

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Anna Gustafsson
Karin Högberg

Fastighetsvetenskap, Institutionen för teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet

ISRN/LUTVDG/TVLM 10/5214 SE

Copyright © Anna Gustafsson och Karin Högberg

Fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet
Box 118
221 00 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM 10/5214 SE

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Three dimensional space or easement for railway tunnels?

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Anna Gustafsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet
Karin Högberg, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisor:

Björn Bergkvist, markförhandlare, Trafikverket
Fredrik Warnquist, Universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Examinator/Examiner:

Ulf Jensen, Professor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Ulrika Almqvist, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet
Richard Edenhofer Klang, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Tredimensionellt fastighetsutnyttjande, servitut, tredimensionellt utrymme, tredimensionell fastighet, tredimensionellt fastighetsutrymme, järnvägstunnel, Citytunneln, Citybanan, markåtkomst.

Keywords:

Three dimensional property use, easement, three dimensional space, three dimensional property, three dimensional property space, railway tunnel, Citytunneln, Citybanan, land access.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Abstract

- Title:** Three dimensional space or easement for railway tunnels?
- Authors:** Anna Gustafsson and Karin Högberg
- Supervisors:** Björn Bergkvist, Land Negotiator, Trafikverket
Fredrik Warnquist, Lecturer, Department of Real Estate Management, Faculty of Engineering, Lund University
- Problems:** How should the right to railway tunnels be ensured? What differences, advantages and disadvantages are there in regard to different methods from the perspectives of housing law, lien, law of neighbourly responsibilities or law of compensation? When does one have to make a choice between these methods and which factors will matter in that choice?
- Purpose:** The purpose of this thesis is to unscramble the differences between easement and three dimensional spaces for railway tunnels and to find out what method should be used in the future. Previously, Trafikverket only used easement, but since the three dimensional law was approved, they now have a choice.
- Methodology:** For both methods a study has been made regarding the current legislation, case laws, legislative history of enactments and literature. Two different cases concerning railway tunnels has been studied, Citytunneln and Citybanan. We have taken great knowledge by interviewing special advisers about their thoughts and comments on the subject.
- Conclusions:** Railway tunnels are a three dimensional use of property and there is a legislation that enables the possibility of owning space instead of having to ensure it with easement. Due to Trafikverket's tradition of owning all railway properties and the possibility to now also own the tunnels, should make the choice fall on three dimensional space. The problems they have met previously during ongoing projects will not be a problem for three dimensional spaces for tunnels in the future.
- Key words:** Three dimensional property use, easement, three dimensional space, three dimensional property, three dimensional property space, railway tunnel, Citytunneln, Citybanan, land access.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Sammanfattning

- Titel:** Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?
- Författare:** Anna Gustafsson och Karin Högberg
- Handledare:** Björn Bergkvist, markförhandlare, Trafikverket
Fredrik Warnquist, universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet
- Problemställning:** Hur bör rättigheten till järnvägstunnlar tillförsäkras, servitut eller 3D-utrymme? Vilka skillnader samt fördelar och nackdelar finns det mellan metoderna ur ett fastighetsrättsligt, panträttsligt, grannelagsrättsligt samt ersättningsrättsligt perspektiv? När bör valet av metod göras och vilka faktorer styr valet?
- Syfte:** Syftet med det här arbetet har varit att utreda skillnaden mellan servitut och tredimensionella utrymmen för järnvägstunnlar och vad som bör användas i framtiden. Trafikverket har tidigare använt sig av servitut, men i och med 3D-lagstiftningen finns det nu ett alternativ.
- Metod:** För respektive metod har vi studerat aktuell lagstiftning, förarbeten, litteratur samt rättspraxis. Två olika fall gällande järnvägstunnlar har studerats, Citytunneln samt Citybanan. Från intervjuer med sakkunniga inom området har vi fått ta del av tankar och åsikter kring ämnet.
- Slutsatser:** Järnvägstunnlar är ett tredimensionellt fastighetsutnyttjande och det finns nu en lagstiftning som gör det möjligt att äga utrymmet istället för att tillförsäkra det med servitut. Eftersom Trafikverket av tradition äger sina järnvägsfastigheter och nu även har möjlighet att äga tunnelarna bör i valet mellan servitut och tredimensionellt utrymme det senare väljas. De problem som har dykt upp under pågående projekt kommer inte att hindra tredimensionell fastighetsbildning för tunnlar i framtiden.
- Nyckelord:** Tredimensionellt fastighetsutnyttjande, servitut, tredimensionellt utrymme, tredimensionell fastighet, tredimensionellt fastighetsutrymme, järnvägstunnel, Citytunneln, Citybanan, markåtkomst.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Förord

Det här examensarbetet är den avslutande delen på vår utbildning till civilingenjörer inom Lantmäteri på Lunds Tekniska Högskola. Examensarbetet har utförts under våren och sommaren 2010 på uppdrag av Trafikverket.

Vi vill först och främst rikta ett stort tack till våra handledare, Fredrik Warnquist och Björn Bergkvist, för det engagemang ni visat och för alla värdefulla kommentarer, tips och idéer ni kommit med. Ett stort tack riktar vi också till följande personer som tagit sig tid för oss och bidragit till examensarbetets slutförande: Kristofer Törngård, Anders Håkansson, Annica Montelius, Lotta Esaiasson, Rune Rönngård, Anders Cinthio, Olle Sjöblom, Björn de Maré, Per Matsson, Leif Norell, Håkan Lindén, Åsa Runelöf, Marie Habbor, Eije Sjödin samt Åke Holm.

Vi vill även rikta ett tack till Björns medarbetare på Trafikverket i Malmö för den hjälp vi fått och för de trevliga fikarasterna. Tillgång till eget rum samt att vi fått utföra vårt arbete i en inspirerande miljö med kunskap nära till hands har varit givande för arbetets fortskridande.

Sist men inte minst vill vi tacka alla medarbetare på institutionen för fastighetsvetenskap för att ni under hela studietiden hjälpt oss nå dit vi står idag, i steget ut i arbetslivet. Det är med glädje och stolthet vi avslutar utbildningen men även med en viss sorgsenhet eftersom det samtidigt innebär att den här fantastiska tiden på LTH är över. En tid vi kommer att se tillbaka på med saknad.

