjandet av den härskande fastigheten. HD drog paralleller till tunnelbaneservitutet som godkändes i NJA 1978 s. 57. I aktuellt fall förelåg dock inte ett sådant funktionellt samband enligt HDs mening och servitutet kunde därför inte godtas.

Två justitieråd var av skiljaktig mening. De menade att det är en kommunal, bestående uppgift att främja kommuninvånarnas friluftsliv. Med hänsyn till det borde det kunna accepteras att kommunen väljer ut en lämplig kommunal fastighet att representera det kommunala intresset som härskande i ett servitutsförhållande. Det skulle gälla även om det inte förelåg något funktionellt samband mellan de tjänande och härskande fastigheterna.

Vid tillämpningen av bestämmelsen i 14 kap. 1§ JB får servitut endast avse ändamål som är av stadigvarande betydelse för den härskade fastigheten. Det har dock skett en utveckling gällande det fastighetsanknutna behovet och kravet på nytta har tunnats ut för att ersättas av ett krav på funktionellt samband mellan nyttigheten på den tjänande fastigheten och utnyttjandet av den härskande fastigheten.

9.1.5 NJA 2014 s. 228

Tjörns kommun ansökte hos Lantmäteriet om att få rätt enligt 49§ AL att med servitut anlägga en gc-väg på ett antal fastigheter utmed en allmän väg utanför detaljplanelagt område. Lantmäteriet beslutade i enlighet med ansökan att ett sådant servitut skulle få bildas till förmån för en kommunal fastighet.

Beslutet överklagades till MMD av några berörda fastighetsägare. MMD undanröjde Lantmäteriets beslut med skälet att servitutsupplåtelsen inte tillgodosåg den kommunala fastighetens behov av väg utan snarare ett allmänt behov av gc-väg för kommunen. MMD bedömde att begreppet ”fastighets behov av väg” i 49§ AL måste tolkas så att det avser den härskande fastighetens behov av väg för samfärdsel till och från fastigheten och att det även varit lagstiftarens avsikt.²⁰⁹ Kommunen gjorde gällande att deras fastighet är en kommunikationsfastighet med syfte att bland annat knyta samman gc-vägnätet samt att gc-vägen är av väsentlig betydelse för kommunikationerna till fastigheten. Det fanns på fastigheten ingen byggnad eller anläggning för kommunikationsändamål med behov av rätt för gc-väg och av karta

²⁰⁹ Prop. 1973:160, s. 143 f. samt 282 ff.



²¹² Jämför med NJA 1997 s. 307.

enligt FBL. Därför blir kopplingen om vad utvecklingen lett fram till svårtydd.²¹³ Förutsättningar för bildande av servitut enligt FBL skiljer sig dock från de enligt AL varpå kravet om funktionellt samband inte kan appliceras på AL som tillräcklig bedömning. Servitut enligt AL måste alltså ha en direkt anknytning till och vara av väsentlig betydelse för just fastighetens behov av enskild väg för samfärdsl och transport. Då det på den kommunala fastigheten i detta fall saknades byggnad och anläggning för vilken det var av väsentlig betydelse med gc-väg betraktades den planerade vägen snarare till att tillgodose ett allmänt behov av ändamålsenliga kommunikationer. HD fastställde därför MÖDs domslut.

Domstolarna fastställde att en fastighet kan beredas rätten till ett servitut till väg på en annan fastighet enligt 49§ AL endast om servitutet har en direkt anknytning till och är av väsentlig betydelse för behovet av enskild väg för samfärdsl och transporter till och från fastigheten.

²¹³ Egen kommentar

9.2 Avgöranden från Regeringsrätten

9.2.1 RÅ 1997 not. 98

Vägverket beslutade att medge Kalix kommun rätt att tillfälligt anlägga en gångväg på en privatpersons fastighet, varpå denne överklagade beslutet. Länsstyrelsen avslog överklagandet med motiveringen att marken för gångvägen låg inom vägområdet för den allmänna vägen 705 och omfattades av vägrätt. Med vägrätten var det redan avgjort att väghållaren hade rätt att disponera den del av fastigheten som låg inom vägområdet och använda marken för det ändamål som väghållaren ansåg var lämpligt. Det kunde göras utan att fråga markägaren om lov.

Även regeringen avslog överklagandet och markägaren ansökte om rättsprövning av regeringens beslut. Regeringsrätten fastställde regeringens beslut. Enligt VägL handhar Vägverket (numer Trafikverket) väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning. Väghållaren har befogenhet att, utan hinder av den rätt som annan kan äga till fastigheten, nyttja mark som behövs för väg och även i övrigt i fastighetsägarens ställe bestämma över markens användning under den tid som vägrätten består. Det gäller i den mån inskränkning ej har gjorts i arbetsplan (numer vägplan) eller i beslut om förändring av enskild väg till allmän.

Domstolen ansåg att väghållaren inom vägrättsområdet får disponera marken så som den önskar inom den tid vägrätten består. Väghållaren får upplåta rätt åt annan att anlägga gångväg inom vägområdet till den allmänna vägen.

9.3 Avgöranden från hovrätterna

9.3.1 Lantmäteriets rättsfallsregister 98:29 (Göta HovR)

Fastighetsägarna i två byar på landsbygden vid Vättern hade använt en ägoväg på en jordbruksfastighet som förbindelseled på allemansrättslig grund. När ägaren av jordbruksfastigheten byggde till ladugården hindrade eller förbjöd han passage över fastigheten. Lantmäteriet meddelade beslut om att inrätta gemensamhetsanläggning för gc-väg enligt AL över flertalet fastigheter, däribland nämnda jordbruksfastighet. Vägen skulle ha enkel standard och grusas och trafik med motordrivna fordon fick inte förekomma.

Beslutet överklagades till FD som menade att markanvändnings-, bebyggelse- eller planläggningsskäl inte hindrade inrättandet. Vägen utgjorde inget avgörande hinder mot annan disposition av marken i framtiden. Någon påtaglig olägenhet ansågs inte uppkomma och insynen på tomten hindrades av vegetation. Förlusten av bruksbar mark utgjorde inte något synnerligt men för jordbruksfastigheten. Avgörande var bedömningen av väsentlighetsvillkoret, det vill säga om det förelåg ett påtagligt behov för delägarfastigheterna, med betoning på fördelar av social natur. Fastigheterna var ändamålsenliga även utan tillgång till vägen. Det måste ställas stora krav för att ta utrymme i anspråk tvångsvis. FD fann att väsentlighetsvillkoret inte var uppfyllt och undanröjde anläggningsbeslutet.

Ett fastighetsråd och en nämndeman var av skiljaktig mening i FD. De menade att det i tätorter inte är ovanligt att gc-vägar inrättas som gemensamhetsanläggningar (oftast med planstöd) och att betydelsen för de deltagande fastigheterna ofta handlar om social funktion. Att den nu ifrågasatta gc-vägen ligger på landsbygden där planläggningen är mer överskådlig bör inte förta möjligheten att inrätta en sådan gemensamhetsanläggning. För de deltagande fastigheterna var gc-vägen av väsentlig betydelse då de skulle få såväl minskad körlängd samt ökad trafiksäkerhet jämfört med andra alternativ. Inget hinder borde förelägga och de skiljaktiga menade att överklagandet borde lämnas utan bifall.

HovR fastställde FDs utslag och anläggningsbeslutet undanröjdes.



Figur 8. Gemensamhetsanläggningen sträcker sig mellan de markerade pilarna.

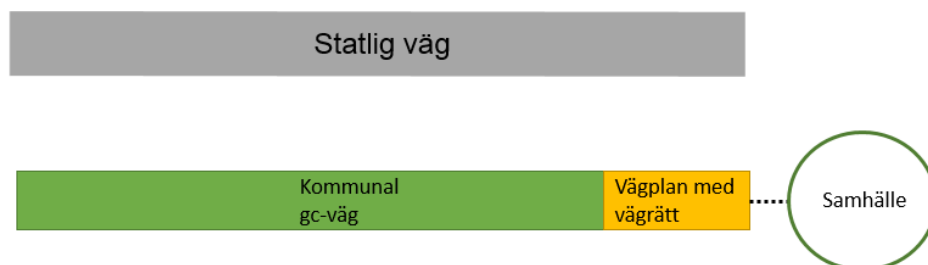
Domstolarna ansåg att det inte var av väsentlig betydelse för de deltagande fastigheterna att inrätta en gemensamhetsanläggning för gc-väg. Eftersom fastigheterna kunde nås med andra vägar var de redan ändamålsenliga och övervägde inte kraven på de enskilda intressena som skulle få stå åt sidan genom tvångsinträttandet.

10 Exempel från verkligheten

Det vanligaste markåtkomstförfarandet för gc-väg för Trafikverket är vägrätt genom vägplansförfarande. I de fallen anläggs gc-vägen dikt an en allmän bilväg. Det finns dock andra exempel när det inte finns några bra lösningar eller gc-vägen inte kan anläggas dikt an. Då har man fått gå till väga med metoder som är något mer kreativa. Från de genomförda intervjuerna framgick det att den typen av lösningar kommer till stånd då det saknas andra, kanske något säkrare, alternativ för markåtkomst eller då det saknas finansiella medel.

10.1 Trafikverket bygger en liten bit statlig gc-väg

En större allmän väg förgrenar sig. Från förgreningen har kommunen avtalat sig fram och anlagt gc-väg på en 5,5 km lång sträcka. Gc-vägen ligger inte dikt an den allmänna vägen men följer dess sträckning. Kommunens gc-väg slutar dock 0,7 km från det samhälle som det är tydligt att den bör leda fram till. Kommunen har detaljplanlagt området men har i planen inte tagit med gc-vägen den sista biten in i samhället på tomtmark tillhörande exklusiva fastigheter. Trafikverket går in och färdigställer den sista biten på gc-sträckan genom vägplansförfarande. Det bildas på så sätt en liten bit statlig, allmän gc-väg. Exemplet illustreras schematiskt nedan i figur 9.²¹⁴



Figur 9. En liten bit allmän gc-väg.

10.2 Blandade vägtyper och väghållare

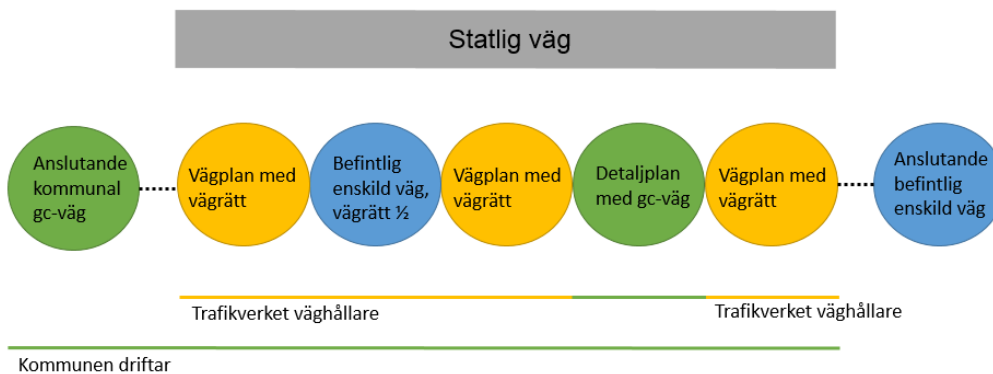
10.2.1 Avbrott i vägplanen

Den allmänna vägen skulle byggas om med mitträcke och gc-väg byggdes parallellt. Gc-vägen är statlig på största delen av sträckan och har fått markåtkomst genom vägplan. Mitt på sträckan finns ett detaljplanlagt område med lokalgata för gc-trafik

²¹⁴ Olofsson M.

där marken ägs av en privat exploatör. Kommunen och exploatören har träffat exploateringsavtal som reglerar sträckningen genom det detaljplanelagda området, men för Trafikverkets del så blir det en lucka i den annars allmänna gc-vägen. Det har vidare uppstått problem då exploatören ännu inte byggt lokalgatan.

På en befintlig enskild väg som ligger parallellt med den allmänna vägen har Trafikverket lagt vägrätt på halva vägbanan för gc-trafik. Det var inte lämpligt att ta mer yta i anspråk men nu följer problem med att gc-vägen inte är markerad på marken samt att ägarna till den enskilda vägen inte riktigt förstår att den ständigt måste hållas öppen och tillgänglig för gc-trafik. Gc-vägens lösning illustreras schematiskt i figur 10 nedan.²¹⁵



Figur 10. Avbrott i vägplanen.

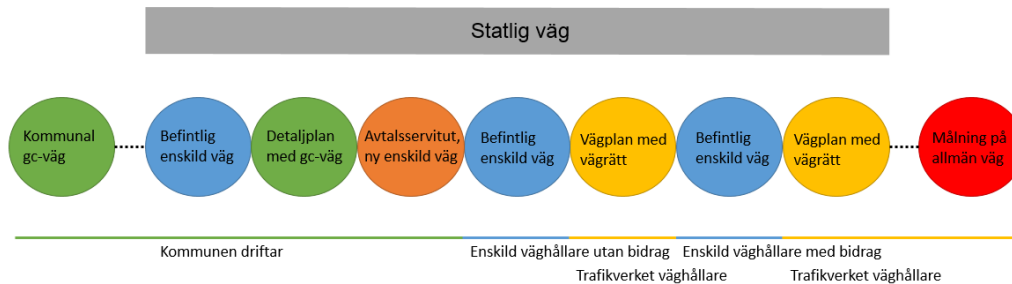
10.2.2 Sammanbyggt sidovägnät

Den allmänna vägen skulle byggas om med ny sträckning och Trafikverket ville skapa en sammanhängande gc-väg. För att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna byggdes sidovägnätet ut på en 5 km lång sträcka. Befintliga enskilda vägar byggdes samman dels med vägplaner och detaljplan och dels med avtalsservitut för bildande av ny enskild väg. Avtalsservitutet uppläts till förmån för kommunen och knöts till en närliggande kommunal fastighet. Vidare så nyttjades den gamla allmänna vägen genom ommålning. Gc-vägens olika delar illustreras schematiskt i figur 11 nedan.

Om det inte varit möjligt att lösa markåtkomsten för sträckan med avtalsservitut på frivillig väg så hade planläggning blivit nödvändigt.²¹⁶

²¹⁵ Johansson E.

²¹⁶ Grönlund J.



Figur 11. Sammanbyggt sidovägnät med flera olika väghållare.

10.3 AL 49§-servitut till förmån för kommunen

Genom en anläggningsförrättning uppläts rätt till en gc-väg mellan två byar i ett område utanför detaljplan. Rätten säkrades genom bildande av servitut enligt 49§ AL till förmån för en kommunal fastighet. Vägsträckningen berörde dels enskilda fastigheter dels en för den ena byn samfällad, endast bitvis befintlig väg. Delen för gc-vägen ingick i en planerad satsning på utbyggnad av cykelväg mellan två lite större orter och följer till största delen järnvägens sträckning. På en del av sträckan löstes markåtkomsten genom frivilliga avtal. Förrättning enligt AL begärdes för att lösa markåtkomsten på den samfällda marken.

Förrättningslantmätaren motiverade i anläggningsbeslutet att rätten till väg för den kommunala fastigheten var av sådan väsentlig betydelse som avses i 49§ AL. Ingen markägare hade innan anläggningsbeslutet fattades motsatt sig upplåtelsen. Det enda man var oense om var ersättningen. Kommunen svarade för förrättningskostnaderna.

Kommunen svarade för markåtkomsten medan Vägverket (nuvarande Trafikverket) byggde gc-vägen. Underhållet av vägen kom sedan att åvila kommunen. Ersättningsfrågan togs upp efter det att gc-vägen byggts och löstes genom att kommunen träffade överenskommelser med samtliga berörda fastighetsägare.

Den här lösningen gick igenom på grund av att samtliga berörda var överens om att gc-vägen skulle anläggas och ingen överklagade beslutet.²¹⁷

²¹⁷ Arvidsson I. samt Fastighetsbildningsmyndigheten

10.4 Lösning genom detaljplaneläggning

Längs med en allmän väg finns en gc-väg som har ett 2 km långt glapp. Gc-vägen har en sträckning som är den närmsta vägen för flertalet arbetspendlare på cykel. Trafikverket fick i uppdrag att binda ihop gc-sträckorna. I planeringsstadiet önskade man att gc-vägen skulle gå norr om den allmänna vägen, då det är den mest naturliga sträckningen. Det alternativet är inte möjligt då det skulle bli för trångt sett till intilliggande byggnader, för stora höjdskillnader samt att det skulle bli för stort intrång på en fastighet med känslig verksamhet.