Lund den 6 augusti 2010

Anna Gustafsson

Karin Högberg

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	11
1 Inledning	17
1.1 Bakgrund.....	17
1.2 Syfte och målsättning.....	17
1.2.1 Problemställning	17
1.3 Metod och källor	18
1.4 Avgränsningar	18
1.5 Förkortningar	19
1.6 Begrepp	20
1.7 Disposition	20
2 Järnväg	23
2.1 Allmänt	23
2.2 Planerings- och projekteringsprocessen.....	24
2.2.1 Järnvägsplan.....	25
2.2.2 Detaljplan	26
2.3 Markåtkomst	27
2.3.1 Allmänt	27
2.3.2 Lagstiftning	28
2.3.3 Ersättning	30
2.3.4 Metoder för marknadsvärdebedömning	34
3 Servitut.....	37
3.1 Allmänt	37
3.1.1 Vad är ett servitut?	37
3.1.2 Rättsverkningar	38
3.2 Servitutets historik	39
3.2.1 Svensk historik och rättsutveckling	39
3.3 För tunnlar.....	40
3.3.1 Skyddszon	41
3.4 Prövningen	41
3.4.1 Servitutsrekvisiten.....	41
3.5 Panträtt	45
3.6 Grannelagsrätt	46

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

3.7 Ersättning	46
3.8 Förändring.....	47
3.8.1 Ändring och upphävning.....	47
3.8.2 Upphörande.....	48
3.9 Problem med lagstiftningen	48
4 Tredimensionell fastighetsbildning.....	51
4.1 Allmänt	51
4.2 Propositionen – Tredimensionell fastighetsindelning.....	51
4.2.1 Tredimensionellt fastighetsutnyttjande	51
4.2.2 Behovet av lagstiftningen.....	53
4.2.3 Nya regler för att tillgodose behovet.....	54
4.2.4 Den tredimensionella fastighetsbildningen	57
4.3 För tunnlar.....	59
4.4 Prövningen	59
4.4.1 De allmänna lämplighetsvillkoren	59
4.4.2 Särskilda villkor vid tredimensionell fastighetsbildning.....	61
4.4.3 Planer och bestämmelser.....	63
4.5 Panträtt	64
4.6 Grannelagsrätt	64
4.7 Ersättning	65
4.8 Problem med lagstiftningen	65
5 Undersökning.....	67
5.1 Citytunneln.....	67
5.1.1 Bakgrund.....	68
5.1.2 Historia.....	69
5.1.3 Fastighetsrättsligt	71
5.1.4 Ersättning	73
5.1.5 Valet.....	74
5.2 Citybanan	74
5.2.1 Bakgrund.....	75
5.2.2 Historia.....	76
5.2.3 Fastighetsrättsligt	77
5.2.4 Ersättningen	78

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

5.2.5 Valet.....	79
5.3 Andra tunnlar	80
5.3.1 Tunnelbanan i Stockholm	80
5.3.2 Kalkbrottstunneln i Malmö	81
5.4 Valet.....	81
6 Intervjuer.....	83
6.1 Kristofer Törngård	83
6.1.1 Bakgrund.....	83
6.1.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	84
6.1.3 Tankar om det panträttsliga.....	86
6.1.4 Tankar om det grannelagsrättsliga	86
6.1.5 Tankar om det ersättningsrättsliga	87
6.2 Anders Håkansson.....	87
6.2.1 Bakgrund.....	87
6.2.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	87
6.2.3 Tankar om det ersättningsrättsliga	87
6.3 Annica Montelius och Lotta Esaiasson	88
6.3.1 Bakgrund.....	88
6.3.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	88
6.3.3 Tankar om det panträttsliga.....	89
6.3.4 Tankar om det grannelagsrättsliga	89
6.3.5 Tankar om det ersättningsrättsliga	90
6.4 Intervju med Rune Rönngard.....	90
6.4.1 Bakgrund.....	90
6.4.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	90
6.4.3 Tankar om det ersättningsrättsliga	92
6.5 Anders Cinthio	93
6.5.1 Bakgrund.....	93
6.5.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	93
6.6 Olle Sjöblom och Björn de Maré	95
6.6.1 Bakgrund.....	95
6.6.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	95
6.6.3 Tankar om det panträttsliga.....	98

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

6.6.4 Tankar om det grannelagsrättsliga	98
6.7 Intervju med Per Mattson.....	99
6.7.1 Bakgrund.....	99
6.7.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	99
6.7.3 Tankar om det panträttsliga.....	102
6.7.4 Tankar om det ersättningsrättsliga	102
6.8 Intervju med Leif Norell	104
6.8.1 Bakgrund.....	104
6.8.2 Tankar om det ersättningsrättsliga	104
6.9 Intervju med Håkan Lindén	106
6.9.1 Bakgrund.....	106
6.9.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	106
6.9.3 Tankar om det panträttsliga.....	108
6.9.4 Tankar om det grannelagsrättsliga	108
6.9.5 Tankar om det ersättningsrättsliga	108
6.10 Intervju med Åsa Runelöf och Marie Habor.....	109
6.10.1 Bakgrund.....	109
6.10.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	109
6.10.3 Tankar om det ersättningsrättsliga	112
6.11 Eije Sjödin.....	113
6.11.1 Bakgrund.....	113
6.11.2 Tankar om det fastighetsrättsliga	113
7 Jämförelse mellan tredimensionella utrymmen och servitut.....	115
7.1 Fastighetsrättsligt	115
7.2 Panträttsligt	116
7.3 Grannelagsrättsligt	116
7.4 Ersättningsrättsligt	116
8 Analys	119
8.1 Skillnader mellan tredimensionella utrymmen och servitut.....	119
8.1.1 Fastighetsrättsligt	119
8.1.2 Panträttsligt	121
8.1.3 Grannelagsrättsligt	121
8.1.4 Ersättningsrättsligt	122

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

8.2 Valet	123
8.3 Lagstiftningen	124
8.4 Tredimensionell fastighetsbildning i framtiden	125
8.5 Vidare forskning	126
9 Slutsats	127
10 Källförteckning	129
10.1 Offentliga tryck	129
10.2 Offentliga handlingar	129
10.3 Rapporter.....	130
10.4 Interna dokument	130
10.5 Litteratur	130
10.6 Elektroniska källor	131
10.7 Muntliga källor.....	132
10.8 Rättsfall	133

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Behovet av infrastrukturanläggningar ökar stadigt och det pågår en ständig utveckling. Framförallt sker utvecklingen i tätbebyggda områden där det i princip inte finns någon obebyggd mark att tillgå. Av den anledningen behöver ofta områden under markytan utnyttjas, vilket innebär att järnvägen förläggs i tunnlar istället för ovan mark. En tunnel är en teknisk anläggning som ska fungera under en lång tid och rättigheten till den måste vara säkerställd. Det kan göras på olika sätt, men de bäst lämpade är servitut eller genom att ett tredimensionellt utrymme bildas.