Trafikverket kunde inte ta med gc-vägen i vägplanen eftersom det inte fanns någon lämplig placering för den. Istället får Trafikverket i samråd med de kommuner vars mark berörs gå upp och följa en parallell väg i ett område med detaljplan.

En alternativ lösning om Trafikverket skulle löst markåtkomsten var att anlägga gc-vägen på andra sidan allmänna vägen, intill järnvägsspåren. Det var dock ingen permanent lösning. Den allmänna vägen har redan flyttats för att möjliggöra för fler järnvägsspår i framtiden och det skulle bli kluriga planfrågor om vägplan görs för gc-vägen som sedan i det fallet skulle vara tvunget att tas in i järnvägsplan.²¹⁸

10.5 Kommunen bygger utmed statlig väg

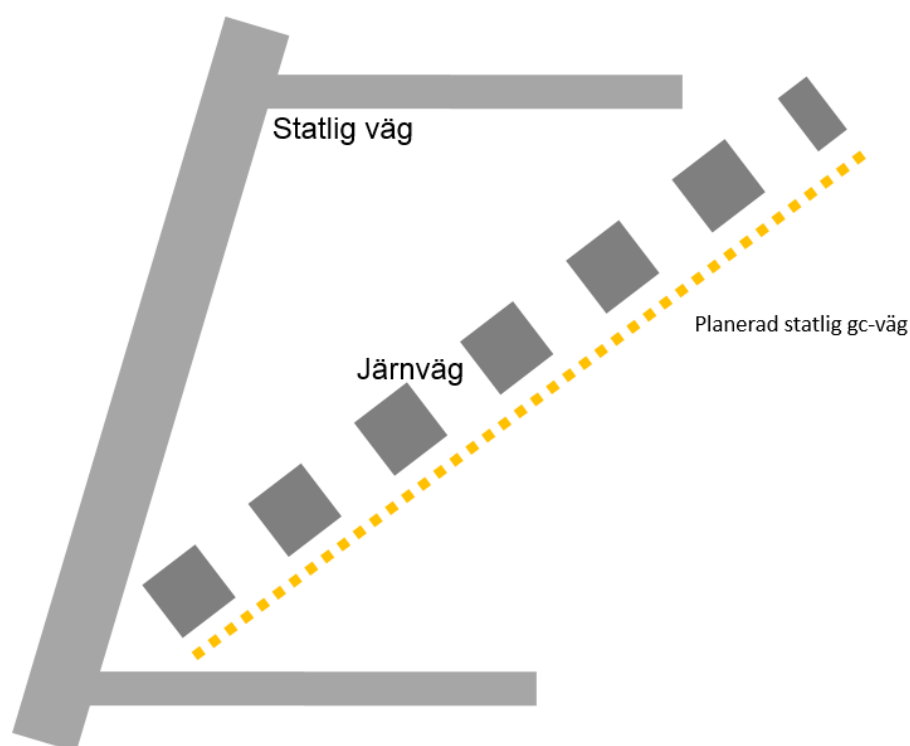
En kommun ville bygga en gc-väg utmed befintlig statlig väg utanför detaljplanelagt område. För att få plats med gc-vägen var den statliga vägen tvungen att flyttas på en bit av sträckan. Flytten av vägen genomfördes som typfall 1 och kommunen anlade gc-vägen genom servitut med en kommunal fastighet som härskande fastighet. Det var kommunen som byggde och bekostade byggnationen samt ansvarar för gc-vägen framöver, Trafikverket godkände endast kommunens framfart enligt 48§ VägL. Gällande väghållaransvaret så upprättades ett avtal mellan Trafikverket och kommunen där kommunen tog på sig ansvaret.²¹⁹

²¹⁸ Freiman M.

²¹⁹ Norvad S.

10.6 Gc-väg utmed järnvägen

I flertalet projekt blir det vanligare att man funderar på att anlägga gc-väg intill järnvägen, så som i figur 12 nedan. Det uppstår problem vad gäller gc-vägens funktionella samband till allmän väg och hur långt från vägen som väganordningen kan anläggas. Det finns inget behov av gc-väg intill järnvägen eftersom den inte utgör ett tillbehör för järnvägens funktion. Den här typen av sträckning har ännu inte gjorts i någon vägplan, men kan eventuellt komma att prövas inom snar framtid.²²⁰



Figur 12. Önskad sträckning för gc-väg längs med järnväg.

²²⁰ Löfblad A. samt Jonsson-Glans G.

11 Intervjuer

För att få en tydligare bild av hur markåtkomsten för gc-vägar säkras i praktiken och om det föranleder några problem genomfördes åtta intervjuer. Frågorna baserades på information som framkom under inhämtandet av teorin för den här studien och ställdes för att reda ut oklarheter och funderingar som väckts.

Intervjuer genomfördes med tre markförhandlare, en projektledare, en utredare, en planprövare, en trafik- och exploateringsingenjör samt en senior rådgivande lantmätare. Personerna som intervjuades är kunniga inom mark-, juridik- eller trafikfrågor men alla är inte insatta i samtliga frågor som ställdes samt har olika bakgrund och kompetenser. Därför tog intervjuerna ofta olika riktning beroende på fokusområde.

Svaren från intervjuobjekten är sammanställda och går inte in på detaljnivå för vad varje enskild individ sagt. Sammanställningen redovisas med frågan i kursiv stil och ordinarie teckenstorlek medan svaren redovisas i en mindre teckenstorlek för att de enklare ska kunna särskiljas. Frågorna återges med samma formulering som de ställdes under intervjutillfällena.

11.1 Frågor och svar

Med vilken förfarandemetod brukar ni skaffa åtkomst till mark för gc-väg?

Det framgick att Trafikverket till största del får sin markåtkomst genom vägplaner. När planen vunnit laga kraft, efter en planeringsprocess, så ges Trafikverket vägrätt till marken. Gc-vägen blir då en väganordning till den allmänna bilvägen. Vägplansförfarandet är egentligen det enda sättet som en statlig gc-väg kan komma till.

Oftast byggs gc-vägarna ut i samband med utbyggnad av bilväg och genom ny plan så utökas vägområdet. Först på senare år har Trafikverket börjat göra separata gc-vägplaner - på grund av att gc-vägen kommer till i efterhand. Den allmänna bilvägen finns redan och ska kompletteras och därför blir det separata planer. Helt nyanlagda bilvägar är nämligen inte så vanligt.

Någon påpekade att cykelbehovet har ökat och att det är mer accepterat i dagens samhälle att använda cykeln som transportmedel. Det sades också att det tidigare har varit en kommunal angelägenhet att anlägga gc-vägar. Om det är separat gc-väg som inte är ansluten till Trafikverkets statliga väg som ska anläggas så får kommunerna ordna markåtkomst via plan eller på annat sätt.

Kommunerna arbetar oftast inom tätort och skaffar sig markåtkomst för gc-väg genom detaljplaneläggning. För Lantmäteriet är markåtkomsten egentligen en ickefråga då de inte hanterar gc-vägar på det här sättet.

Finns det några problem med den metoden?

Så länge gc-väg ska anläggas intill allmän väg så finns det inga problem angående markåtkomsten för Trafikverkets del. Flera av de som intervjuades ansåg att det är ett problem i sig att gc-vägarna inte borde ligga intill allmän bilväg, men det stöds inte av VägL. Om gc-

vägen skulle dra iväg i en annan sträckning så finns inte kopplingen till väggroppen som krävs enligt lag och en vägplan kan inte göras, såvida det inte finns ett funktionellt samband mellan vägen och gc-vägen.

Det berättades att det finns många önskemål om att det ska finnas fristående gc-vägar, men att lagstiftaren inte tänkte på det viset när lagstiftningen utformades. Det är i de lägena som man får fundera på om det finns funktionellt samband mellan den önskade fristående gc-vägen och den allmänna vägen. För att lösa den typen av fråga så måste det först ske en rättslig prövning. Det finns problem i planeringsinstrumentet genom att det i VägLs förarbeten anges att alla olika trafikslag ska ingå när en allmän statlig väg anläggs. Då kan man fråga sig varför det är möjligt att anlägga motorvägar. En av de som intervjuades ansåg att det är trafikreglerna som avlyser cyklingen på motorvägar. Om en gc-väg skulle anläggas separat så utesluts däremot all annan trafik eftersom de fordonen inte ens får plats.

För kommunens del finns det inga konstigheter gällande markåtkomsten, så länge de rör sig inom detaljplanlagda områden i tätort. Där kan gc-vägar läggas in som en del i nya exploateringsprojekt eller i befintliga planer inom gatumark eller på mark som är planlagd som parkmark. Problemen uppstår då det ska anläggas gc-vägar mellan orter. I de lägena har antingen Trafikverket gått in och byggt gc-väg (och skaffat sig markåtkomst genom vägplan) eller så har kommunen avtalat sig till markåtkomst med markägarna. Någon av de som intervjuades ifrågasatte vad den juridiska statusen blir genom avtalslösningen.

Det framgick att det är svårt för kommuner att lösa markåtkomsten på tvångsmässiga sätt annat än med detaljplanläggning. Genom PBL så verkar det inte finnas någon restriktion egentligen att detaljplanlägga för en smal remsa för gc-väg på landsbygden. Dock kan det skapa problem med inskränkningar för pågående markanvändning intill den planlagda gc-vägen. Det framhölls att det är tveksamt om detaljplanläggning för gc-väg på nämnda sätt är lämpligt och om det är det som planläggningen syftar till. Vidare är kommunerna rätt så ansträngda gällande sina detaljplaner och arbetsbelastningen kring dem, så att detaljplanlägga är nog inte förstahandsalternativet.

Flera av de som intervjuades ansåg att det finns problem gällande gränsdragningen för väghållningen mellan stat och kommun. Det finns ingen solklar koppling till var ansvaret ligger och vem som bör bygga gc-väg. Vardera parten anser att motstående part bör ta mer ansvar än vad de gör i dagsläget. Någon reflekterade över att det görs skillnad på landsbygden gällande väghållningsansvaret för olika trafikslag och tycker att gc-väg särbehandlas på ett negativt sätt.

Är det generellt problematiskt att lösa markåtkomsten för gc-väg? Om ja, varför?

Det framhölls att det händer mycket just nu i samhället och att flera stora områden exploateras. Dock faller gc-vägarna ofta bort i den planeringen vilket resulterar i att både Trafikverket och kommunerna får bygga gc-väg som inte tidigare tagits hänsyn till. Två av de som intervjuades menade vidare att framfarten och byggandet av gc-väg en långsam och seg process.

Det påpekades att det finns problem gällande finansieringen för Trafikverkets del. Staten har tidigare inte prioriterat gc-väg i den utsträckning de borde. Om det nu satsas mer pengar på gc-vägar så bör en lösning tas fram avseende ansvarsfördelning och sättet att placera gc-vägarna. Några av de som intervjuades framhävde att det finns en risk att om Trafikverket satsar mer pengar och resurser på anläggande av gc-väg så kan kommunerna utnyttja det och åka snålskjuts. Det lär ju såklart vara olika från kommun till kommun, beroende på intressen och finanser.

Någon påpekade att den eller de som har ekonomin för det borde kunna ta väghållaransvaret. Det är dock inte säkert att mindre kommuner är beredda att ta det ansvaret.

Flera framhöll att olika väghållare längs en gc-sträcka kan ställa till det, framförallt när det kommer till driften. Någon kom med exemplet att gc-vägen inte går via allmän väg utan istället genom detaljplanelagda områden och sen ut på allmän väg igen. Då blir det blandat väghållaransvar vilket försvårar för driftentreprenader och gör att underhållet blir knepigt. Det framhölls att det borde vara möjligt att lägga drift och underhåll hos en aktör och få det samlat. Någon menade på att Trafikverket i många fall kan tänka sig att bygga gc-vägar men att driften ofta lämpligen hamnar på kommunen. Då blir det problematiskt om marken tas i anspråk med vägrätt eftersom allt underhåll då läggs på Trafikverket. Det framhövdes att det kan följa problem med olika kvalitet och standard på gc-vägen vid otydlig ansvarsfördelning. Någon påpekade att det skulle förstöra hela poängen med regionala cykelstråk om det inte finns sammanhängande stråk. En annan tycker att Trafikverket borde ta ansvaret för samtliga regionala cykelstråk oavsett var och hur de är placerade. Vidare så påpekades att det är viktigt att se till vem som egentligen bör ansvara och vems angelägenhet det är att ha att gc-väg. Ibland är det statligt, ibland kommunalt och ibland enskilt.

En av de som intervjuades framhöll att det uppstår problem om det ska dras fram fristående gc-väg som inte Trafikverket initierar och som ofta ordnas i samarbete med kommunerna. Då får lösningen ske genom andra markåtkomstsätt. Tidigare har det varit vanligt att få till lösningar med gemensamhetsanläggningar men där har praxis på senare år blivit mycket striktare. Kommunernas möjlighet för att bilda eller ha del i gemensamhetsanläggningar har minskat dramatiskt genom praxis. Det är väldigt svårt för kommunerna att få tvångsvis markåtkomst för gc-väg genom AL då det inte anses vara av väsentlig betydelse för dem att ha del. Alla de gånger då tvångsmöjligheterna inte kan tillämpas måste marken lösas genom frivillig förhandling, vilken kan sluta på alla möjliga grunder. Markägarna får någon slags vetorätt och kan sätta sig på tvären till projekten. Möjligtvis skulle enskild väg kunna nyttjas men de väghållarna önskar oftast att det blir kommunal väghållning istället.

Det påpekades från flera håll att det finns problem i dagens lagstiftning. En person framhöll att det mesta löser sig genom avtalsvägen och menade på att det i vissa lägen finns juridik och i andra lägen finns smidiga lösningar. Personen menade att man måste våga testa sig fram (i den mån det kan göras frivilligt) och se vad som står sig och hur lösningen skulle stå sig om den överklagas.

Några av de som intervjuades uppmärksammade ett problem gällande tillåtligheten för kommuner att bygga kommunala gator längs med statliga allmänna vägar. Förr fanns det pragmatiska lösningar genom att kommunerna kunde bygga gc-väg längs statlig väg i samband med att de lade ner VA-ledningar samt att de fick ett projekteringsbidrag för det. Det är inte längre möjligt eftersom det anses att Trafikverket ska bygga egen infrastruktur längs sina egna vägar. Gällande statlig medfinansiering så kan kommunerna numera erhålla det endast om de detaljplanelägger att de ska bygga väg intill statlig väg.

Vad innebär begreppen funktionellt samband och felande länkar? Medför de problem för er?

Internt på Trafikverket råder det delade uppfattningar och meningar om begreppen. Flera av de som intervjuades ansåg att begreppet funktionellt samband innebär stora problem och medför ett ständigt återkommande gissel eftersom begreppet saknar tydlighet. Andra halvan av de som intervjuades förstår inte riktigt innebörden av de två begreppen. Det efterfrågades för en tid

sedan riktlinjer utifrån begreppen och hur de ska hanteras i praktiken, vilket gjorde att den planprövande enheten på Trafikverket undersökte saken. Planprövning menade att utifrån VägL definition så är gc-väg en väganordning som ingår i den statliga allmänna vägen. Om gc-vägen skulle läggas en bit bort så måste det påvisas att gc-vägen avlastar den allmänna vägen med just cykeltrafiken. Gc-vägen utgör på så sätt en funktion till den allmänna vägen och det finns ett funktionellt samband.

Det framhölls att det just nu förs diskussioner om att målpunkter anslutna mellan två allmänna vägar skulle kunna betraktas som ok gällande ett funktionellt samband. Då är utgångspunkten att det är trafiknätet som sådant som ska vara sammanhängande. Någon menade att det funktionella sambandet borde ligga i att få fram cyklisten och inte kopplas samman till bilvägens rent geografiska sträckning. Dessutom så finns det andra sträckningar som skulle vara både trevligare och genare att cykla på än den längs med allmänna bilvägen. Vidare har diskussioner förts inom Trafikverket att det funktionella sambandet borde finnas för gc-väg utmed järnvägen också, sett till statlig infrastruktur. Det verkar dock utifrån svaren som gavs vara svårt att hävda att det finns ett funktionellt samband för gc-vägarna då. De kan knappast räknas som ett tillbehör till järnvägen då de inte krävs för järnvägens funktion.

Det påpekades att anledningen till att Trafikverket lägger så stort fokus på begreppet funktionellt samband är för att det växte fram när Trafikverkets planprövande enhet försökte tolka lagen så långt som det gick utifrån dagens formulering. Det har inte tillkommit för att begränsa Trafikverket i sitt byggande eller tolkningen av lagen, utan snarare tvärt om. När det planeras och byggs gc-väg så krävs det endast att det finns ett samband med den allmänna vägen med hänsyn till funktionen. Att det ser ut så beror på att gc-väg räknas som tillbehör till allmän väg enligt förarbetena och då måste Trafikverket utgå från det i sin tolkning och i sitt arbete. Den planprövande enheten på Trafikverket är en prövande enhet och inte en stödjande. Därför kan de inte råda kring planer som skulle avvika från den tolkning av begreppet som finns i dagsläget. Planerna måste istället prövas rättsligen i varje enskilt fall. Det var något som vissa av de som intervjuades inte uppskattade eftersom det riskerar både tid och pengar i de projekt vars plan måste prövas, om planen förkastas. Det är en risk som man inte är riktigt redo att ta.

Med felande länkar så syftar Trafikverket till vägsnuttar med olika väghållare (längs en och samma sträcka). Det kan hända att det finns kommunal gc-väg på två sidor av ett område och att det finns en vilja att binda ihop de sträckorna. Det blir problem med hur de ska sammanfogas. Trafikverket kan nämligen inte bara bilda en liten snutt statlig väg för då uppstår problem gällande framkomst till vägsnuten och skötseln av den. Detsamma gäller om det är enskilda vägar som ska bindas ihop. Där är det ännu känsligare eftersom de enskilda vägar som inte uppbär statsbidrag kan sätta upp bommar och därmed stänga kopplingar, något som endast den enskilda väghållaren kan styra över. En av de som intervjuades var kritisk till kommunernas agerande gällande att bygga sammanhängande stråk och att det var bristen på det som gjorde att det uppstod felande länkar från första början.

Det framhölls att Trafikverket leder in cykeltrafiken på enskilda vägar för att det ofta är där det är trevligast att cykla. Att lösa problemet med felande länkar och göra om de enskilda vägarna till allmänna vägar så att Trafikverket tar över allt ansvar bara för att få samma väghållare hela sträckan hade förmodligen varit ett för stort ingrepp.

Begreppen funktionellt samband och felande länkar verkar vara något som enbart används inom Trafikverket. Varken den kommunala sidan eller Lantmäterisidan kunde relatera till begreppen mer än att de hört talas om dem.

Måste ni komma överens med markägaren vid markåtkomst för gc-väg?

För Trafikverkets del krävs det inga överenskommelser gällande markåtkomsten om vägplan används. VägL är en expropriativ lagstiftning och när vägplanen fastställts så är det den som sätter ramen. Trafikverket måste inte heller komma överens om ersättningen med markägaren. Om parterna inte enas så kan ersättningen fastställas i domstol. Det påpekades att markägarna ofta tror att det krävs en överenskommelse innan byggstart men det behövs inte. I praktiken så sker förhandling om ersättning oftast sent i processen för att få ersättningen att bli mer sanningsenlig. En av de som intervjuades menade på att Trafikverket inte kan räkna med att kunna ta mark hur som helst bara för att det finns intilliggande vägar såvida det inte finns en vägplan i grunden.

Det påpekades att det bör träffas avtal om gc-väg ska inledas på det enskilda vägnätet. Dels så ökar det medvetenheten för fastighetsägarna om att vägen blir del i ett cykelstråk och dels så bör slitaget på grund av den tillkommande trafiken regleras för de vägar som inte har statsbidrag. Ofta går Trafikverket in och rustar upp vägen för att förbättra standaren. Vidare så kan det också avtalas om att vägen ska hållas öppen för gc-trafik. En av de som intervjuades menade på att markägarna till de vägar som inte har statsbidrag ofta accepterar gc-trafik då de själva uppskattar att det finns ett fungerande gc-stråk i området.

Några av de som intervjuades från Trafikverket framhöll att statsbidrag inte kan utges under en pågående förhandling för att få vägarna att hållas öppna för allmän trafik. Någon påpekade att bidraget är något som den enskilda väghållaren själv aktivt måste ansöka om och att det inte är beständigt. Därför är det ingen garanti att vägen hålls öppen för all framtid bara för att det utges bidrag vid ett specifikt tillfälle. En annan menade på att det hade varit en bra möjlighet om det togs fram en modell för att kunna utge statsbidrag vid förhandling. Då hade det skapats en rutin att falla tillbaka på samt en möjlighet att kunna göra rätt för sig för den tillkommande trafiken på vägen.

Det framhölls att det kan bli problematiskt med markåtkomsten vid nyanläggning av gc-väg om frivilliga lösningar ska avtalas fram. Markägarna kan ju neka eller kräva orimligt hög ersättning. Det kan resultera i att det inte träffas någon överenskommelse och att det blir ett glapp längs sträckan för gc-väg. Då får en alternativ sträckning tänkas över så att tvångsinstrumentet genom vägplan kan användas.

De exploateringsområden kommuner kommer i kontakt med består antingen av kommunens mark eller tillhör någon exploatör och har detaljplanlagts. I detaljplanerna ingår bland annat vägar och gc-vägar. När exploatören äger marken så tecknas ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören där det anges att exploatören betalar för allmän platsmark, eftersom det är exploatören som gör vinst på att planen realiserar. Den enda gången en exploatör inte betalar fullt ut är om det finns exploatörer med angränsande planer som också drar nytta av infrastrukturen. Då delar samtliga exploatörer på kostnaderna. Om planen har kommunalt huvudmannaskap så övergår den allmänna platsmarken i kommunens ägo (genom fastighetsreglering) när planen gått igenom. Kommunen vill ha den allmänna platsmarken gratis eftersom marken har lågt värde som allmän platsmark. Det blir då ett slags nollsummespel då exploatören ska betala för hela kostnaden för allmän plats, d.v.s. både anläggande och markåtkomst.

I det fall det behövs allmän platsmark utanför exploatörens område så kan åtkomst för mindre bitar mark ske, såvida det finns ett påtagligt behov av marken. Om det rör sig om jungfrulig mark i utkanter av kommuner så blir det oftast inte uppmärksammat. Handlar det däremot om

förtätning i mer centrala ortsdelar så blir det fler protester. Markägaren blir hur som helst kompenserad för värdet av markens användning innan den blev utlagd som allmän platsmark.

Måste ni ta hänsyn till en större opinion/skara människor?

Opinionens åsikt tas om hand under planprocessen vid bland annat samråd. Det gäller såväl för kommuner som för Trafikverket.

Hur bemöts gc-vägar allmänt vid förhandling med markägare? Är de positiva eller oroliga för nedskräpning och störningar?

Flertalet svarade att förståelsen oftast är större för att det ska byggas gc-väg än att det ska byggas bilväg. Markägarna störs inte lika mycket av gc-vägar och nyttjar ofta dem själv. Skulle de själva inte nyttja dem så har de förståelse över att grannarna gör det. Vissa större markägare saknar däremot behovet av gc-väg och är därför negativt inställda. Samtliga markägare blir dock lika upprörda över själva intrånget för gc-väg som om det vore bilväg. Det är fortfarande mark och tomtanläggningar som försvinner för dem och då är det affektionsvärden och subjektiva tankar som styr.

Majoriteten av de som intervjuades ansåg att markägarna oftast är positivt inställda, framförallt om det är befintligt vägnät som ska nyttjas. De berörda ser ofta ett värde i ett fungerande stråk. Gällande nyanläggning av väg så är markägarna däremot ofta negativt inställda. De tycker att gc-vägen stör friden och vill inte ha folk som tittar in på deras tomter eller störande belysning från gc-vägen. Någon menade att om markägarna är negativt inställda så kan man alltid avtala på ett sådant sätt att attityden vänder.

En av de som intervjuades påpekade att man skulle kunna tänka sig att gc-väg aldrig överklagas för att det är så bra och fint att ta sig fram på det viset, men så är det inte. Många gånger är det trångt i de områden där gc-vägarna byggs vilket gör att intrång måste göras i någons trädgård och liknande. Det finns en hel del överklaganden på gc-vägar, för alla vill ha gc-väg men inte på sin mark. Överklagandena beror dels på att mark tas i anspråk och dels på grund av att det blir ökad insyn. Vidare är det svårare att anlägga gc-väg utan att få överklaganden på de ställen där det är större tryck på marken på grund av flertalet intressenter.

Samarbetar ni med andra aktörer? Om ja, hur ser det samarbetet ut?

Trafikverket och kommuner samarbetar eftersom båda parter är planerande aktörer. Dessutom så bygger Trafikverket alltid inom någon kommun och påverkar därmed kommunens vägnät. Ofta läggs vägplaner för gc-vägar på redan detaljplanlagda områden vilket gör att planprocesserna måste samordnas.

Ibland blir det även aktuellt med samarbeten med andra aktörer än kommunerna för Trafikverkets del. Vid samråd så bjuds ofta Cykelfrämjandet in. Samrådsgruppen anpassas efter de förutsättningar som det aktuella projektet har (så som friluftsliv, skola osv.). Kommunerna har även visst utbyte och samarbete med intilliggande kommuner. Det påpekades att det inte finns några samverkansprojekt gällande cykelstråk över kommungränser i sydvästra Skåne så som det ser ut nu.

För gc-planering gjordes ett omfattande arbete med att ta fram en regional cykelplan i Stockholms län. Alla länets aktörer (kommunerna i Stockholms län, Trafikverket, Länsstyrelsen

Stockholm och Stockholms läns landsting) hade del i att ta fram en regional cykelplan för arbetspendling, gällande fram till år 2030. Det var ett komplicerat och omständligt arbete med mycket diplomati, men det ledde fram till en produkt som kommuner och övriga aktörer i länet jobbar efter. Dock går utbyggnadstakten för de här stråken alldeles för långsamt, men man kommer i varje fall in på helt annan skala gällande planering och byggande. Svårigheterna uppstår när det byts våghållare på gc-väg på mellankommunala länkar. Det är knepigt att samordna då det är svårt att synka finansiering och planering hos de olika aktörerna.

Gällande samarbetena så råder det delade meningar om huruvida de fungerar bra eller inte. I vissa lägen är samarbetet bra och i andra sämre. Några av de som intervjuades från Trafikverket trodde att kommunerna gärna ser att Trafikverket ska ta större ansvar och stå för merparten av kostnaderna. Vidare så påpekades att vissa kommuner är dåliga på att reagera på det som sker under planeringsfasen. Det framhölls också att framkomst på cykel oftast är ett kommunalt intresse. Kommunen tar ofta på sig att snöröja och sköta gc-vägarna. För det behöver de inte detaljplanlägga utan Trafikverket skriver bara ett driftavtal med kommunen. Någon påpekade att Trafikverket försämrats som samarbetspartner sedan organisationen gjorts om till att bli en ren beställare. Sammanslagningen av Vägverket och Banverket uppskattades inte heller och komplicerades av de olika kulturer som slogs ihop från de två verken.

Inom Trafikverket så samarbetar markförhandlare med de som är del i en grupp under en projektledare. Projektet i sin tur är en beställning från Planering. Det är Planering som bestämmer hur utformning och vilken typ av gc-väg som ska finnas. Inom projektgruppen så kan markförhandlarna komma med åsikter och idéer till Planering och projektet samt tänka på vem Trafikverket egentligen bygger gc-vägen för. Någon påpekade att Planering ofta vill ha den billigaste lösningen medan markförhandlarna funderar mer på själva lösningen eftersom de måste teckna olika avtal och säkra markåtkomsten. Det finns många markåtkomstproblem att nysta i som de på Planering kanske inte ser.

Det berättades att allt som investeringsavdelningen på Trafikverket, som markförhandling tillhör, gör är styrt av någon annan. Investeringsprojekten kommer som beställningar från planeringsavdelningen utifrån nationell plan och länsplaner. Det är planerna som finansierar projekten. Planerna har kommit fram till vilka projekt som ska genomföras för länge sedan. Kommunerna är med vid framtagning av länsplanerna och är medvetna om vad som ska hända. Vid projektstart så bjuds sedan kommunerna normalt in till projektmöten. Kommunerna är ofta med i projekten då de har anslutningsvägar till den allmänna väg som ska byggas, ska detaljplanlägga eller ska lägga ner ledningar för el och VA under gc-vägen. Det handlar alltså både om ett planerings- (detaljplan och vägplan) och projekteringssamarbete mellan Trafikverket och kommunerna. Vidare så delas det ofta på kostnaderna för gc-vägarna i projekten.

Trafikverkets planprövande enhet samarbetar inte med någon, inte ens internt. Deras process kan liknas med den i MMD. De ska pröva ett förslag på väg och se om det är tillräckligt bra eller inte. Det finns inga undantag från prövningen utan alla planer måste provas.

Är samarbete en förutsättning för markåtkomst och sedan vidare för byggande och våghållning?

Flertalet av de som intervjuades svarade att samarbete mellan Trafikverket och kommuner är en förutsättning så fort kommunala angelägenheter berörs. Gc-vägar är speciella på det viset att de går över olika markområden (både planerade och oplanerade) så samarbete är viktigt för att få

bra helhetslösningar. Vidare så är det ofta kommunerna som ska drifva gc-vägarna eller så ska de samfinansieras och många ansåg att det måste till ett samarbete för att nå dit.

Samtliga som intervjuades tyckte att samarbete löser problem. Det framhölls att om man är överens och har en bra dialog under ett projekts gång så är det mycket som underlättas eftersom det är så mycket som ska ordnas under processen. Det förutsätts dessutom i lagstiftningen att man så långt som möjligt ska kunna komma överens.

Någon påpekade att samarbeten som det för den regionala cykelplanen är en jättestor förutsättning för att kunna planera sammanhängande nät och skapa enhetlig standard. Genom sådant samarbete synkas projekten mellan aktörerna gällande såväl tid och processer. Det hade inte kunnat uppnås genom att vardera aktör arbetat separat. Dock krävs det att man arbetar för att få samarbetet att fungera.

Hur skulle markåtkomsten bäst lösas enligt din mening?

De som arbetar på Trafikverket ansåg att markåtkomsten för gc-väg bäst löses med vägplaner, speciellt om det ska tjäna cykelpendling. Genom att lösa marken genom vägplan så ges ett tydligt förfarande via ett beprövat instrument. Problemet är då att det måste finnas mer pengar att tillgå. Någon påpekade att kommunerna behöver ta större ansvar i fråga om gc-vägar. Vidare så påpekades det att vägrätt för gc-väg, så som lagen är utformad just nu, inte alltid ger de bästa rekreatiionsstråken eftersom sträckningen sker längs med allmän bilväg.

En av de som intervjuades påpekade att om Trafikverket löser marken med vägrätt så blir också drift- och underhållskostnaderna högre för Trafikverket vilket kanske inte är rimligt. Snarare vore det skäligt att kommunerna också är med och delar på de kostnaderna och ansvaret. En annan av de som intervjuades menade på att det är märkligt att Trafikverket tar ansvar för bilvägar men inte cykelvägar på landsbygden och förstår inte särskiljningen där. Personen tyckte att staten borde ansvara för gc-vägar som sammanbinder orter.

Inom tätort så ansåg en av de som intervjuades att markåtkomsten bäst löses med detaljplan där infrastrukturen finns angiven. I detaljplan är det tillåtet att lägga gc-väg även på parkmark vilket möjliggör för komplettering av planer utan ändring. Om en gc-väg ska anläggas längs en kommunal gata så kan gatan antingen krympas eller så kan gc-vägen läggas på den planlagda grönremsan bredvid. Grönremsan utgörs nämligen oftast som allmän platsmark och tillhör redan kommunen. Gällande landsbygden borde istället VägL regler tillämpas.

Några av de som intervjuades föreslog att lagändringar skulle göras. Ett alternativ är att möjliggöra i VägL för att bygga fristående cykelvägar. Ett annat alternativ är att möjliggöra i AL för att koppla officialservitut till kommun eller stat. Ännu ett alternativ som föreslogs var att möjliggöra för inskränkt vägrätt för cykling på enskilda vägar som då skulle ge ett visst befogande till vägen för det allmänna. I praktiken skulle det bli som ett servitut. Det poängterades att problemet som följer är att det blir oklarheter kring vem som ska ansvara för konsekvenserna om någon skadar sig längs vägen. Inskränkt vägrätt används inte för trafik i dagsläget, men skulle eventuellt kunna göra det genom att läggas in i vägplan.

Krävs det lagändring eller kan exempelvis Trafikverket göra uttalanden eller handledande rapporter om hur markåtkomsten ska ske i modern tid? (Exempelvis genom att beskriva tolkningar av begrepp och definitioner.)

Samtliga som intervjuades insåg att det finns problem med dagens lagstiftning och att den behöver förändras på något vis istället för att det snickras ihop alternativa lösningar. Det var inte någon som tyckte att en helt ny typ av lag borde införas. Istället borde ändringar genomföras i de lagar som redan finns.