Trafikverket, tidigare Banverket, har tidigare använt sig av servitut för att tillförskapa sig rättigheter för järnvägstunnlar. År 2004 kom den tredimensionella lagstiftningen vilket öppnade för ett alternativt tillvägagångssätt. Den stora skillnaden mellan servitut och tredimensionellt utrymme är att den förstnämnda är en rätt att nyttja medan den senare innebär äganderätt. Ett tredimensionellt utrymme innebär att en fastighet bildas som Trafikverket blir ägare till medan vid servitut knyts rättigheterna till en annan fastighet ägd av Trafikverket.

I dagsläget finns det inget klart val avseende vilket tillvägagångssätt som ska användas. Det beror delvis på att lagstiftningen för tredimensionell fastighetsbildning är relativt ny och att tillförskapandet av tredimensionella utrymmen för järnvägstunnlar inte har kommit igång än. Det har hittills inte funnits något självklart val mellan servitut och tredimensionella utrymmen utan det har mer berott på var i processen Trafikverket har befunnit sig och det är det som i sin tur har styrt valet. Det vore önskvärt att valet av tillvägagångssätt styr processen och inte tvärtom som det ser ut nu.

I Malmö pågår arbetet med Citytunneln för fullt och i Stockholm har arbetet med Citybanan påbörjats. I det förstnämnda projektet kommer fastighetsbildningen ske genom servitut men det pågår en diskussion om att göra om till ett tredimensionellt utrymme. Det andra projektet genomförs med tredimensionell fastighetsbildning men i början av planeringen fanns det även här tankar om servitut.

1.2 Syfte och målsättning

På uppdrag av Trafikverket syftar examensarbetet till att utreda och redogöra för de olika aspekterna av servitut och tredimensionella utrymmen. Målet är att komma fram till vilket tillvägagångssätt som i framtiden bör väljas vid fastighetsbildning för järnvägstunnlar.

1.2.1 Problemställning

I examensarbetet behandlas ett antal frågeställningar. Den främsta problemställningen är vilka skillnader det blir mellan tredimensionella utrymmen och servitut för järnvägstunnlar. Jämförelsen görs ur olika aspekter: fastighetsrättsligt, panträttsligt,

grannelagsrättsligt och ersättningsrättsligt. Därutöver undersöks vilka fördelar och nackdelar som finns med respektive tillvägagångssätt. De primära frågorna utifrån lagstiftningen är om den tredimensionella lagstiftningen är tillräckligt utförlig och hur servitutslagstiftningen har fungerat.

Problemställningen behandlar även frågan om vad som styr valet av lagstiftning. Men även var i planeringsprocessen, när det gäller större infrastrukturprojekt, Trafikverket bör göra ett val samt vad valet kan få för konsekvenser.

1.3 Metod och källor

Det som ligger till grund för examensarbetet är tre skilda metoder. En blandad metodik, så kallad triangulering, innebär att en heltäckande bild av examensarbetets syfte och problemställningar uppnås.

Den första delen är litteraturstudier som innefattar för ämnet relevant litteratur, rättsfall, lagstiftning samt dess förarbeten. Därutöver har vi utfört intervjuer med, inom området, kunniga och insatta personer inom kategorierna förrättningslantmätare på Lantmäteriet och på de kommunala Lantmäterimyndigheterna, experter samt projektanknutna personer. Intervjuerna utmynnar i ett intervjukapitel innehållande tankar och åsikter, men delar av intervjuerna förekommer även i faktadelen av examensarbetet. För Citytunneln i Malmö har vi även fått möjligheten att studera det material som rör projektet, till exempel förrättningsakter, genomförandeavtal samt kartor.

Arbetet har skett med hjälp från våra handledare på såväl avdelningen för fastighetsvetenskap inom institutionen för teknik och samhälle på Lunds Tekniska Högskola som på Trafikverket.

1.4 Avgränsningar

Examensarbetet syftar endast till att jämföra tredimensionella utrymmen med servitut för järnvägstunnlar. Antalet avslutade projekt där tredimensionell fastighetsbildning för tunnlar skett är få och av den anledningen görs inga vidare avgränsningar inom det området. Både Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö tas upp som jämförande exempel men främst studeras den senare. Alla aspekter jämförs inte utan det är den fastighetsrättsliga, panträttsliga, grannelagsrättsliga samt ersättningsrättsliga sidan som belys.

Störst fokus ligger på själva järnvägstunneln. Stationerna berörs endast till den del det behövs för att skapa förståelse för anläggningen som helhet. En avgränsning har gjorts för stationerna eftersom en studie av dem i sig hade varit underlag för ett examensarbete vilket dessutom redan gjorts genom ett examensarbete som berör stationerna längs med Citybanan.

Inte heller den tekniska aspekten av järnvägstunnelarna studeras eftersom det inte ansetts nödvändigt för att uppnå examensarbetets syfte och målsättning.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Ytterligare en avgränsning är att i examensarbetet har inte eventuella skillnader mellan servitut och tredimensionella utrymmen undersökts vad gäller själva förrättningshandlingen för respektive metod. Ingen genomgång görs om eventuella skillnader av redovisningen i beskrivning och karta mellan servitut och tredimensionella utrymmen. Inte heller undersöks om kostnaderna för förrättningsarbetet skiljer sig mellan de två olika sätten.

I examensarbetet har inte ställning tagits till huruvida en järnvägstunnel ska bildas som en tredimensionell fastighet eller som ett tredimensionellt fastighetsutrymme. Det kan göras på olika sätt och genom olika kombinationer och därför blir det en fråga för förrättningslantmätaren i varje enskilt fall. I examensarbetet används istället begreppet tredimensionellt utrymme vilket inrymmer både tredimensionella fastigheter och tredimensionella fastighetsutrymmen. I jämförelsen med servitut är det tredimensionella utrymmen som används.