Det framhölls att det önskas en tydlighet i lag angående ansvarsfördelningen för gc-vägar. Någon påpekade att om det inte framgår enligt lag att Trafikverket ska vara väghållare så borde ansvaret falla på kommunerna eftersom de har planmonopol i övrigt.

Många önskade att VägL skulle förenklas på så sätt att det möjliggörs för att anlägga separata vägtyper och ta bort skrivelsen ”allmän samfärdsl”. De flesta ansåg att VägL blivit föråldrad och att förutsättningarna som fanns då lagen kom till har förändrats. Det verkar inte rimligt att gc-väg ska utgöra ett tillbehör till allmän väg då gång och cykling utgör egna trafikslag. Det är ju möjligt att anlägga motorvägar, där andra trafikslag utesluts, så att inte kunna anlägga fristående cykelvägar ansågs märkligt. Viss förvåning förelåg också över att gc-frågan inte behandlades när VägL gjordes om 2014 eller efter den statliga utredning som genomfördes för cykel. Vidare påpekades det att utredaren i cykelutredningen måste missuppfattat förarbetena till VägL. Utredaren säger att regeländring inte krävs utan att det snarare är tillämpningen av lagen som ska ändras, något som en av de som intervjuats inte instämmer i. Det låg tidigare en utredning avseende ändring av AL hos justitiedepartementet. När cyklingsutredningen gjordes så togs det upp i SOU:n att problemet skulle lösas genom ändringen i AL, men det hände inget mer med den ändringen. Så i cykelutredningen så hoppade utredaren egentligen bock över det största problemet och hur det skulle kunna lösas.

En av de som intervjuades trodde att VägL är på väg ut och bör revideras från grunden. Istället borde samma förfarande som för järnväg appliceras på vägar och markåtkomsten skulle alltså ske genom fastighetsbildning. Några andra menade att vägrätten är en gammal företeelse som är unik i sitt slag och något som bör värnas om. Vägrätten ger ett förfarande som är praktiskt, snabbt och effektivt eftersom Trafikverket kan sätta spaden i marken så fort en vägplan vunnit laga kraft. Vägrätten är praktisk i de lägen då vägar dras in och lämnar exempelvis inte ifrån sig onyttiga restfastigheter vilket hade gjorts om fastighetsbildningsinstitutet skulle använts. Det påpekades dock att vägrätt är en stark rättighet och att man borde fråga sig om man genom lagändring är beredd att utöka möjligheterna för den rättigheten. Vidare framhölls det att vägrätten ligger osynlig för kommunernas del och att belastningen den utgör kan bli svår att finna vid nyexploatering. Det påpekades också att en lagändring i VägL inte löser någon tvångsmöjlighet för kommunerna.

Någon trodde att VägL skulle kunna tolkas av Trafikverket på så vis att gc-väg skulle kunna byggas särskilt. Det kontrades av ett uttalande av en av de andra som intervjuades. Trafikverket kan aldrig gå in och ändra i förarbetena till lagen i efterhand. Det var nämligen utifrån lydelsen i förarbetena som riksdagen beslutade om antagande av lagen. Om en ändring i förarbetena önskas så måste det ske en lagändring, om än en liten sådan.

En av de som intervjuades menade att markåtkomsten för att sy ihop gc-stråk rent praktiskt skulle kunna lösas genom att Trafikverket hittar en bidragsmodell som träffar cyklande på enskild väg. Personen menade på att det skulle vara en framgångsfaktor för gc-väg i landsbygdsmiljö.

Någon önskade att en lagändring istället skulle göras i AL för att kunna skapa båtнад för kommunala gatufastigheter att använda sig av servitut enligt 49§ AL. Frågan blir då om båtнадen bör betraktas som något geografiskt eller om man ska se till vilka som äger en viss fastighet och deras behov såväl nu som framöver. Det framhölls också att lagen, så som den är utformad nu, är klar med vad som är tillåtet och inte samt att lagtolkningen kan ske genom rättsfall. Eventuellt så borde AL prövas mer genom rättsfall för att se vad som är tillåtet och hur långt lagen kan sträckas. Det framhölls dock gällande markåtkomst via AL att den demokratiska processen går förlorad. Allmänheten har ju inte insyn i lantmäteriförrättningar.

Det påpekades att lagändringar tar flera år innan de kan tas i bruk och att markåtkomstfrågan borde kunna hanteras och lösas (om än i mindre skala) under tiden, på vägen dit.

Kan det befintliga vägnätet med enskilda vägar nyttjas för gång och cykel?

Det befintliga vägnätet med enskilda vägar kan nyttjas för gc-väg. De flesta av de som intervjuades tyckte dock inte att det är lämpligt och att det är en dålig lösning. Det har snarare blivit en konsekvens i brist på andra lösningar. Någon tyckte att det är ett enkelt och billigt alternativ i de fall man kommer överens med de enskilda väghållarna. En annan tyckte att det är förvillande då många tycks tro att den enskilda vägen blir allmän, vilket inte är fallet.

Trafikverket får skylta och leda in allmän trafik på det enskilda vägnätet så länge de vägarna uppbär statsbidrag. På vägar som inte har statsbidrag får var och en gå och cykla med allemansrätt. Många av de som intervjuades ställde sig frågande till varför cykelstråk ska konstrueras som medför att cyklisterna tvingas cykla med så svag rätt. Utifrån Forsränningsmålet så får Trafikverket eller kommunerna inte minska sina egna kostnader på bekostnad av andra, vilket inträffar om inledning sker på de enskilda vägarna med skyltning och så vidare.

Det påpekades från flera att det blir problem gällande olika standard på gc-sträckorna och att det måste avtalas om drift och skadeståndsansvar. Några framhöll gällande skadeståndsansvaret att de enskilda väghållarna ofta är medlemmar i Riksförbundet Enskilda Vägar och har försäkring därigenom. Om inget annat avtalas längs sträckorna så faller skadeståndsansvaret på de enskilda väghållarna. Någon ställde sig undrande till hur det fungerar i de fall som kommunen tagit på sig en del av ansvaret genom driften och om den kommunala försäkringen täcker kostnader som uppstår i samband med skador.

Vissa ansåg att de enskilda väghållarna bör kompenseras för det ökade slitaget på vägarna och föreslog att det borde tecknas avtal om årlig ersättning – oavsett om det blir som slitageersättning eller annan ersättning. För att få slitageersättning så måste nämligen väghållaren bevisa att vägen har ökat slitage årligen, vilket kanske inte är så lätt alla gånger. Det fanns en tro bland några av de som intervjuades om att den här biten skulle kunna lösas inom befintlig lagstiftning.

Någon hade träffat på markägare som tycker att de blir begränsade eftersom vägen måste hållas öppen för allmänheten. De får inte längre göra som de vill på sin mark och kan därför ha åsikter emot att deras enskilda väg ska nyttjas. En av de som intervjuades påpekade att vissa väghållare inte går med på inledning på sin väg just av den anledningen.

En av de som intervjuades menade att kommunerna inte har någonting på landsbygden att göra, något som tydligen avgjorts i högsta instans. Högsta förvaltningsdomstolen slog fast att ingenting utanför plan utgör en kommunal fråga, såvida det inte rör kommunens egna

fastigheter. Kommunen ska aldrig ta på sig ansvaret för gc-vägar utanför detaljplan och inte heller stå för förrättningskostnader som uppstår i samband med enskilda vägar. Trots det så finns det kommuner som tar på sig ansvaret för alla landsbygdsvägar, drifftar de enskilda vägarna och tar stadsbidraget från vägföreningarna. Den som intervjuades menade på att det blir smidigt för Trafikverkets del att bara behöva göra utbetalningar till en part samt att vägföreningarna är döende på grund av bristande intresse och tycker att det är lättare och skönare att kommunen har hand om det. Kommunen sköter ju gatorna för de som bor inne i tätorter, så varför skulle inte kommunen kunna göra det även för vägföreningar ute på landsbygden.

Kan gc-väg anläggas inom befintligt vägområde?

Här går åsikterna isär. Flera av de som intervjuades trodde att det skulle kunna vara möjligt rent teoretiskt eftersom det redan finns vägrätt inom vägområdet. De tyckte också att det knappast skulle behövas ny plan för att anlägga gc-väg inom befintligt vägområde. Det påpekas dock att det kan vara svårt att genomföra med hänsyn till avstånd från den allmänna vägen på grund av säkerhetsföreskrifter.

Andra menade att lagtolkningen, så som den är utformad nu, säger att planen som fastställs gör det till såväl väggroppens utseende som höjd och form. De menade på att det finns många som tror att vägområdet ger Trafikverket rätt att göra vad de vill bara för att de har vägrätt men så är det inte. Vägrätten ger Trafikverket rätt att bestämma över användningen och kan jämföras med bygglov. För att kunna utföra en åtgärd inom befintligt vägområde så måste den räknas som drift- och underhållsåtgärd. Byggande av en ny gc-väg kräver vägplan och måste alltid planprövas. Gc-vägar kan inte anläggas hur som helst inom ett befintligt vägområde. Om vägområdet är för stort så borde den överflödiga marken egentligen gå tillbaka till markägaren och inte längre belastas med vägrätt. Det sker dock sällan i praktiken då det saknas resurser för indragandet. Dessutom är det sällan Trafikverket har så stort vägområde över. Oftast går det att kombinera gc-vägen med den allmänna vägen inom vägområdet på vissa delar av sträckan men sedan går gc-vägen över gränsen för vägplanens område. Då kan Trafikverket inte längre se det som att de håller sig inom vägområdet, så i de lägena görs oftast vägplan för gc-väg för hela sträckan.

De som var skeptiska till om det är möjligt menade att det kan finnas en öppning i att genomföra gc-vägen som typfall 1. Då krävs det att omgivningspåverkan är mindre och oftast så är det inte fallet. Ommålning av körfält klassas inte som ”byggande av väg”. Man kan ju i och för sig måla om vägbanan och modifiera den, men då rör man sig i en gråzon. Frågan blir när gränsen nås för byggande om en gc-väg skulle läggas in genom ommålning samt om det verkligen är bästa lokaliseringen. Det utreds ju inte då. Förändring av väg till vajerväg (2+1) räknas exempelvis som byggande av väg och kräver vägplan.

Två av de som intervjuades hade haft projekt på gång där det skulle upplåtas rätt för kommunen att anlägga gc-väg inom Trafikverkets befintliga vägområde. Det blev dock inte så. Det ena projektet genomfördes med vägplan och det andra ligger på is men hade troligen behövt vägplan ändå på grund av att vägområdet skulle bli så pass förändrat.

Vi har ju ett tvångsinstrument genom ExL. Skulle den kunna användas för ändamålet i större utsträckning eller vill man ha frivilliga lösningar i den mån det går?

Samtliga var negativa till att ExL skulle användas i större utsträckning. Det rådde också stor tveksamhet huruvida gc-väg skulle kunna falla in under något av expropriationsändamålen. De flesta menade på att det finns annan lagstiftning bättre lämpad för infrastruktur samt att det i

ExL står angivet att speciallagstiftning ska gå före. Enighet rådde kring att ExL känns omodern och att samhället förändrats till att bli allt mer individualistiskt. Den enskilda äganderätten har blivit mer uppmärksammas och är numera intagen i grundlagen (RF).

Från Trafikverkets sida menade man på att man har ett tvångsinstrument i VägL som följer en demokratisk process. För de fall VägL inte kan tillämpas så önskade de flesta som intervjuades att en lagändring borde ske där snarare än att ExL skulle användas. I de fall staten inte skulle vara inblandad så önskades att förfaranden genom PBL eller förrättning hos Lantmäteriet istället skulle tillämpas. En person invände med att Trafikverket inte bör anlägga gc-vägar om de inte kan genomföras enligt VägL regelverk eftersom de då inte skulle utgöra ett tillräckligt angeläget allmänt intresse.

Beprövade processer uppskattades även från kommunens och Lantmäteriets sida. Man värnar om dialogerna och den demokratiska processen. Det framhölls att den domstolsexercis som skulle följa av ExL är kostsam i både tid och pengar jämfört med andra institut för markåtkomst.

I den mån det går är frivilliga avtal att föredra. Det framhövdes dock att de processer som finns att tillgå är gedigna och hanterar frågor som eventuellt skulle kunna komma bort i frivilliga lösningar. Någon påpekade att man i ett projekt funderat på markåtkomst genom avtalsservitut. För att kringgå problemet med osäkerheter och bortfall av rättigheten så skulle den kunna skrivas in i fastighetsregistret.

Det har i utredningar kommit förslag på att kunna knyta ett härskande servitut direkt till stat eller kommun, utan koppling till en av dem ägd fastighet. Vad tycker du om det? Hade det hjälpt? Hade det blivit rättsosäkert?

Väldigt många var för den här idén och tyckte att det verkar vara smidigt. Föreslagna servitutsmodell skulle medföra fler lösningar för markåtkomst och skulle i de fall det är lämpligt möjliggöra framkomst med tvång. De flesta tyckte att lösningen borde kunna tillämpas med både stat eller kommun som servitutshavare. En ändring i AL uppmuntrades så att man skulle kunna undgå gissandet efter fastigheter med lämplig koppling. Ersättningen till väghållaren skulle kunna bestämmas utifrån flera olika aktörer. Från några håll påpekades det att förfarandet skulle påminna om det för ledningsrätt och att det då inte skulle krävas någon helt ny rättskonstruktion. Vidare så tyckte många att det hade varit smidigare med en sådan här servitutslösning än att bilda gemensamhetsanläggningar med vag koppling till någon fastighet.

En av de som intervjuades berättade att Vägverket (nuvarande Trafikverket) lämnade ett yttrande på förslaget angående ändring i AL. Vägverket tyckte att det var en bra idé att ändra AL på det viset eftersom befintliga enskilda vägar skulle kunna nyttjas och balansera flertalet olika intressen. Det skulle inte bli dubbla markanspråk (som det annars kan bli) och inga onödiga samhällsresurser skulle nyttjas. Personen påpekade att hela formen emellertid är en främmande fågel i AL och menade att den lagen är till för att reglera förhållanden mellan enskilda fastigheter och inte för det allmänna.

De som intervjuades var dock skeptiska till att allmänheten kommer att sakna insyn i processen eftersom samrådsförfarandet kringgås samt att man blir beroende av Lantmäteriets prövning och arbetsbelastning. Det kan göra att projekten tar längre tid. Det blir en riskfaktor att gå förbi de demokratiska processerna då kommun och Trafikverket får en ställning där de tycks veta bäst. Då kan sträckningarna på gc-vägarna säkerligen bli fel eftersom allmänhetens behov inte fångas upp genom dialog.

Någon ansåg att Lantmäteriets prövning av servitutets lämplighet inte bör omfatta båtnad eller opinionsvillkoret, utan att de villkoren provas redan i riksdagsbeslutet för lagändringen. Efter inkommen ansökan om servitut för gc-väg så kan prövningen därefter ske ex officio, med viss justering av sträckningen på sammanträdet i förrättningsprocessen.

Vissa av de som intervjuades menade på att förfarandet skulle kunna tillämpas för såväl anläggande av nya gc-vägar som på befintliga gemensamhetsanläggningar. Andra tyckte att modellen inte alls lämpade sig för helt nya gc-vägar då den demokratiska processen kringgås.

Det påpekades att det kan vara smidigt med en servitutslösning eftersom ansvaret för Trafikverkets del inte blir lika omfattande som om vägrättsinstitutet skulle nyttas. I vissa fall hade servitutsrätten kanske kunnat vara tillräcklig. Likaså blir det en avlastning eftersom servitutsinnehavaren inte behöver gå på årsstämmor och liknande (vilket hade behövts om det istället möjliggjorts för att få andel i en gemensamhetsanläggning). Vidare påpekade några andra att servitutslösningen eventuellt skulle kunna vara en opraktisk lösning sett till ansvar, skötsel och drift av gc-vägen.

Ingen av de som intervjuades såg vad som skulle kunna bli rättsosäkert om servitutet skulle kopplas till en juridisk person i stället för en fastighet. De menade att staten eller kommunerna är beständiga och att det alltid kommer att vara möjligt att svara för deras servitut. Däremot så upplevdes processen för bildandet som rättsosäker. Någon invände med att förfarandet hur som helst hade varit bättre än det system som ibland används idag, där ett felaktigt beslut vinner laga kraft om ingen överklagar det.

De flesta av de som intervjuades från Trafikverket tyckte att det hade varit bättre att ändra i VägL istället för att skapa servitutslösningar. Någon menade att markåtkomsten egentligen hade kunnat genomföras lika lätt med en enkel vägplan.