1.5 Förkortningar

3D	Tredimensionell/-a/-t
AL	Anläggningslag (SFS 1973:149)
BL	Byggnadslag (SFS 1947:385) – Upphävd till förmån för PBL
ExL	Expropriationslag (SFS 1972:719)
FBL	Fastighetsbildningslag (SFS 1970:988)
FD	Fastighetsdomstolen
HD	Högsta domstolen
HovR	Svea Hovrätt
IF	Förordningen 16 juni 1875 (nr 42 s.12) angående in-teckning i fast egendom
JB	Jordabalk (SFS 1970:994)
JP	Lag (1970:995) om införande av nya jordabalken
KLM	Kommunala Lantmäterimyndigheten
LBJ	Lag (SFS 1995:1649) om byggande av järnväg
LL	Ledningsrättslag (SFS 1973:1144)
LM	Lantmäteriet
MB	Miljöbalk (SFS 1998:808)
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning
NJA	Nytt juridiskt arkiv
PBL	Plan- och bygglag (SFS 1987:10)
Prop.	Proposition
ServL	Lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s.25) om servitut
SFS	Svensk författningssamling
SJ	Statens Järnvägar
SL	Storstockholms Lokaltrafik
SOU	Statens Offentliga Utredningar
ÄJB	Jordabalken i 1734 års lag
ÖP	Översiktsplan

1.6 Begrepp

Begrepp som används ofta i examensarbetet sammanställs nedan och förklaras. Därefter förklaras de mer ingående och i sitt sammanhang i den löpande texten.

Byggnad på ofri grund – Byggnad som står på mark som inte ägs av samma person som äger byggnaden.

Citybanan – Järnvägstunnel som byggs under Stockholms city för att öka kapaciteten för tågtrafiken.

Citytunneln – Järnvägstunnel som byggs under Malmö city för att öka kapaciteten för tågtrafiken. Citytunneln är en del av hela Citytunnelprojektet.

Citytunnelprojektet – Samlingsnamn för Citytunneln samt de spår som byggs ovan mark men också namn på den projektgrupp som sköter arbetet åt Trafikverket.

Kommunala Lantmäterimyndigheten – Både Lantmäterimyndigheten i Malmö stad och i Stockholm kommun är självständiga myndigheter.

Nyttjanderätt – Rätt att nyttja egendom som tillhör någon annan.

Projekt Citybanan – Projektgruppen som sköter arbetet med Citybanan åt Trafikverket.

Servitut – Rätt för en fastighetsägare att på ett visst sätt nyttja annans fastighet.

Tomträtt – En nyttjanderätt upplåten av kommun eller stat till fastighet.

Traditionell fastighet – Fastighet som enbart är vertikalt avgränsad.

Trafikverket – Den 1 april 2010 gick Banverket och Vägverket tillsammans och bildade Trafikverket. Genom hela examensarbetet används konsekvent benämningen Trafikverket, även i de fall Banverket åsyftas.

Tredimensionell fastighet – En fastighet som i sin helhet är avgränsad både horisontellt och vertikalt.

Tredimensionell fastighetsbildning – Fastighetsbildning som avser ny- eller ombildning av tredimensionellt utrymme.

Tredimensionellt fastighetsutnyttjande – När en fastighet nyttjas i både vertikalt plan som horisontellt plan, avgränsningen spelar ingen roll.

Tredimensionellt fastighetsutrymme – Ett utrymme som ingår i en traditionell fastighet och är avgränsad i både horisontalplan och vertikalplan.

Tredimensionellt utrymme – Samlingsnamn på såväl tredimensionella fastigheter som fastighetsutrymmen.

Urholkad fastighet – En traditionell fastighet som urholkas av ett tredimensionellt fastighetsutrymme.

1.7 Disposition

Kapitel 1 – Inledning. Det första inledande kapitlet ger en kort introduktion i ämnet samt ägnar till att förstå syftet med examensarbetet. I kapitlet förklaras också de begrepp och förkortningar som förekommer senare i arbetet.

Kapitel 2 – Järnväg. Kapitlet beskriver hur processen för bildande av järnväg ser ut. Dessutom berörs markåtkomst, lagstiftning samt ersättning för järnvägsändamål.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Kapitel 3 – Servitut. Kapitlet redogör för vad ett servitut är, dess rättsverkan och lagstiftning samt hur servitut används för järnvägstunnlar. Problem med lagstiftningen i användningen av 3D-fastighetsutnyttjade områden som löses med servitut behandlas.

Kapitel 4 – Tredimensionell fastighetsbildning. Motsvarande redogörelse som i föregående kapitel görs. Utöver det granskas förarbetet till 3D-lagstiftningen.

Kapitel 5 – Undersökning. Kapitlet syftar till att ge en kort introduktion av framförallt två stora projekt, Citytunneln i Malmö samt Citybanan i Stockholm. Bakgrund, fastighetsbildning och ersättning är några vinklar som tas upp. Därutöver behandlas två andra projekt översiktligt vilka är tunnelbanan i Stockholm samt en kalkbrottstunnel i Malmö.

Kapitel 6 – Intervjuer. Ett tiotal intervjuer har genomförts med syfte att utreda och få fram åsikter och tankar om servitut och 3D-utrymmen för järnvägstunnlar.

Kapitel 7 - Jämförelse mellan tredimensionella utrymmen och servitut. I kapitlet görs en jämförelse mellan servitut och 3D-utrymmen av de aspekter som examensarbetet ska belysa. Aspekterna är de fastighetsrättsliga, panträttsliga, grannelagsrättsliga samt ersättningsrättsliga.

Kapitel 8 – Analys. Materialet i kapitel 2-7 analyseras noggrant och problemställningarna diskuteras.

Kapitel 9 – Slutsats. Examensarbetets slutsats, utifrån den information som presenterats samt den analys som gjorts, redovisas.

Kapitel 10 – Källförteckning.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

2 Järnväg

Kapitlet beskriver hur processen för bildande av järnväg ser ut. Dessutom berörs markåtkomst, lagstiftning samt ersättning för järnvägsändamål.

2.1 Allmänt

År 1856 öppnade Sveriges första järnväg för trafik, vilken gick mellan Örebro och Nora.¹ Idag finns det nästan 12 000 km järnväg varav 76 km är fördelat på 132 tunnlar.² Allt eftersom Sveriges befolkning ökar³ så ökar även behovet av infrastrukturanläggningar. Det pågår en utökning av spårtrafiken på många håll runt om i Sverige.⁴ Både i Malmö och Stockholm byggs järnvägstrafiken i city ut med fler spår, i Malmö heter projektet Citytunneln⁵ och i Stockholm heter den nya anläggningen Citybanan.⁶ Även tunneln genom Hallandsåsen som är en del av Västkustbanan börjar gå mot sitt färdigställandedatum.⁷ Dessutom utreds möjligheterna för en ny typ av järnvägsbana och tåg i framtiden. En utredning har gjorts om hur de marknadsmässiga och samhällsekonomiska förutsättningarna är för höghastighetsbanor i Sverige. Slutsatsen av utredningen pekar på att de utredda stråken, Götalandsbanan och Europabanan, skulle ha stor betydelse för hela transportsystemet i Sverige.⁸ Götalandsbanan är en ny järnväg under utredning som ska sträcka sig mellan Stockholm och Göteborg via Linköping, Jönköping och Borås.⁹ Europabanan är fortsättningen på Götalandsbanan via Jönköping, Helsingborg eller Malmö, vidare genom Danmark till Hamburg. Höghastighetstågen skulle innebära betydligt kortare restider eftersom de nya banorna tillåter högre hastigheter.¹⁰

Järnvägsförrättningar är vanligast på landet och inte i storstäderna. Oftast handlar det om järnvägsspår ovan mark som i de flesta fall skapar långsmala fastigheter som sträcker sig genom hela län och ibland även över länsgränserna. Det fungerar däremot inte på samma sätt när järnvägstrafiken ska in i stadskärnorna, där krävs ett nytt tankesätt,¹¹ vilket kommer att visa sig i examensarbetet. När Trafikverket bygger järnväg ovan mark löser de alltid äganderätten till marken genom att bilda traditionella fastigheter med järnvägsändamål.¹²

¹ Trafikverket (2010a)

² Trafikverket (2010b)

³ Statistiska centralbyrån (2010)

⁴ Trafikverket (2010a)

⁵ Trafikverket (2010c)

⁶ Trafikverket (2010d)

⁷ Trafikverket (2010e)

⁸ Trafikverket (2010f)

⁹ Trafikverket (2010g)

¹⁰ Svenska höghastighetsbanor (2008), s 9

¹¹ Habbor (2010)

¹² Sjöblom & de Maré (2010)

Den 1 februari 1996 trädde LBJ i kraft. Syftet med lagen är att järnvägsbyggandet ska integreras med den övriga samhällsplaneringen samt att markåtkomsten för järnvägsändamål ska underlättas. Dessutom ökar LBJ effektiviteten och insynen för olika intressenter i järnvägsbyggandet.¹³ Förfarandet vid byggandet av järnväg, planerings- och projekteringsprocessen, regleras genom LBJ.¹⁴

2.2 Planerings- och projekteringsprocessen

Enligt LBJ 1:1 är järnväg en spåranläggning för järnvägstrafik. Till spåranläggningen hör spår och övriga fasta anläggningar för spårens bestånd, drift och brukande. LBJ ska även tillämpas på tunnelbana och spårväg.

Planeringen av järnvägsbyggandet ingår i en process där både Trafikverket och det övriga samhället är delaktiga. Själva planeringsprocessen syftar till att ge järnvägsbyggandet en nära anknytning till den övriga samhällsplaneringen och till miljölagstiftningen. Genom processen får de som berörs i olika skeden goda möjligheter för insyn och samråd. Dessutom innebär planeringsprocessen att järnvägsplaneringen förankras i kommunernas och länsstyrelsernas planering i ett tidigt skede. Processen består av idéstudie, förstudie, järnvägsutredning och slutligen järnvägsplan. Från början sker planeringen genom mer översiktliga studier för att sedan anta formen av detaljprojektering. Resultatet från det första skedet ger utgångspunkten inför nästa skede och så vidare. Indelningen i olika skeden syftar till att visa klart och tydligt var i processen man befinner sig eftersom varje skede avslutas med ett beslut.¹⁵ En noggrann planering har sitt ursprung i LBJ 1:4 som säger att en järnväg ska planläggas och byggas med sådant läge och utförande att ändamålet med järnvägen kan uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. För att det ska kunna uppfyllas krävs en noggrann planering där olika alternativ redovisas.

Idéstudien baseras på behov, idé och efterfrågan. Planeringen av järnvägsbyggandet inleds med en problembeskrivning. Utifrån problembeskrivningen skissas olika alternativ översiktligt, vilka sedan undersöks och analyseras övergripande för att sedan kunna komma fram till vilka lösningar som är genomförbara. Idéstudien finns inte reglerat i lag vilket innebär att den kan bestå av olika utredningar för olika projekt. Ett av de viktigaste momenten är samråd med till exempel kommun och länsstyrelse för att utifrån det kunna bedöma vilka förslag som är värda att gå vidare med.¹⁶ I förstudien fortsätter arbetet med de lösningar som bedömdes som tänkbara i idéstudien. En prövning av varje förslag görs för att avgöra vilka av de tänkbara lösningarna som verkligen går att genomföra.¹⁷ Avgränsningar görs och motiv och kriterier för dem beskrivs.¹⁸ Till exempel görs en översiktlig beskrivning av

¹³ Egerö et al (1997), s 26

¹⁴ Sjödin et al (2007), s 169

¹⁵ *Anvisningar* (2010), s 7

¹⁶ *Anvisningar* (2010), s 7

¹⁷ *Anvisningar* (2010), s 8

¹⁸ Egerö et al (1997), s 27

miljöförhållandena inom de områden som ingår i de olika lösningarna. Dessutom studeras, i de flesta fall, åtgärder på befintlig bana.¹⁹ Efter prövningen görs principlösningar för de förslag som anses genomförbara. Förstudien ger underlag för beslutet om vilka principlösningar som ska studeras vidare i järnvägsutredningen.²⁰ I järnvägsutredningen prövas, analyseras och utvärderas de genomförbara principlösningar som valts i förstudien. Syftet med järnvägsutredningen är att utifrån de förslagen välja den lämpligaste lösningen. I den ingår en MKB och i vissa fall även en tillåtlighetsprövning av regeringen.²¹