Det framfördes av några att ett alternativ hade varit att ändra i AL på så sätt att det skulle bli möjligt för kommun eller staten att ha del i gemensamhetsanläggningar. I dagsläget är det inte möjligt då domstolarna anser att kopplingen till en viss fastighet är för vag samt att vägföretag genom vägrätt inte har några fastigheter. En av de som intervjuades påpekade att det verkar bakvänt med andel i gemensamhetsanläggning för Trafikverkets räkning och att det skulle krävas en förändring av gemensamhetsanläggningars innebörd. AL hade behövt betraktas helt annorlunda. Ett förslag på hur lagen skulle kunna förändras var att ge innehavare av vägrätt rätt att ha del i anläggningen, liknande dagens lydelse för byggnad på ofri grund. Då får vägen betraktas som något som allmänheten äger och vara det som medför nyttjandet av den.

Om man inte vill lägga fokus på detaljplaneläggning (vilket ändå inte verkar vara ett lämpligt alternativ för gc-väg) borde kommunerna (som föreslagits i SOU) då ta fram områdesbestämmelser som en förberedande planprocess till alternativa lösningar så som servitut? Öppnar det upp möjligheter för vidare markåtkomst eller är det enbart en belastning?

Någon av de som intervjuades tyckte att det lät som en vettig idé då det flyttar över mer ansvar på kommunerna. Dock så skulle det återigen landa i en finansieringsfråga. Personen menade att det som var bra med förslaget var att kommunerna förhoppningsvis hade kunnat bygga enklare vägar. Så fort staten bygger så blir det robust och det krävs inte alltid topp-standard enligt VGU för gc-vägar. Ibland behöver man bara ta sig fram och kan nöja sig med vägar med lägre standard. Det funkar inte så genom VägL regelverk, så att låta kommunerna ta fram

områdesbestämmelser skulle kunna öppna upp möjligheterna för fler och billigare alternativ med varierande standard. Då hamnar fokus på att cyklisterna ska kunna ta sig fram.

Generellt rådde en osäkerhet kring hur områdesbestämmelser tillämpas. De flesta verkade negativt inställda till användandet av dem och menade att de inte kommer fylla den funktionen man önskar enligt förslaget. För det hade instrumentet områdesbestämmelser behövts regleras om. Någon framhävde att områdesbestämmelser visar en liten djupare analys för marken, något som lika lätt skulle kunna framföras av kunniga fastighetsägare vid ett sammanträde eller samråd.

Några av de som intervjuades menade att ett bättre alternativ hade varit att jobba med någon form av rättighetstyper som känns igen. Om kommunerna inte vill eller bör använda detaljplaner i de här sammanhangen så är framkomsten knapp genom områdesbestämmelser. De skulle varken lösa problemet eller säkerställa syftet. Då är det bättre med en tydlig rättighetskonstruktion, så som exempelvis officialservitut, som kan hantera intrång och sätta kronor och ören på markåtkomsten.

12 Diskuterande analys

12.1 Problematik

Det står klart att det finns en problematik gällande markåtkomsten för gc-vägar. Det finns en osäkerhet rörande vilken markåtkomstmetod som ska och kan användas, vem som ska ha väghållaransvaret och hur planeringen ska samordnas. Flertalet utredningar har gjorts som i många fall resulterar i en vilja och ambition att utöka cyklande och vägnätet för trafikslaget. Dock har inga lösningar på problemet nåtts utan problematiken fortsätter att sväva i luften. Vidare är rättsfallsutredningarna få och öppnar inte upp för några revolutionerande åtgärder. Domstolarna verkar tolka lagarna och förarbetena restriktivt.

12.2 Markåtkomstsätt

Examensarbetet hanterar åtta olika sätt för hur markåtkomsten för gc-vägar kan säkras utanför detaljplanelagda områden: vägrätt genom vägplan, vägrätt genom förhandling, gemensamhetsanläggning, servitut genom AL eller FBL, avtalservitut, nyttjanderättsavtal samt expropriation. Utifrån studien så har det framgått att samtliga alternativ inte går att tillämpa med dagens lagstiftning och praxis. För Trafikverkets del kan markåtkomst lagligen ske genom vägrätt och avtal om nyttjanderätt. För kommunernas del så kan, förutom genom detaljplan, markåtkomst lagligen ske genom avtalservitut och avtal om nyttjanderätt.

I dagsläget är det inte möjligt för Trafikverket att ha del i gemensamhetsanläggningar eller inneha servitut till förmån för vägföretag. Trafikverkets vägar ligger på en rättighet och därför kan inte heller en fastighet knytas till rättsförhållandena gemensamhetsanläggning eller servitut. Så som lagen är utformad så gäller rättsförhållandet mellan fastigheter. Möjligtvis finns det en öppning i 2§ AL som säger att lagens bestämmelser kan, om det är lämpligt, tillämpas på anläggning som inte hör till en fastighet. Den möjligheten känns dock som ett oerhört svagt kort. Om det alternativet varit möjligt så borde det nog redan använts.

För kommunerna var det tidigare möjligt att ha del i gemensamhetsanläggningar samt bilda servitut till förmån för kommunala fastigheter. Praxis har däremot stramats åt på den fronten då domstolarna tyckte att det var svårt att hitta kopplingar till de fastigheter som skulle ha del i anläggningen respektive vara härskande i servitutsförhållandet. Kommunernas möjligheter att skapa gc-vägar utan frivilliga lösningar har därigenom begränsats avsevärt. Den enda tvångsmöjlighet som återstår är egentligen detaljplaneläggning som är ett kostsamt och tidskrävande förfarande. Det har i studien

visat sig att det i många fall inte ens är lämpligt att detaljplanlägga vid de tillfällen då tvångssituationer krävs. Pågående markanvändning intill det planlagda området kan påverkas negativt eller så är det inte lämpligt att detaljplanlägga för endast en smal remsa som ska avse gc-väg. Vidare kan man fråga sig om det verkligen ska krävas detaljplanläggning bara för att den möjligheten finns att tillgå.

12.2.1 Trafikverkets markåtkomstsätt idag

Vägrätt

Trafikverket använder sig i dagsläget framförallt av vägrättsförfarandet genom VägL regelverk. Vägrätten medför en tvångsmöjlighet för Trafikverket att kunna dra fram sina vägar. Rätten har gamla anor och följer en väl genomarbetad process som är demokratisk och öppnar upp för dialog med allmänheten. Vägrätten är praktisk på så vis att den är effektiv när en plan väl vunnit laga kraft och att den upphör så snart vägar dras in och det blir det inga restfastigheter att ta hand om för Trafikverkets del. Vägrätten är å andra sidan kritiserad på grund av den tvångsrätt den utgör och ifrågasätts av markägare som blir belastade och har affektionsvärden till sin mark.

VägL omfattar gc-väg så som tillhör till allmän väg. I de flesta fallen planeras gc-vägarna dikt an allmänna vägar med fokus på att öka cyklingen och trafiksäkerheten. Eftersom gc-väg i dagsläget utgör ett tillhör till allmän väg så måste de anläggas därefter. Det innebär att gc-vägar måste anläggas så att de har ett funktionellt samband till de allmänna vägarna och avlastar dem. Det funktionella sambandet diskuteras utförligare i avsnitt 12.6. Vidare skapas oftast inte de mest rekreativa stråken att cykla på och vissa gånger inte heller de mest gena stråken när gc-vägarna anläggs utmed allmän väg.

Oftast måste vägplaner tas fram då det inte verkar vara möjligt att anlägga helt nya gc-vägar enbart genom förhandling som typfall 1. Omgivningspåverkan blir i regel för stor och åtgärden kan då inte klassas som ringa. Væganläggningen får ju inte förändras på något avgörande sätt. Ett av kriterierna för typfall 1 är vidare att det ska röra sig om åtgärder på befintlig väg. Jag kan tänka mig att de allmänna vägarna oftast inte har tillräckligt stora vägområden för att få plats med separerad gc-väg. Att göra markarbeten och anlägga gc-väg verkar också vara svårt att se som en liten och okomplicerad åtgärd. Markåtkomsten måste ske på frivillig väg och i och med att planförfarandet försvinner så förlorar också allmänheten insyn och rätt att tycka till. Det är förmodligen därför det i de flesta fall görs vägplaner.

Nyttjanderätt

Trafikverket leder många gånger in gc-sträckorna på sidovägnäten med enskilda vägar. Rätten till att nyttja vägarna säkras genom nyttjanderättsavtal. Ibland uppstår problem

med markägarna gällande förståelsen att de enskilda vägarna ska kunna hållas öppna för gc-trafik i alla lägen samt gällande ansvaret om någon skadar sig. Det vilar generellt en osäkerhetsfaktor över avtalsmetoden. Den kräver överenskommelse för att verkligen komma fram och möjliggöra åtkomst för Trafikverket. För att se till att avtalet består bör det skrivas in, något som är väldigt viktigt vid de tillfällen som frivilliga lösningar väl uppnåtts. På så vis blir de beständiga tills dess att någon part ansöker om att de ska upphävas.

Nyttjanderättsavtalet medför en osäkerhet för framtiden sett till upplåtelseiden. Som mest kan avtal slutas för 50 års tid. Genast kommer frågan upp om vad som händer efter den tidsperioden. Det kräver administration för att hålla rättigheten levande och se till att nya avtal tecknas som är lika heltäckande som dem de ersätter. Vidare måste intresset av gc-vägens fortlevnad beaktas. Det kanske är tillräckligt med upplåtelseid på 50 år i vissa fall. Det är svårt att sja om samhällsutvecklingen och utbyggnaden av samhällen. Det kan ha blivit en så pass stor förändring att behovet av gc-vägen inte längre är aktuellt. I sådana fall är upplåtelseformen tillräcklig, så länge avtalet säkras med inskrivning. I JB anges att nyttjanderätter kan avtalas för någons livstid. Jag funderar på om det kan tillämpas för juridiska personer. I så fall skulle den administrativa delen kring förnyande av avtal inte längre vara ett problem. Det är något som kan vara värt att undersöka närmre.

Det är alltså möjligt att nyttja det enskilda vägnätet, men med följd att det kan bli vilseledande sett till väghållaransvaret. Jag håller med en av de som intervjuades om att man lätt skulle kunna uppfatta vägen som allmän på grund av inledningen, trots att den i själva verket inte är det. Likaså bör Trafikverket fundera på om de ska satsa på att lägga finansiella medel på nyttjanderätter som lätt kan gå förlorade och som vilar på otrygga grunder. Anledningen till att de gör det idag är för att resurser saknas för att lösa markåtkomsten för gc-väg på annat sätt.

Inskränkt vägrätt

I intervju uppkom förslag angående markåtkomst för Trafikverket genom inskränkt vägrätt. Det är något som jag inte är så bekant med. Det låter dock som en rimlig och möjlig lösning för Trafikverket att kunna nyttja det befintliga nätet med enskilda vägar. Rättsfiguren skulle medföra samma befogenheter för Trafikverket som ett servitut skulle göra och möjliggöra för nyttjande av det befintliga enskilda vägnätet. Det hade då inte krävts en lagändring i AL för att möjliggöra markåtkomst för Trafikverket, vilket hade varit nödvändigt om ett servitut skulle möjliggöras för Trafikverkets vägar (mer om det i avsnitt 12.8). Förfarandet skulle prövas genom vägplan och efter prövningen skulle svaret komma på om rättsfiguren kan användas eller ej utifrån dagens lagstiftning. Vidare uppstår det en viss oklarhet i vem som blir ansvarig för gc-vägarna

om de blir belastade med inskränkt vägrätt. Förmodligen är det liksom vid nyttjanderätt på befintliga enskilda vägar de enskilda väghållarna som är ansvariga.

Ommålning av befintliga allmänna vägar

Att ommåla breda allmänna vägar för att separera gc-trafik från motortrafik är möjligen ett alternativ som kan tillämpas utifrån dagens lagstiftning för Trafikverkets räkning. Det skulle innebära en relativt billig lösning som inte borde kräva upprättande av vägplan, såvida inte ommålningen klassas som byggande av ny väg. Jag kan tycka att det snarare handlar om en underhållsåtgärd av vägen att separera gc-trafik från motortrafik när man håller sig inom samma vägområde och så länge som vägen är tillräckligt bred. Det blir ju säkrare att nyttja vägen om trafikslagen separeras, vägen förändras inte nämnvärt och vägplanens intentioner borde inte påverkas. Dock faller förändring av allmän väg till vajerväg som en byggåtgärd så det är möjligt att även ommålning gör det. Trafiken flyttas ju åt ett visst håll vilket skulle kunna påverka bullernivåer och dylikt för de som får motortrafiken närmre sig.

Jag vet inte hur planeringen kring den här typen av åtgärder ser ut eller om det skulle kunna falla in under typfall 1. Förfarandetypen beror nog på hur omgivningen påverkas. Om ommålningen sker ute på landsbygden där ingen stör sig på att trafiken flyttas någon meter så borde förfarandet kunna ske som typfall 1. Tveksamheter uppstår däremot i mer tätbebyggda områden där det kanske krävs att de intillboende får tycka till. Alternativt kan man låta dem uttrycka sin åsikt och om åtgärden godtas som marginell påverkan på omgivningen så behöver inte en vägplan upprättas.

12.2.2 Kommunernas markåtkomstsätt idag

Avtalsservitut

Utanför detaljplan är kommunernas alternativ för markåtkomst få och kräver att det att det träffas frivilliga överenskommelser. Avtalsservitut utgör i dagsläget en möjlighet för kommuner att ta sig fram på enskilda fastigheter. Avtalet måste vara utformat enligt JB:s regelverk och uppfylla vissa kriterier. Om en prövning skulle ske av ett sådant avtal så lägger praxis särskild tyngd på några kriterier. Servitutet måste vara av stadigvarande betydelse och det måste föreligga ett funktionellt samband mellan nyttigheten på tjänande fastighet och utnyttjandet på härskande fastighet. Det borde alltså vara möjligt att använda rättsfiguren på såväl det befintliga enskilda vägnätet som för att dra fram nya vägar, så länge det finns en lämplig fastighet som representerar servitutsupplåtelsen. Vidare krävs det att det finns en anslutning mellan den härskande fastigheten och servitutet.

Nyttjanderätt

Även kommunerna kan använda sig av nyttjanderättsavtal för markåtkomst. Problematiken är dock den samma för dem som den är för Trafikverket gällande upplåtelsestider och osäkerheter.

Vägrätt

Inom det egna väghållningsområdet kan kommuner välja att planera en väg med stöd av VägL och därefter fastställa vägplanen hos Trafikverket. I det fallet måste vägen uppfylla kraven för allmän väg. Det medför att vägen måste anläggas för allmän samfärdsl och inkludera samtliga trafikslag. Därmed borde det inte vara möjligt för kommunerna att enbart anlägga vägar för gc-trafik genom VägL regler.

12.2.3 Åtgärder inom vägrättsområde

Angående kommunernas rätt att bygga väg inom Trafikverkets vägområde så är praxis tillåtande. Domstolen menade att Trafikverket har hand om väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning. Trafikverket har alltså rätt att bestämma inom vägområdet under tiden som vägrätten består. Praxis synsätt delas till viss del av de som intervjuades. De ansåg att det var möjligt att nyttja befintligt vägområde på det sätt som önskades. Andra halvan av de som intervjuades ansåg att nyttjandet inom vägområdet inte fick avvika från den ursprungliga vägplanen.

De praktiska exemplen visar att kommunerna faktiskt bygger gc-väg intill de allmänna vägarna och påverkar dem. Förut var det vanligt att kommunerna byggde gc-väg på det viset i samband med att de lade ner VA-ledningar och fick bidrag för att göra det. Det är inte längre möjligt då det anses att Trafikverket ska bygga egen infrastruktur längs sina egna vägar. Dock kan kommunerna få statlig medfinansiering om de detaljplanelägger för gc-väg intill statlig väg. Jag tycker att det hela verkar vara motsägelsefullt. Jag förstår tanken med att Trafikverket ska bygga sin egen infrastruktur men då borde man vara konsekvent och hålla sig till att det endast är Trafikverket som ska få bygga, oavsett om kommunerna detaljplanelagt eller ej.