2.2.1 Järnvägsplan

Enligt LBJ 2:1 ska den som avser bygga en järnväg upprätta en järnvägsplan. I järnvägsplanen studeras det valda alternativet²² och utformningen och den slutgiltiga sträckningen färdigställs.²³ Järnvägsplanen anger vilket markområde som behöver tas i anspråk och om särskilda rättigheter behöver tas i anspråk ska de beskrivas.²⁴ Om marken behöver tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt ska det framgå av järnvägsplanen enligt LBJ 2:2. Enligt samma paragraf ska även en genomförandebeskrivning ingå. En särskild fastighetsförteckning redovisar de fastigheter som berörs samt deras ägare. Detsamma gäller för mark- och vattenområde som är samfälliga för flera fastigheter.²⁵ Dessutom ska anläggningens utformning, lokalisering och åtgärder till skydd för störningar från järnvägen redovisas. Om planen innebär någon form av miljöpåverkan ska även det redovisas. Ur järnvägsplanen ska det även framgå hur byggskedet ska bedrivas.²⁶

I järnvägsplanen görs avvägningar mellan de enskildas intressen och det allmännas intresse, järnvägsintresset, på liknande sätt som görs i en detaljplan.²⁷ Enligt LBJ 2:7 ska en järnvägsplan ställas ut för granskning vilket ger berörda en chans att motsätta sig projektet. En järnvägsplan ska alltid upprättas även om järnvägsändamålet är reglerat i en detaljplan.²⁸

Järnvägsplanens rättsverkan

En lagakraftvunnen järnvägsplan ger järnvägsbyggaren rätt att anlägga järnvägen vilket han är skyldig att göra enligt det sätt som redovisats i järnvägsplanen.²⁹ Det är endast oväsentliga avvikelser som får göras från planen i enlighet med LBJ 2:11. Vad

¹⁹ *Anvisningar* (2010), s 8

²⁰ *Anvisningar* (1997), s 27

²¹ *Anvisningar* (2010), s 8

²² Egerö et al (1997), s 27

²³ Trafikverket (2010h)

²⁴ Egerö et al (1997), s 27

²⁵ Egerö et al (1997), s 27

²⁶ *Anvisningar* (2010), s 25

²⁷ *Anvisningar* (2010), s 8

²⁸ *Anvisningar* (2010), s 9

²⁹ *Anvisningar* (2010), s 11

som anses som oväsentlig avvikelse beror främst på graden av påverkan på omgivningen.³⁰

I LBJ 4:1-2 hittas reglerna om lösen av mark. Järnvägsplanen ger järnvägsbyggaren rätt att lösa in mark eller utrymme som behövs för sådan järnväg som tillgodoser ett allmänt transportbehov. På samma sätt är järnvägsbyggaren skyldig att lösa in marken om fastighetsägaren begär det. Då mark ska tas i anspråk för järnvägsändamål är fastighetsreglering det vanligaste förfarandet, både vad gäller äganderätt och servitutsrätt. En lagakraftvunnen järnvägsplan innebär en möjlighet till ianspråktagande av mark, utan hinder av FBL 5:8. Om fastighetsreglering inte blir aktuell kan frågan om inlösen väckas hos fastighetsdomstolen men det hör till undantagen. Rätten att lösa utrymme ger möjlighet till 3D-fastighetsbildning vilket kan bli aktuellt för tunnlar.³¹

2.2.2 Detaljplan

LBJ innehåller bestämmelser om att beslut inte får fattas i strid med detaljplan. Planöverensstämmelsen prövas av beslutsmyndigheten för lagen. Myndigheten kan medge mindre avvikelser som är förenliga med detaljplanens syfte. Kommunen kan överklaga myndighetens beslut.³²

Prövningen av markens lämplighet för byggnader och anläggningar som har betydande inverkan på omgivningen sker genom detaljplanen. Vid enstaka anläggningar under mark, till exempel järnvägstunnlar, är det en bedömningsfråga när det är nödvändigt med detaljplan. Det är möjligt att modernisera en detaljplan genom att antingen ersätta den eller att förse den med ett ändringstillägg genom en tilläggsplan. På så sätt kan gamla bestämmelser upphävas och ge plats åt nya planbestämmelser, till exempel att ge rätt att bygga en tunnel.³³

Självständiga verksamheter ska ses som särskilda användningsområden medan kompletterande verksamheter ingår i huvudändamålet. I detaljplanen ska versaler användas för alla typer av användningsbestämmelser.³⁴ Ändamålet trafik betecknas ”T” i detaljplan. Där ingår järnväg som tar i anspråk kvartersmark. Till ändamålet räknas även de byggnader och anläggningar som kan tänkas behövas in.³⁵ Beteckningen ”T₁” medger järnvägstrafik.³⁶ Ett ”t” i en detaljplan innebär att marken ska vara tillgänglig för allmän vägtrafiktunnel.³⁷ I en detaljplan anger gemener

³⁰ *Anvisningar* (2010), s 11

³¹ *Anvisningar* (2010), s 11

³² Boverket (2002), s 129

³³ Egerö et al (1997), s 15

³⁴ Boverket (2002), s 87

³⁵ Boverket (2002), s 92

³⁶ Boverket (2002), s 173

³⁷ Boverket (2002), s 97

egenskaper vilket gör att ett ”t” inte innebär någon egen användning.³⁸ För att få ta i anspråk enskild mark behövs det utöver planstöd även avtal, servitut eller en dom.³⁹

2.3 Markåtkomst

2.3.1 Allmänt

För att kunna förändra markanvändningen i Sverige krävs markförvärv vilket möjliggörs genom markförvärvsregler. Det råder ett starkt samband mellan markanvändningen och ägarstrukturen vilket innebär att om den första ska förändras krävs även att den senare anpassas till det nya användningssättet. Det finns två grundläggande motiv för förändring. Det första är att den befintliga fastighetsindelningen är olämplig i förhållande till den nya markanvändningen vilket innebär att mark måste flyttas från en fastighet till en annan. Det andra motivet är att den nuvarande fastighetsägaren saknar intresse eller förutsättningar för att utnyttja sin fastighet till den planerade ändrade markanvändningen.⁴⁰

Normalt sker förändringarna av fastighetsindelningen genom frivilliga överenskommelser. Dock förekommer tvångsvis markåtkomst vilket är ett kraftigt ingrepp i äganderätten. Av den anledningen måste det finnas goda skäl för att göra det enligt lag och för att tvångsförvärvet ska få ske krävs att vissa kriterier är uppfyllda.⁴¹ Det första är att äganderättskyddet i RF 2:18 ska vara uppfyllt vilket innebär att ändamålet med tvångsförvärvet måste vara av allmänt intresse för att det ska vara möjligt att genomföra.

RF 2:18

”Varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.”

Det andra kriteriet är att den som yrkar på tvångsförvärv måste förvärva ett visst bestämt markområde. Det får inte finnas andra möjliga områden som passar lika bra för det avsedda ändamålet, så länge de inte är orealistiska. Det unika läget innebär att säljaren hamnar i en monopolsituation och om tvångsförvärv inte varit möjligt hade köparen fått betala ett oskäligt högt pris. Köparen får såklart inte marken gratis utan det utgår en ersättning. Det är hur ersättningen ska regleras som är ett centralt motiv för ExL. Förutom det högre priset riskerar en monopolsituation att leda till höga transaktionskostnader, till exempel om långdragna förhandlingar uppstår för att komma fram till en överenskommelse och kunna genomföra förvärvet. Om så varit fallet hade kostnaderna många gånger blivit så pass stora att den föreslagna

³⁸ Montelius (2010)

³⁹ Boverket (2002), s 97

⁴⁰ Sjödin et al (2007), s 16

⁴¹ Kalbro (2007), s 107

markanvändningen aldrig hade fullföljts.⁴² En järnväg sträcker sig över ett stort antal fastigheter och risken för höga transaktionskostnader hade därför varit stor vid ett sådant projekt.⁴³

Det tredje kriteriet för att ett tvångsförvärv ska vara möjligt är att ändamålet med förvärvet måste vara av väsentlig betydelse. Ett minimikrav för väsentlig betydelse borde vara att förvärvet ska vara till nytta för en inte alltför liten skara människor.⁴⁴

2.3.2 Lagstiftning

Vid tvångsförvärv i Sverige används ett tjugotal lagar, till exempel PBL, LBJ, VägL samt LL. Gemensamt för dem alla är att de innehåller bestämmelser om för vilket ändamål marken får förvärvas, vem som har rätt att förvärva marken, när marken kan tillträdas samt hur förfarandet vid bestämmande om tvångsförvärv får ske och om ersättningen och dess storlek. Det finns två lagar med en mer allmän omfattning: ExL samt FBL.⁴⁵ Det är också de två lagarna, förutom LBJ, som blir aktuella vid järnvägsprojekt. För järnvägsändamål finns det två sätt att lösa marken, antingen via fastighetsdomstolen vilket leder till ett expropriationsförfarande eller genom fastighetsreglering hos Lantmäteriet.⁴⁶

Expropriation är sällsynt i Sverige, det är främst kommunerna som exproprierar mark. När det förr i tiden byggdes stora volymer järnvägar användes expropriation eftersom det inte fanns något alternativ. Även om expropriation teoretiskt sett fortfarande finns kvar har FBL tagit över mer och mer, framförallt sedan LBJ kom 1996 eftersom den lagstiftningen pekar på att fastighetsbildning ska användas. Skyddet mot fastighetsbildning i FBL 5:8 togs bort för de fall där en järnvägsplan finns. Om skyddet hade funnits kvar och förhindrat fastighetsbildning hade det antagligen exproprierats mer.⁴⁷

LBJ

Markåtkomst för byggande av järnväg sker med LBJ.

LBJ 4:1 1st

”Den som i enlighet med gällande järnvägsplan skall bygga en järnväg som tillgodoser ett allmänt transportbehov får lösa sådan mark eller sådant utrymme som enligt planen inte endast tillfälligt skall användas för järnvägsändamål.”

År 2005 kom tillägget ”eller sådant utrymme” för att anpassa paragrafen till möjligheten att 3D-fastighetsbilda, det vill säga att möjliggöra inlösen av ett

⁴² Kalbro (2007), s 107

⁴³ Habor (2010)

⁴⁴ Sjödin et al (2007), s 18

⁴⁵ Kalbro (2007), s 114

⁴⁶ Aktbilaga PR1 (2005)

⁴⁷ Törngård (2010)

utrymme.⁴⁸ LBJ 4:1 innebär att om marken behövs för järnvägsanläggningen permanent kan den tas i anspråk. Till järnvägsanläggningen hör spår och övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift och brukande enligt LBJ 1:1. Om markåtkomsten sker enligt LBJ 4:1 avgörs markåtkomstfrågan av domstol. Det vanligaste förfarandet är dock att frågan genomförs som fastighetsreglering enligt FBL.⁴⁹

Ett permanent markanspråk kan ske på två sätt, dels med äganderätt och dels med servitutsrätt⁵⁰ vilka beskrivs närmare i kapitel 3 och 4.

FBL

Då en tvångsvis markförvärvning sker genom FBL görs det genom fastighetsreglering och det är som nämnt det vanligaste sättet att säkra markåtkomsten för järnvägar. Ett alternativ är att göra ett direkt markförvärv där området överförs till en annan fastighet medan ett annat alternativ är att tillförsäkra sig en rättighet genom ett officialservitut. Genom särskilda regler i FBL finns i princip inga hinder mot att genomföra en reglering i enlighet med järnvägsplan, enligt FBL 5:8b och 5:5 1st sista meningen.⁵¹ FBL 5:8b innebär att en fastighetsreglering som syftar till att uppfylla en järnvägsplan får ske utan hänsyn till byggnadsskyddet i 5:7 och fastighetsskyddet i 5:8. Det innebär bland annat att hänsyn inte behöver tas till om graderingsvärdet minskar eller ökar väsentligt på grund av markåtkomsten.⁵² Däremot behöver resterande paragrafer i 5 kap vara uppfyllt. Vid en frivillig överenskommelse är de dock dispositiva enligt 5:18. Det första villkoret hittas i FBL 5:4, det så kallade båtnadsvillkoret.⁵³ Fastighetsreglering får ske endast då en lämpligare fastighetsindelning eller en mer ändamålsenlig markanvändning ges. Dessutom ska fördelarna av fastighetsregleringen överväga de kostnader och olägenheter som regleringen medför. Det innebär att fastighetsregleringen i slutändan, då alla kostnader och fördelar är klara, ska gå med vinst. Det andra villkoret är förbättringsvillkoret i 5:5 1st vilket innebär att fastighetsreglering endast får genomföras om den är nödvändig för att den sökandes fastighet ska förbättras.⁵⁴ Dessutom gäller opinionsvillkoret. Det innebär att om någon annan än en fastighetsägare har ansökt om fastighetsreglering får den inte genomföras ifall de fastighetsägare som berörs av fastighetsregleringen mera allmänt motsätter sig den och har beaktansvärda skäl för det enligt 5:5 2st.