Förfarandet skapar många följdfrågor. Enligt VägL definition är gc-vägar väganordningar så det blir något oklart vem som står som ägare till gc-vägen inom vägområdet. Man kan fråga sig om Trafikverket inte själv bör vara ansvarig för väganordningar till sina vägar. Ansvaret kan ju skrivas över på kommunen men det kanske inte är rimligt alla gånger. Vidare så kan det ifrågasättas om Trafikverket som statlig myndighet bör gå in och godkänna lösningar som i vissa fall uppfattas som lagstridiga. Det finns ju exempelvis ett HD-avgörande som säger att kommuner inte kan anlägga gc-väg med servitut enligt 49§ AL. Domstolen hade eventuellt kunnat acceptera en lösning med FBL-servitut men det är inget som är rättsligt prövat ännu.

Det hade nog varit läge att hårdra situationen. Antingen så får Trafikverket bygga och bekosta gc-vägar inom sitt vägområde och sen överlåta ansvaret på kommunerna eller så får kommunerna bygga så många gc-vägar de vill, men inte dikt an Trafikverkets vägar.

12.2.4 Expropriation

Expropriation är en rättsfigur som sällan används. Det verkar inte vara aktuellt att nyttja expropriationsförfarandet mer extensivt för att få tvångsvis markåtkomst för gc-väg. Utifrån intervjuerna så verkade de yrkesverksamma inte uppskatta förfarandet framförallt på grund av avsaknaden av demokratiskt inflytande. Det är bättre att försöka nå frivilliga lösningar eller att använda de beprövade processerna som finns där markåtkomsten också kan ske tvångsvis.

Många av de som intervjuades ställde sig frågande till om gc-väg ens går under något av expropriationsändamålen. Jag skulle tro att det gör det, men det är tveksamt om kravet på ett angeläget allmänt intresse uppfylls. Det är möjligt att det skulle göra det för fåtalet, särskilt utpekade, regionala stråk.

Prövningen i domstol anser jag vara olämplig i sammanhanget när det som nämnts finns andra processer att tillgå. Eftersom de processerna inte är fullt tillräckliga alla gånger så ser jag snarare att det sker en förändring där. Stark tvångsrätt utan demokratiskt inflytande känns förlegat och därför är inte expropriation särskilt lämpligt att sträva efter.

12.2.5 Officialservituten, gemensamhetsanläggningar och rättslig prövning

Utifrån rättsfallen kan en viss grundsyn för tillämpningen av de olika rättighetsformerna utläsas. För servitut enligt 49§ AL så måste servitutet syfta till härskande fastighets behov av väg för samfärdsel och transport till och från fastigheten. Servitutet måste vara av väsentlig betydelse sett till fastighetens behov av väg. Det lyfts fram att vägar som görs med den här typen av servitut måste kunna betraktas som förbindelseleder och att servitutet ska ha en direkt anknytning till den härskande fastigheten med avsikt att skapa ett sammankopplat nät. Det bör också finnas byggnad eller anläggning för kommunikationsändamål på den härskande fastigheten med behov av rätt för gc-väg. Det framhävs dock att gc-vägar är av stor betydelse även om det finns annan kommunikation. Kriterierna för servitut enligt 49§ AL, så som de framställs genom praxis, är således många och höga. Det verkar därför vara ganska svårt att hitta en lämplig härskande fastighet för den här rättsfiguren.

Servitut enligt FBL går utanför vägbegreppet och ser inte till vägen som sådan. Istället verkar praxis fokusera på förbindelser och sammanhängande trafiknät. Servitutet måste syfta till en ändamålsenlig användning av den härskande fastigheten och det ska ligga i sakens natur att fastigheten är beroende av en förbindelse. Det lyfts fram att alla delar av vägnätet är av väsentlig betydelse. Det bör även finnas anläggningar för verksamheten på den härskande fastigheten för att knyta an till användningssättet. Det har i de rättsfall som studerats visat sig att det är möjligt att knyta ett servitut enligt FBL till en kommunal fastighet på grund av att det ses som en kommunal uppgift att ordna kommunikationsleder och säkerhetsanordningar.

Att använda sig av servitut enligt FBL för gc-vägar kanske är lämpligt med tanke på att de betraktas som tillhör till vägar enligt VägL definition och att den definitionen följer i AL. I de fall kommunerna försöker satsa på att få igenom ett officiellt servitut så borde de ansöka om servitut genom FBL. Jag tror att det hade förbättrat chanserna, så länge som kriterierna nog följs.

Domstolarna har varit negativa till att kommuner ska ha andel i gemensamhetsanläggningar. Praxis menar på att det måste ställas stora krav om mark ska tas i anspråk med tvång och att de enskilda intressena av att ha en gc-väg inte väger lika tungt. Fastigheterna anses vidare ändamålsenliga så länge det finns tillgång till en väg. Att skapa en gemensamhetsanläggning för ytterligare väg som enbart avser gång och cykling verkar inte vara väsentligt. Jag kan hålla med den skiljaktiga meningen i rättsfallet 98:29 om att landsbygden blir straffad eftersom det ofta finns större allmänna vägar att nå fastigheterna med. Gc-vägarna fyller ju en social funktion och säkerheten skulle öka om gc-trafikanter inte nyttjar den allmänna vägen. Nämda rättsfall togs inte upp av högsta instans och berör inte någon kommunal fastighet. Det kan därför tänkas att kraven på anslutning för en kommunal fastighet skulle bli än högre.

Det är kanske dags att testa alternativa lösningar och söka förrättningar eller framställa vägplaner på ett sätt som inte görs idag. Trafikverkets planprovande enhet kommer då sätta gränserna för vad som är möjligt och ej gällande vägplan. Prövningen kommer förvisso att ske givet förutsättningarna i det enskilda fallet men viss ledning kommer ändå kunna hämtas för framtida planer med liknande situationer. Förrättningar kommer att prövas utifrån det ansökan avser, så då gäller det att kommunerna ansöker ”på rätt sätt” och att de krav som praxis ställt i nuläget uppfylls. Förrättningarna går kanske igenom utan att bli överklagade och då får vi inte reda på vad domstolarna tycker om rättstillämpningen. Det blir först intressant när prövningen sker i domstol. Eventuellt kan domstolen se på rättstillämpningen med nya ögon om exempelvis servitut knyts till en fastighet som har en relevant anläggning för verksamheten. På så vis får vi praxis som öppnar upp för alternativa lösningar utan att det krävs lagändringar.

Den här metodiken medför dock en hel del osäkerhet, både vid planprovning och domstolsförfarande. Att försöka tumma på lagarna så som de är utformade nu ger troligen inte det resultat som önskas. Det medför risker för långa och utdragna processer där förslaget kanske ändå förkastas i slutändan och arbetet tvingas göras om från början. Dock så skulle osäkerheten på vad som är möjligt att göra och inte dämpas eftersom provningen förhoppningsvis hade gett en ordentlig utredning med tydliga svar.

12.3 Samarbeten och ansvarsfördelning

Exemplen i avsnitt tio påvisar att det finns gc-vägar som har en salig blandning av väghållare på en och samma sträcka. Det framgår i såväl Trafikverkets mål och visioner som i instruktionen från regeringen att Trafikverkets uppdrag omfattas av anläggande av gc-väg. Med det sagt så är det inte rimligt att Trafikverket ska stå för väghållningen av samtliga landets gc-vägar. Liksom för bilvägar måste en ansvarsfördelning göras.

En riktlinje för hur fördelningen ska ske togs fram i samarbete mellan berörda aktörer. Likväl råder det stor osäkerhet hur väghållaransvaret faktiskt ska fördelas. I många fall verkar det vara ekonomin som ställer till det och rubbar den fördelning som i många fall borde vara. Trafikverket tycker att kommunerna borde ta större ansvar för gc-vägarna och vice versa. Dialog är en nyckel för bra samarbete för på så vis kan man prioritera ordning och se viken infrastruktur som är viktig. Man kan även kartlägga målpunkter och vad som behöver göras. Det kommer vara svårt att reda ut intressen och prioritering av gc-vägar kommuner och staten emellan men även om det är svårt så tror jag att det måste göras. För att råda bot på problemet tror jag att det hade varit bra att utveckla samarbetet ”Rätt väghållaransvar” (som beskrevs i avsnitt 4). I det anges att gällande förvaltning och väghållaransvar har Trafikverket hand om allmänna, statliga vägar, kommunerna har hand om kommunala gator och fastighetsägare och vägföreningar har hand om de enskilda vägarna. Fördelningen utgår från väghållarnas intressen, lämpliga försäkringar och vilka bidrag som kan utgå. Det hade nog varit en framgångsfaktor att bryta ner ansvarsfördelningen på en mer detaljerad nivå så att det verkligen går att arbeta efter mallen. Den behöver förenklas och effektiviseras för att det ska fungera. Det ska inte krävas diskussioner kring ansvarsfördelningen för varje ny gc-väg utan det ska finnas givet i mallen.

Jag kan tycka, sett till den ansvarsfördelning man tog fram, att regionala gc-stråk som sammanbinder orter borde falla under Trafikverkets ansvar. Trafikverket har det övergripande ansvaret för allmänna vägar mellan orter och jag ser inte skillnaden gällande väghållaransvaret för gc-väg. Man har dessutom ett ordentligt, välarbetat planläggningsinstrument som kan nyttjas för att skapa de bästa förutsättningarna för gc-väg. De regionala stråken kommer förmodligen göra att arbetspendling till större del

sker med cykel och därmed avlasta motortrafiken. Trafikverket kommer då arbeta efter att uppfylla de transportpolitiska målen. Om ansvaret läggs på Trafikverket på det här sättet så borde det medföra att anläggandet förenklas eftersom olika kommuners intressen, viljor eller finansiella medel inte behöver beaktas lika mycket i frågan. Baserat på de intervjuer som genomförts anser jag vidare att det i många fall vore lämpligt om driften överförs på kommunerna. De snöröjer och grusar gc-näten inne i tätorterna och har därför säkerligen maskiner som är lämpade för arbetet, så att fortsätta driften ut på regionala stråk borde inte utgöra en allt för stor belastning. På så vis är kommunerna till viss del med och delar på kostnad och ansvar för gc-vägarna, även om det övergripande ansvaret ligger hos Trafikverket. Dock kräver det samordning mellan de intilliggande kommunerna där gc-stråken korsar kommungränser. Det bör upprättas tydliga avtal gällande vem som ska utföra vad och vid vilka tillfällen. Överläts driftsansvaret på kommunerna så ska det inte behöva krävas någon större tillsyn av gc-vägarna för Trafikverkets del.

För de regionala stråk som leds in på enskilda vägar så borde ansvarsfördelningen tydliggöras i avtal. Så som lagstiftningen ser ut i dagsläget tycker inte jag att det är ett lämpligt alternativ att leda in regionala stråk på enskilda vägar. Belastningen för den enskilda väghållaren blir för hög sett till slitage och försäkring om någon skadar sig. Det är heller inte rimligt att den enskilda vägen ska göras om till allmän för att förändra väghållaransvaret.

Cykelleder för rekreation och turism borde snarare falla under kommunernas ansvar. De stråken har inte behov att vara lika gena eller ha samma standard som pendlingsstråk. Därför borde kommuner kunna avtala med varandra och utforma den typen av nät.

Det är möjligt att det krävs lagstagnation av ansvarsfördelningen. Då måste Trafikverket, kommuner och enskilda väghållare rätta sig efter de regler som sätts upp. Dock skapar det en ram som blir svårare att förändra om man ser ett framtida behov av ändring i ansvarsfördelningen. Jag vet därför inte om det är lämpligt eller önskvärt att lagstadga om väghållaransvaret. Det verkar bättre att utforma riktlinjer som inte är lagstadgade men som det fortfarande är tyngd i och som måste följas.

Utifrån intervjuerna verkar det finnas ett internt problem, i varje fall på Trafikverket, att de som beställer projekten inte vet vad problemen gällande markåtkomsten ligger i eller vad som sätter regelverket. Därför görs ofta inledningarna på de enskilda vägarna. Beställarna håller inte på med detaljerna utan ser till helheten utifrån de finansiella medel som fördelats till respektive projekt. För att kunna kräva att det ska finnas fungerade samarbeten mellan olika aktörer så borde man kunna kräva att det finns

väl fungerande samarbeten inom en organisation. Det verkar dock, mig veterligen, vara problematiskt i flertalet större organisationer. Det är emellertid en helt annan fråga att gräva i och lösa.

12.4 Ersättning

Ersättning till markägarna bör utifrån efterforskning och dialog till den här studien utgå enligt ExL regler, som expropriationsfall. Det verkar inte motiverat att ersätta intrång genom vinstfördelning när det övergripande intresset för gc-vägarna finns hos kommuner, Trafikverket och ibland på ännu högre nivåer.

Vinstfördelningen hade förvisso kunnat bespara kommuner och Trafikverket någon slant eftersom tillägget på 25 % inte skulle utgå. De pengarna hade istället kunnat investeras i andra projekt. Dock tror jag att man hade gjort sig en björntjänst genom att hävda att fastighetsägarna vinner på att få en gc-väg över sin mark. Missnöjet skulle nog bli större från allmänheten vilket skulle kunna leda till fler överklagade planer eller förrättningar. Vissa av åtgärderna kan ske genom tvång och därför bör berörda markägare ersättas fullt ut med ExL regler.

Om avtal sluts med enskilda väghållare som anger att vägarna ska hållas öppna för gc-trafik så bör väghållaren få ersättning för belastningen det utgör. I dagsläget är det väldigt oklart hur ersättning utgår i de fallen. Överenskommelserna innebär ett ökat slitage på vägarna med fler passerande. Trafikverket och kommunerna kommer undan relativt billigt genom att nyttja det befintliga enskilda vägnätet. Det är därför rimligt att de ersätter väghållaren på något sätt och inte låter den enskilda väghållaren få stå för kostnaderna ensam. Ersättningen hade kunnat utgå som årlig ersättning efter en viss mall baserad på sträcka och belastning.

Man skulle kunna hävda att den ersättningen motsvaras av statsbidraget. Statsbidraget är dock något som varje enskild väghållare får ansöka om och har ingen garanterad beständighet. Det skulle kunna medföra att väghållaren står utan ersättning för sin belastning om inget bidrag utgår och vägen fortfarande ska hållas öppen för allmän gc-trafik.

Jag tror att en ersättningsmodell för att nyttja det enskilda vägnätet är något som Trafikverket och kommunerna borde titta närmare på. Det hade kunnat vara en lösning för berättigad markåtkomst utifrån dagens lagstiftning och tillämpliga metoder. Oavsett vem av aktörerna som önskar nyttja det enskilda vägnätet och oavsett val av rättsfigur så bör ersättningen utgå efter samma modell.

12.5 Utredningar

Det gjordes en omfattande statlig utredning angående cykling 2012. Regeringsutredaren verkade se det som att problematiken till stor del går att lösa inom ramen för befintlig lagstiftning medan Trafikverket och Lantmäteriet ansåg att en lagändring krävs. När utredaren talade om samverkan så verkade det mest syfta till att kommuner emellan ska samverka och använda sig av planförfarande enligt PBL. Det talas dock om att PBL inte är lämplig enbart för en långtgående gc-väg. Istället för att detaljplanelägga så ska områdesbestämmelser tillämpas. Då landar man ju ändå i något slags planläggningsförfarande, men med begränsade möjligheter. Frågan är om kommunerna ens har resurser till det om de dessutom ska lösa markåtkomsten. Jag håller inte med regeringsutredaren utan jag tror att lagändring krävs för att få bukt med problemet. Vid intervjuerna framgick att även de som är yrkesverksamma inom området efterfrågar lagändring.

Lantmäteriets rapport talar om att knyta servitut till kommunen som sådan och inte till en specifik fastighet. Det är en fördel sett till markinnehavet och blir ingen osäkerhet gällande bestånd om fastigheten behöver säljas. Servitutsförhållandet skulle fortfarande bestå för kommunen. Lantmäteriet var ganska tydliga i sin rapport med att det framförallt är en kommunal angelägenhet att planera för gc-vägar. Regeringsutredaren hävdade däremot att det är lika angeläget för staten. Det är därför nödvändigt att även staten får del i planeringen, sett ur det nationella transportnätet och transportbehovet. På så vis får staten både medel och incitament för att ingripa i planeringen av regionala stråk i de lägen som kommuner inte kan eller prioriterar gc-vägnätet. Frågan är då bara om kommunerna ser det som ett kryphål för att själva inte behöva dra lasset med planering och utförande. De kommuner som har sämre ekonomi kanske inte har något annat val än att utnyttja den situationen medan de med starkare ekonomisk ställning tar på sig hela ansvaret. Det är på grund av nyss nämnda problematik som ansvarsfördelningen måste tydliggöras och det måste skapas en mall att arbeta efter.

12.6 Det funktionella sambandet

Gällande begreppet funktionellt samband så bildas en spärr för de alternativ som kan väljas genom vägplansförfarandet. Så som tolkningen är nu så verkar det svårt att enbart förbinda målpunkter. Istället måste gc-vägarna ofta anläggas dikt an allmänna vägar. Trafikverket verkar däremot öppna för att det kan finnas ett funktionellt samband med flera befintliga allmänna vägar och inte bara en specifik. Synsättet har dock inte prövats rättsligt ännu.

Det är svårt att uppfylla kravet på funktionellt samband med en allmän väg om gc-sträckan som anläggs genom VägL är för kort. Därför kan statliga gc-vägar inte byggas

fristående för att foga ihop det enskilda vägnätet, såvida gc-vägen inte kan nås från en allmän väg. Åtkomsten till den statliga gc-vägen måste möjliggöras via gator och vägar som är upplåtna för allmän trafik och där kan inte enbart statsbidrag till enskilda vägar anses som tillräckligt.

Funktionellt samband är inget som finns definierat i lag, utan är ett begrepp som myntats i domstolarna och som i varje fall Trafikverket jobbar utifrån. Det framgick under intervjuerna att det finns problem internt på Trafikverket gällande hur begreppet funktionellt samband ska hanteras. Begreppet tillkom inte för att begränsa vägbyggandet men den uppfattning jag fick var att det likväl upplevs som en begränsning. Många förstod inte innebörden av begreppet och var frustrerade över att det inte finns ordentliga ramar för hur det ska hanteras. För att reda ut om det föreligger ett funktionellt samband i en plan där gc-vägen avviker från den allmänna vägen så måste en rättslig prövning göras. Det är det enda sättet att veta vad som gäller. Det skapar dock en del följder. Även om den rättsliga prövningen görs så kan resultatet av den inte appliceras på alla kommande planer. Prövningen måste alltid utgå från det enskilda fallet. Det gör att alla okonventionella planer riskerar att förkastas och att projekten halkar efter sin tidplan. Även om det är riskabelt så tycker jag att det vore lämpligt att pröva planerna i några projekt för att försöka reda ut begreppet och dess tillämpning ordentligt. Det är nödvändigt med ett fastställande av begreppet funktionellt samband om man ska arbeta utifrån det. Vidare är det viktigt att informationen om att planer måste prövas går ut till de som planerar så att de förstår hur de ska agera.

Under arbetets gång har det kommit upp funderingar kring huruvida det föreligger funktionellt samband för gc-väg utmed järnvägarna. Jag samt några av de intervjuade ansåg att man borde kunna betrakta hela det statliga transportsystemet som ett och samma nät för allmän trafik. På så vis skulle det kunna hävdas att det finns ett funktionellt samband i att anlägga gc-väg utmed järnvägen. Funderingarna besvarades under intervjuerna med att gc-väg inte utgör ett tillbehör till järnvägen och inte behövs för dess funktion. Väg och järnväg är separerade från varandra i lagstiftningen och det går inte att se allting som ett övergripande trafiknät.

Det skulle eventuellt vara möjligt att anlägga gc-väg utmed järnvägen om järnvägsfastigheten har utrymme för det. Trafikverket rör ju sig då inom sina egen fastighet och borde lämpligen kunna få anlägga väg på den bäst de vill. Dock är det tveksamt om det finns tillräckligt med utrymme ”över” som inte tas i anspråk av räls och andra anordningar för järnvägen på de fastigheterna. Det är något jag inte undersökt. Vidare skulle det kunna bli planlägningsproblem för väg- och järnvägsplaner som måste behandlas alternativt skulle planläggningen behöva

samordnas. Även om gc-vägen inte hade krävt vägplan på Trafikverkets egen fastighet så skulle kanske järnvägsplanen behöva revideras med hänsyn till gc-vägen. Om det uppkommer behov kan Trafikverket planera för allmänna vägar i en järnvägsplan. Även om vägen skulle sträcka sig utanför järnvägsfastigheten så behövs det inte göras någon separat vägplan utan samma plan skulle kunna användas. Det förutsätter dock att det byggs ny järnväg och att en plan tas fram.

12.7 Vägrättsinstitutet

Om VägL hade utformats från grunden idag så hade nog inte vägrätten skapats som instrument för markåtkomst. Vägrätten är en stark tvångsrätt och en ifrågasatt konstruktion som släcker ut i princip hela äganderätten till marken som tas i anspråk. Det har även skett en samhällsförändring och numera värnas det om den enskilda äganderätten och individen. När VägL utformades så var det snarare den kollektivistiska andan som stod i fokus. Med det i åtanke så kan man fråga sig om vägrättsförfarandet bör utökas. Jag är av åsikten att eftersom förfarandet finns och det genomgår noggrann prövning och åtgärdsalternativ så borde det kunna utökas att gälla för även gc-väg. Det är ett smidigt sätt att få markåtkomst, är rättssäkert och följer en demokratisk process. Jag tror inte det hade varit bättre om lagen reviderades på så sätt att det ska bildas vägfastigheter. Det känns inte rimligt att Lantmäteriet ska få ytterligare arbetsbelastning när handläggningstiderna redan i nuläget är långa. Det borde inte finnas något behov för Trafikverket att äga marken heller.

Det kanske kan tyckas märkligt att Trafikverket prövar sina egna planer, men utifrån intervjuerna så framgick det att prövningen sker separerat från övrig intern verksamhet och att den görs på ett rättvist och lagenligt sätt. Jag tycker att det verkar effektivt att prövningen sker på det viset eftersom de som är experter på väg också utför prövningen av dess sträckningar. Planeringen och prövningen av vägarna sker där de som har mest kompetens inom området finns.

12.8 Lagändring i VägL och AL

För Trafikverkets del verkar det som att många problem skulle lösas om VägL ändras så att det möjliggörs att bygga gc-väg fristående. Merparten av de som intervjuades från Trafikverket verkar positiva till den typen av lagändring. För mig väger deras åsikt tungt eftersom det trots allt är de som ska arbeta med det.

Utöver begränsningen med funktionellt samband så finns det begränsningar i VägL och dess förarbeten. Lagar måste tolkas utifrån deras förarbeten för det är genom dem som intentionerna med lagen framgår. Att försöka ändra begreppen och lagens tillämpningsområden i efterhand genom uttalanden eller myndighetsförordnanden är

inte möjligt. Det är inte heller lämpligt då lagar är skapade för att vara beständiga och medföra en rättssäkerhet. Men då det är en lång och omfattande process att lagstifta så är det oundvikligt att lagarna halkar efter samhällets behov. Det verkar vara fallet med just VägL. Jag är förvånad över att man vid VägL omarbetning 2014 inte såg över just de ovan beskrivna problematiska begreppen, för att öppna upp för andra möjligheter gällande gc-vägar. Vad jag har förstått så verkar det dock inte ha varit ett lika aktuellt ämne då, vilket kan vara en anledning till att man inte valde att se över det.

I VägL står angivet att vägar ska anläggas för allmän samfärdslinje samt att gc-vägar är att betrakta som väganordningar. Ändringen i VägL skulle syfta till att frigöra gc-väg från allmän väg och låta den stå på egna ben. Den ändringen syftar framförallt till att ändra i förarbetena till lagen. Vidare så hade lagen behövt ändras beträffande begreppet ”allmän samfärdslinje”. Det verkar märkligt att man håller så hårt på anläggandet av vägar för ”allmän samfärdslinje” när det kommer till gc-vägar. Det kan inte vara rimligt i modern stadsplanering att alla typer av trafikslag ska kunna inkluderas i samtliga vägar som anläggs. Dessutom så har man redan kringgått den skrivelsen vad gäller motorvägar. Det verkar som att det blivit en snedvridning då man anlägger motorvägar där framkomst med andra trafikslag inte är möjlig. Där finns det till och med förbudsskyltar för fotgängare och det är direkt olämpligt att cykla på de vägarna. Då har man ju redan gjort en separation av anläggande av vägar för särskilda fordonsslag, till bilens och motortrafikens fördel. Det framgick under intervjuerna att andra fordon än de för motortrafik utesluts från motorvägarna inte på grund av vägens beskaffenhet utan på grund av trafikreglerna. Jag kan tycka att det är märkligt att den vägtypen ändå kan klassas som byggd för allmän samfärdslinje när man redan i idé- och planeringsstadiet måste inse att annan trafik utesluts. På så vis borde det egentligen inte vara några konstigheter att kunna anlägga väg för ”snällare” fordon så som cykel fristående. Jag kan egentligen inte se problematiken i att anlägga gc-vägar som har en någorlunda annan sträckning än den allmänna vägen som gc-vägen ska skydda trafikanterna ifrån. Att överhuvudtaget anlägga en gc-väg borde kunna uppfylla kraven på funktionellt samband för trafikinätets del. Lagstiftningen och förarbetena är dock tydliga med att det inte är möjligt och därför bör VägL revideras.

Dock bör lagformuleringen eller förarbetena i den reviderade versionen av VägL ändå ha någon form av stomme i att allmän samfärdslinje ska ordnas i den mån det går. Det är ju inte heller rimligt att alla vägtyper ska anläggas fristående från varandra jämt – då skulle markintrången bli enorma. Lagen bör alltså frigöra byggen för olika vägtyper, men användas restriktivt och där behoven är uppenbara.

En ändring i väglagen skulle inte i särskilt stor utsträckning öka möjligheterna för kommunerna att bygga gc-väg. För att skapa en tvångsmöjlighet har det i studien

framkommit förslag på att ändra lydelsen i AL så att servitut för väg kan knytas till kommun och stat som juridisk person. Jag tror att lagändring hade behövts i såväl VägL som AL. Framdragning av gc-vägarna hade då kunnat genomföras med tvångsmöjlighet för både Trafikverkets och kommuners räkning. Likaså hade rätten till att nyttja det enskilda vägnätet kunnat säkras på ett bättre sätt än genom nyttjanderättsavtal. Att möjliggöra för servitut genom ändring i AL borde sammanfalla med tankesättet som Trafikverket har om att utnyttja befintliga vägar mer effektivt, se avsnitt 2.

Om servitut enligt 49§ AL skulle kunna knytas direkt till staten eller kommun utan något direkt fastighetsinnehav så skulle stora krav få ställas på Lantmäteriets prövning. De allmänna och enskilda intressena skulle verkligen få prövas ordentligt. Rättighetsförhållandet skulle få en helt ny dimension gällande förhållanden mellan myndigheter och enskilda markägare. Frågan är om det skulle ställas särskilda krav vid inrättandet, vilka måste uppfyllas, eller om servitutsbeviljandet skulle kräva fler villkor eller restriktioner. Servitutsbeslutet skulle fortfarande vara möjligt att överklaga eftersom det är en prövning som görs av Lantmäteriet.

För servitut som bildas på redan befintliga vägar borde det inte krävas någon demokratisk prövning eftersom det endast innebär ytterligare nyttjande. Cyklister utgör inte särskilt stor omgivningspåverkan sett till buller och föroreningar. För servitut för helt ny gc-väg så hade en demokratisk prövning eventuellt behövt föregå Lantmäteriets prövning. Många markägare verkar skeptiska till att en ny gc-väg ska göra intrång på deras tomter och medföra ökad insyn som de tidigare inte varit vana vid. Frågan är bara hur många prövningar som ska krävas. Möjligen kan en ändring göras angående vilka som är sakägare och ges rätt att överklaga i en förrättning. På så vis skulle insynen öka.

En alternativ lagförändring i AL hade varit att möjliggöra för stat och kommun att få andel i gemensamhetsanläggningar. Andelen skulle då kopplas till den juridiska personen som särskild innehavare av rätt till väg. Frågan är dock om gemensamhetsanläggningar som rättsfigur är lämpliga för Trafikverket att använda sig av. Andelshavaren är den som egentligen borde nyttja en gemensamhetsanläggning och inte allmänheten. Vidare är AL tänkt att reglera förhållandet mellan enskilda fastighetsägare. Det blir därmed en helt annan typ av lag om det allmänna ska få blandas in. Lagändringen skulle därför behöva ändra betydelsen och innebörden av vad en gemensamhetsanläggning är. Lagen skulle kunna formuleras som att ”Innehavare av vägrätt samt kommuner har rätt att ha del i en gemensamhetsanläggning”, på samma sätt som byggnader på ofri grund. Då får man se det som att vägen är något som allmänheten äger och att det är det som medför nyttjandet av den. Samma synsätt borde gälla även för kommunernas del.

Jag tycker att det verkar vara lämpligare att möjliggöra för stat och kommun att få bilda servitut för gc-väg snarare än att vara del i en gemensamhetsanläggning. Det borde vara mer effektivt eftersom kommunerna och Trafikverket slipper att vara med på årsstämmor samt annat föreningsrelaterat. Servitut kan istället läggas ovanpå befintliga gemensamhetsanläggningar och drift och standard avtalas om separat.

Jag tror att det hade varit bra att ändra i såväl VägL som AL. Definitionen av vägbegreppet i AL sammanfaller med det i VägL 2§ (se avsnitt 6.3.1). Om VägL ändras så att gc-vägar kan anläggas fristående så borde den ändringen följa även i AL. På så vis tillgodoses både kommunernas och Trafikverkets möjligheter och de borde därmed kunna genomföra anläggandet av gc-vägar utifrån uppsatt fördelning av väghållaransvaret. Visst kan framkomst ske på frivillig väg men de gånger det nekas av markägaren genom dess monopolställning till marken så behöver tvångsalternativen finnas där. Samhällsekonomiska vinster kan göras och samtliga frågor om fastighetssamverkan, kostnadsfördelning och markupplåtelse kan prövas och avgöras av en myndighet genom en demokratisk process.

Det verkar onödigt att skapa en helt ny rättsfigur för gc-vägar. Lagändringen bör snarare ske i de lagar som redan finns och där det finns beprövade förfaranden. Jag tror dessutom att lagändringen skulle bli smidigare om den genomförs i en befintlig lag än om en helt ny skulle tas fram. Det skulle förhoppningsvis medföra att lagändringen tar mindre tid och kan tillämpas snabbare i praktiken.

En möjlighet skulle vara att förändra Trafikverket som myndighet på så sätt att de kan få genomföra fastighetsbildning för servitut. Trafikverkets fastighetsbildande organ skulle kunna motsvara de kommunala lantmäterikontor som finns. Självklart skulle regeringen få se till att kompetensen för det skulle finnas inom verket. Precis som vägplanerna skulle prövningen av fastighetsbildningen ske internt men oberoende av resterande verksamhet. Att lägga den interna fastighetsbildningen för prövning hos Trafikverket skulle förmodligen effektivisera processerna eftersom de skulle slippa väntan på Lantmäteriets prövningar. Förfarandet skulle dock kräva samordnad administration med Lantmäteriet för att få register och gränser att stämma överens. Frågan är bara hur stor del fastighetsbildning som ska släppas från Lantmäteriet. Den myndigheten är ju bildad för att ha hand om den typen av frågor, så att förminska det ansvaret kanske urholkar Lantmäteriet för mycket. Vidare kommer kanske fler aktörer att vilja ha egna fastighetsbildande enheter vilket förmodligen inte är särskilt hållbart. Fram till dess att eventuella lagändringar sker så får kommunerna hålla sig till att antingen detaljplanlägga för gc-väg eller försöka avtala sig fram till frivilliga lösningar med nyttjanderätt och servitut. De kan eventuellt försöka sig på andra lösningar men får då räkna med att de kan förkastas i domstol. Trafikverket får också hålla sig till de

lösningar de har att tillgå i dagsläget. För att försöka skapa förändring under tiden kan de ta risken att pröva planer med okonventionella lösningar för gc-väg, så som sträckning en bit ifrån allmänna vägar men intill järnvägar.

13 Slutsatser

Markåtkomstsätt

Examensarbetet hanterar åtta olika sätt för hur markåtkomsten för gc-vägar kan säkras utanför detaljplanelagda områden: vägrätt genom vägplan, vägrätt genom förhandling, gemensamhetsanläggning, servitut genom AL eller FBL, avtalsservitut, nyttjanderättsavtal samt expropriation. För Trafikverkets del kan markåtkomst lagligen ske genom vägrätt genom vägplan och avtal om nyttjanderätt. Trafikverket borde även kunna använda sig av inskränkt vägrätt genom vägplan samt kunna ommåla befintliga allmänna vägar utifrån dagens lagstiftning. För kommunernas del så kan, förutom genom detaljplan, markåtkomst lagligen ske genom avtalsservitut och avtal om nyttjanderätt. Utifrån praxis är det svårt för kommunerna att ha del i gemensamhetsanläggningar eller bilda officialservitut. Det skulle dock kunna vara möjligt för kommunerna att bilda servitut enligt FBL om samtliga kriteriet uppfylls. För Trafikverkets del är de alternativen inte ens möjliga eftersom vägrätten inte utgörs av fastigheter och kan därmed inte upplåtas genom de rättsfigurererna.

Begreppet funktionellt samband bildar en spärr för de alternativ som kan väljas genom vägplansförfarandet. Trafikverket måste i dagsläget anlägga gc-vägarna dikt an allmän väg. För att reda ut om det föreligger ett funktionellt samband i en plan där gc-vägen avviker från den allmänna vägen så måste en rättslig prövning göras. Sett till ett trafikslagsövergripande, statligt transportnät anses det inte finnas ett funktionellt samband mellan järnvägar och gc-vägar.

Ansvarsfördelningen mellan väghållare

Det framgår i såväl Trafikverkets mål och visioner som i instruktionen från regeringen att Trafikverkets uppdrag omfattas av anläggande av gc-väg. Däremot kan Trafikverket inte vara väghållare för samtliga landets gc-vägar. Liksom för bilvägar måste en ansvarsfördelning göras. Utgångspunkten för ansvarsfördelningen bör finnas i ”Rätt väghållaransvar”, men det måste brytas ned i riktlinjer som praktiskt går att arbeta efter.

Det är rimligt att Trafikverket står som väghållare för regionala stråk och förbindelseleder mellan orter där det finns behov av gena stråk med hög standard för exempelvis arbetspendling. Kommunerna bör däremot drifva gc-stråken och avtala sinsemellan om stråken går över kommungränser. Överlåtelsen av driftansvaret till kommunerna ska avtalas särskilt. Det är rimligt att kommunerna ansvarar för gc-stråk för rekreation och turism eftersom de stråken inte kräver lika hög standard. Så som lagstiftningen ser ut i dagsläget tycker inte jag att det är ett lämpligt alternativ att leda in regionala stråk på enskilda vägar. Skulle det ändå krävas så borde ansvarsfördelningen tydliggöras i avtal.

Ersättning

Ersättningen till de markägare som belastas med gc-väg, oavsett rättsfigur, bör utgå enligt ExL regler som expropriationsfall. För rättsfigurer med nyttjande av det befintliga vägnätet skulle ersättningen kunna utgå efter en viss mall baserad på sträcka och belastning. Oavsett vilken aktör som anlägger eller nyttjar befintlig gc-väg så bör ersättningen utgå efter samma modell.

Framtida möjligheter för markåtkomst

Att använda sig av ExL regler för att möjliggöra markåtkomst i tvångssituationer är inte ett lämpligt alternativ att tillgå. Det är bättre att försöka få till lagändringar i såväl VägL som i AL för att möjliggöra åtkomst till marken. På så vis kommer beprövade förfaranden med demokratisk inblick att nyttjas. Det borde inte krävas en helt ny typ av lag, utan ändringen bör ske i de befintliga lagrummen. Väggrätten bör bestå som instrument och inte ersättas med ett fastighetsbildningsinstitut för gc-väg.

Lagändringen i VägL ska syfta till att frigöra gc-väg från allmän väg så att de inte längre betraktas som tillbehör. Kravet på anläggande för allmän samfärdsel ska tunnas ut, men tas i beaktan i prövningen för att undvika mer extensivt ianspråktagande av mark än vad som är nödvändigt.

Lagändringen i AL ska möjliggöra för servitut enligt 49§ AL till stat och kommun som juridisk person. Det skulle eventuellt behöva ställas särskilda krav vid inrättandet, vilka måste uppfyllas, alternativt skulle servitutsbeviljandet kräva fler villkor eller restriktioner. För servitut som bildas på redan befintliga vägar borde det inte krävas någon demokratisk prövning eftersom det endast innebär ytterligare nyttjande. För servitut för helt ny gc-väg så hade en demokratisk prövning eventuellt behövt föregå Lantmäteriets prövning. Alternativt bör sakägarkretsen revideras så att allmänheten ges möjlighet att uttrycka sin åsikt under förrättingens gång.

En alternativ lagändring i AL hade varit att möjliggöra för stat och kommun att få andel i gemensamhetsanläggningar. Det verkar dock vara lämpligare att möjliggöra för stat och kommun att få bilda servitut för gc-väg snarare än att vara del i en gemensamhetsanläggning.

En möjlighet skulle vara att förändra Trafikverket som myndighet på så sätt att de kan få genomföra fastighetsbildning för servitut. Trafikverkets fastighetsbildande organ skulle då kunna motsvara de kommunala lantmäterikontor som finns.

Fram till dess att eventuella lagändringar sker så får kommunerna hålla sig till att antingen detaljplanelägga för gc-väg eller försöka avtala sig fram till frivilliga lösningar

med nyttjanderätt och servitut. De kan eventuellt försöka sig på andra lösningar, så som exempelvis servitut genom FBL, men får då räkna med att de kan förkastas i domstol. Trafikverket får också hålla sig till de lösningar de har att tillgå i dagsläget. För att försöka skapa förändring under tiden kan de ta risken att pröva planer med okonventionella lösningar för gc-väg, så som sträckning en bit ifrån allmänna vägar men intill järnvägar.

14 Källförteckning

Offentligt tryck

Propositioner

Proposition 1943:223 - Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om allmänna vägar m.m.

Proposition 1969:128 - Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till fastighetsbildningslag

Proposition 1970:20 - Kungl. Maj:ts proposition med förslag till Jordabalk

Proposition 1971:122 - Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1917:189) om expropriation m.m.

Proposition 1971:123 - Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m.m.

Proposition 1972:109 - Kungl. Maj:ts proposition med förslag till expropriationslag

Proposition 1973:157 - Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ledningsrättslag m.m.

Proposition 1973:160 - Kungl. Maj:ts proposition med förslag till anläggningslag m.m.

Proposition 1988/89:77 - Regeringens proposition om ändringar i fastighetsbildningslagen (1970:988) m.m.

Proposition 1997/98:45 - Regeringens proposition Miljöbalk

Proposition 2002/03:116 - Regeringens proposition Tredimensionell fastighetsindelning

Proposition 2004/05:169 - Regeringens proposition Tredimensionell fastighetsindelning – kompletterande lagtekniska frågor

Proposition 2008/09:93 - Regeringens proposition Mål för framtidens resor och transporter

Proposition 2014/15:71 - Regeringens proposition Förenklingar i anläggningslagen

Statens Offentliga Utredningar

SOU 1960:25, Justitiedepartementet – Lagberedningens förslag till jordabalk m.m.II
Motiv till balken, Stockholm 1960

SOU 1968:17, Kommunikationsdepartementet – Allmänna vägar – Betänkande och
förslag av 1960 års Vägsakkunniga, Stockholm 1968

SOU 1969:50, Justitiedepartementet – Expropriationsändamål och
expropriationsersättning m.m. Betänkande III angivet av Expropriationsutredningen,
Stockholm 1969

SOU 2012:70, Cyklingsutredningen – Ökad och säkrare cykling – en översyn av
regler ur ett cyklingsperspektiv, Stockholm 2012, Elanders Sverige AB, ISBN 978-
91-38-23816-5

Tidskrift för lagstiftning och departementsserien

Departementets promemoria Ds Ju 1976:5

NJA II 1940 s. 335 och 345-346

NJA II 1972 s 376

SFS 2010:185. *Förordning om instruktion för Trafikverket.*

Litteratur

Beckman L. K., Bäärnhielm M., Cederlöf J., Gerleman E., Hermansson M., **Larsson N.**, Lindberg M., Millqvist G., **Synnergren S.** (2012) *Jordabalken – En kommentar till JB och anslutande författningar*, version 1 april 2015, andra upplagan, Norstedts Juridik AB, Stockholm. [Hämtad från Zeteo 2016-02-04]

Bengtsson B. (2015) *Speciell fastighetsrätt – Miljöbalken*, elfte upplagan, Iustus Förlag AB, Uppsala

Bonde F., Dahlsjö A., Julstad B. (2012) *Fastighetsbildningslagen – En kommentar*, version 1 juni 2015 (t.o.m. supplement 4), Norstedts Juridik AB, Stockholm. [Hämtad från Zeteo 2016-02-03]

Bryman, A. (2008) *Social Research Methods*, tredje upplagan, Oxford University Press, Italien

Dahlsjö A., Hermansson M., Sjödin E., (2010) *Expropriationslagen – En kommentar*, version 2015, tredje upplagan med tillägg och ändringar, Norstedts Juridik AB, Stockholm. [Hämtad från Zeteo 2016-02-04]

Ejvegård R. (2009) *Vetenskaplig metod*, fjärde upplagan, Studentlitteratur, Lund

Ekbäck P. (2011) *Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar. Särskilt om anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter.*, andra upplagan, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm

Ekbäck P. (2012) *Fastighetsbildning och fastighetsbestämning – Om fastighetsbildningslagen m.m.*, andra upplagan, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm

Ekbäck P., Kalbro T., Norell L., Sjödin E. (2011) *Markåtkomst och ersättning: För bebyggelse och infrastruktur*, upplaga 3.1., Norstedts Juridik AB, Stockholm

Hillert S. (1960) *Servitut, förmån och last*, Norstedt & Söner AB, Stockholm

Larsson N., Synnergren S. (2011) *Kommersiella hyres- och arrendeavtal i praktiken*, fjärde upplagan, Norstedts Juridik AB, Stockholm

Myndighetspublikationer, handböcker och rapporter

Lantmäteriet (2015 a) *Handbok AL – Anläggningslagen* [Elektronisk]. Gävle: Division Fastighetsbildning, tillgänglig: <<http://www.lantmateriet.se/globalassets/om-lantmateriet/rattsinformation/handbocker/handbok-al.pdf>> [2016-02-10]

Lantmäteriet (2015 b) *Handbok FBL – Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP)* [Elektronisk], Gävle: Division Fastighetsbildning, tillgänglig: <<https://www.lantmateriet.se/globalassets/om-lantmateriet/rattsinformation/handbocker/handbok-fbl.pdf>> [2016-02-10]

Lantmäteriverket (2002) Sjödin E., *Översyn av anläggningslagen*, LMV-rapport 2002:9, diariern Ju 2002/6130/L1

Regeringen Näringsdepartementet (2015) *Regleringsbrev för budgetåret 2016 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer* [Elektronisk], tillgänglig: <<http://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=17013>> [2016-02-05]

Trafikverket (2011) *Trafikverkets strategiska utmaningar 2012-2021*, TDOK 2011:478 [Elektronisk], tillgänglig: < <http://trvdokument.trafikverket.se/>> [2016-02-11]

Trafikverket (2012 a) *Remissvar – Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*”, ärendenummer TRV 2012/87896

Trafikverket (2012 b), *Ökad och säker cykling – Redovisning av regeringsuppdrag*, rapport, publikationsnummer 2012:196, ärendenummer TRV 2011/19633 [Elektronisk], tillgänglig: <<https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/43179>> [2016-02-11]

Trafikverket (2014 a) *Planläggning av vägar och järnvägar*, rapport, version 1.0, utgivningsdatum 2014-09, ärendenummer TRV 2012/85426

Trafikverket (2014 b) *Säkrare cykling – Gemensam strategi för år 2014-2020*, rapport, version 1.0, utgivningsdatum 2014-01, publikationsnummer 2014:030 [Elektronisk], tillgänglig: <<https://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Detail/43180>> [2016-02-12]

Trafikverket (2015 a) *Markförhandling vid typfall 1*, rutinbeskrivning, version 1.0, TDOK 2015:0131 [Elektronisk], tillgänglig: < <http://trvdokument.trafikverket.se/>> [2016-02-12]

Elektroniska källor

Riksförbundet Enskilda Vägar (2016) *Frågor och svar*, tillgänglig: <<http://www.revriks.se/om-rev/fraagor-svar/>> [2016-02-01]

Svensk Juristtidning (2002) Kellgren J., *Något om normativa resonemang i rättsdogmatisk forskning*, tillgänglig: <<http://svjt.se/svjt/2002/514>> [2016-05-25]

Sveriges kommuner och landsting (2015) *Drift, underhåll*, tillgänglig: <http://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/driftunderhall.291.html?bcsi_scan_2fe1806dd9ac83cc=FHBUfxGz2cmQDGvoBWRKNj5ZC00FAAAAmSQHCA==&bcsi_scan_filename=driftunderhall.291.html> [2016-02-01]

Trafikverket (2013) *Från planering till byggande*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Fran-planering-till-byggande/>> [2016-01-28]

Trafikverket (2014 c) *Markåtkomst*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Fran-planering-till-byggande/Markatkomst/>> [2016-01-28]

Trafikverket (2015 b) *Frågor och svar om väghållning*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Ratt-vaghallaransvar-for-en-effektivare-vaghallning/Fragor-och-svar-om-Ratt-vaghallaransvar-for-en-effektivare-vaghallning/>> [2016-02-01]

Trafikverket (2015 c) *Mål och syfte med statsbidrag*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Enskilda-vagar/Statsbidragsvagnatet/>> [2016-02-01]

Trafikverket (2015 d) *Nationell plan för alla trafikslag*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Fran-planering-till-byggande/Nationell-plan-for-alla-trafikslag/>> [2016-01-25]

Trafikverket (2015 e) *Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/nationell-strategi-for-okad-och-saker-cykeltrafik/>> [2016-01-25]

Trafikverket (2015 f) *Rätt väghållaransvar för en effektivare väghållning*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Ratt-vaghallaransvar-for-en-effektivare-vaghallning/>> [2016-02-01]

Trafikverket (2015 g) *Sveriges vägnät*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Sveriges-vagnat/>> [2016-02-01]

Trafikverket (2015 h) *Trafikverkets uppdrag*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/>> [2016-01-25]

Trafikverket (2015 i) *Vad är väghållaransvar?*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Ratt-vaghallaransvar-for-en-effektivare-vaghallning/Vad-ar-vaghallaransvar/>> [2016-02-01]

Trafikverket (2015 j) *Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet?*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/vem-gor-vad-av-myndigheterna/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/>> [2016-01-25]

Trafikverket (2015 k) *Vision, verksamhetsidé och värderingar*, tillgänglig:
<<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Vision--verksamhetside/>>
[2016-01-25]

Trafikverket (2016) *Enskilda vägar*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Enskilda-vagar/>> [2016-02-01]

Personlig kommunikation

Arvidsson I., senior rådgivande lantmätare, Lantmäteriet, Kristianstad, intervju 2016-03-29

Freiman M., projektledare, Trafikverket, Solna, intervju 2016-03-14

Grönlund J. markförhandlare, Trafikverket, Uppsala, intervju 2016-03-30

Johansson E., markförhandlare, Trafikverket, Linköping, intervju 2016-03-24

Jonsson-Glans G., planprövare, Trafikverket, Borlänge, intervju 2016-03-31

Löfblad A., utredare, Trafikverket, Solna, intervju 2016-03-30

Löwendahl Callréus L., exploaterings- och trafikingenjör, Staffanstorps kommun, Staffanstorp, intervju 2016-03-23

Nilsson S., universitetsadjunkt, Lunds Tekniska Högskola, Lund, mail 2016-02-11

Norvad S., markförhandlare, Trafikverket, Solna, samtal 2016-03-23

Olofsson M., markförhandlare, Trafikverket, Solna, intervju 2016-03-09

Rättsfall

NJA 1970 s. 381

NJA 1978 s. 57

NJA 1985 s. 676

NJA 1991 s. 177

NJA 1993 s. 13

NJA 1997 s. 307

NJA 2007 s. 519

NJA 2014 s. 228

RÅ 1997 not. 98

Lantmäteriets rättsfallsregister 98:29 (Göta HovR)

Övrigt

Fastighetsbildningsmyndigheten (1993), Nordöstra Skånes Lantmåteridistrikt, Dnr L2K 9271

Trafikverket (2014 d) *PM Nationell plan för transportsystemet 2014-2025*, internt dokument

Trafikverket (2015 l) *Diskussions-PM Cykelvägar, tankar hos JPP just nu/gjg 2015-02-19*, internt dokument

Trafikverket (2015 m) *Uppföljning av Trafikverkets strategiska utmaningar 2012-2021*, internt dokument

Bildkällor

Ekbäck P., Kalbro T., Norell L., Sjödin E. (2011) *Markåtkomst och ersättning: För bebyggelse och infrastruktur*, upplaga 3.1., Norstedts Juridik AB, Stockholm

Lantmäteriet, Geodatasamverkan [2016-03-09]

Trafikverket (2014) *Samrådsmöte E22 Nygård-Gladhammar delen Nygård-Bälö*, tillgänglig: <<http://www.trafikverket.se/contentassets/f78b7a49becf4886be2ba5c1f993197b/samradsmote.pdf>> [2016-01-28]