ExL

ExL används i relativt liten utsträckning eftersom många förvärv sker genom frivilliga överenskommelser. Däremot är det troligt att många av överenskommelserna aldrig kommit till stånd om det inte varit för möjligheten att

⁴⁸ *Anvisningar* (2010), s 27

⁴⁹ Sjödin et al (2007), s 170

⁵⁰ *Anvisningar* (2010), s 27

⁵¹ Sjödin et al (2007), s 170

⁵² Kalbro (2007), s 139

⁵³ Kalbro (2007), s 137

⁵⁴ Kalbro (2007), s 138

kunna förvärva något tvångsvis med hjälp av ExL:s regler. Vetskapen om att det går att förvärva mot någons vilja bidrar nog till att markägarna i fler fall är beredda att nå en överenskommelse. Enligt ExL 1:1 får en fastighet som inte tillhör staten tas i anspråk genom expropriation med äganderätt, nyttjanderätt eller servitut. I 2 kap finns en uppräknning på de ändamål då expropriation får ske. En punkt är för kommunikationsändamål vilket avser bland annat vägar samt järn- och spårvägar.⁵⁵ Om speciallagstiftning finns för ändamålet ska den användas istället, till exempel för järnvägar som regleras i LBJ. Det innebär att i de fall då mark kan förvärvas med LBJ ska inte expropriation ske enligt ExL. Dock spelar ExL en viss roll, nämligen då ersättningen ska bestämmas.⁵⁶

2.3.3 Ersättning

Att ersättning ska utgå vid tvångsförvärv ges av RF 2:18 2st.

RF 2:18 2st

”Den som genom expropriation eller annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad ersättning för förlusten. Sådant ersättning ska också vara tillförsäkrad den för vilken det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad på sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten. Ersättningen ska bestämmas enligt grunder som anges i lag.”

Alla projekt bör vara samhällsekonomiskt lönsamma, där varje beslut bör leda till en förbättring.⁵⁷ Det innebär att det värde som skapas genom tvångsförvärvet måste vara större än det värde marken hade före tvångsförvärvet och ersättningen blir en kompensation för den som måste avstå mark för det allmännas intresse.⁵⁸

Ett minimikrav för ersättningens storlek är att säljarens förmögenhetsställning inte försämras genom tvångsförvärvet. Det motsvarar det pris en köpare och en säljare skulle komma fram till vid en frivillig överenskommelse, om säljarens mark är den enda möjliga med tanke på dess belägenhet, köparens ändamål och att säljaren inte utnyttjar sin monopolställning vid förhandlingen.⁵⁹

LBJ

Enligt LBJ 4:5 ska i mål om inlösen och ersättning bestämmelserna i ExL tillämpas.

⁵⁵ Kalbro (2007), s 115

⁵⁶ Kalbro (2007), s 122

⁵⁷ Sjödin et al (2007), s 19

⁵⁸ Kalbro (2007), s 113

⁵⁹ Kalbro (2007), s 109

FBL

I FBL 5:10-10a finns de grundläggande ersättningsbestämmelserna vid fastighetsreglering. Ersättningsreglerna är dispositiva enligt FBL 5:18 och betyder att de kan avtalas bort om inte en eventuell tredje man lider skada. I det fallet avses främst med tredje man en panträttshavare i fastigheten vars säkerhet eventuellt kan försämrats efter servitutsupplåtelsen.

Då en fastighet, genom fastighetsreglering, får avstå mark vars värde inte motsvarar det som eventuellt tillförs fastigheten, ska ersättning utgå i pengar enligt ExL 5:10. Detsamma gäller vid servitutsåtgärder som innebär värdeförändringar. Grundregeln enligt samma paragraf är att vid bestämmandet av ersättningen, likvidvärderingen, ska reglerna i ExL tillämpas. Ett undantag från den regeln är de så kallade vinstfördelningsfallen. Om det uppstår en vinst vid servitutsbildningen ska både den tjänande och den härskande fastighetsägaren få del av den enligt ExL 5:10a 3st. Det gäller dock endast om egendomen inte kunnat tas i anspråk på det sätt som sägs i ExL 5:10a 2st vilken handlar om de fall då det är uppenbart att egendomen kunnat tas i anspråk genom expropriation, något annat liknande tvångsförvärv eller enligt PBL 14:1-2.

För järnvägstunnlar blir åtgärden av expropriativ karaktär, eftersom en järnvägstunnel är ett exempel som stämmer överens med FBL 5:10a 2st. PBL 14:1 handlar om de fall då en detaljplan innehåller bestämmelser om att mark eller annat utrymme för enskilt bebyggande ska användas för en allmän trafikanläggning, till exempel u-, l-, eller t-område.⁶⁰ En tunnel betecknas i en detaljplan med ett trafikändamål, det vill säga ett t-område varpå det alltså handlar om ett expropriationsfall. Dessutom är en järnvägstunnel en anläggning som det är uppenbart att markåtkomsten kunnat ske med expropriation. Dels för att staten, genom Trafikverket, är förvärvare och för att ändamålet hittas i ExL 2 kap.⁶¹ 2:1 1 pkt handlar om anläggningsåtgärder inom tätbebyggt område som är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt vilken en infrastrukturanläggning som en järnvägstunnel är. 2:2 säger att expropriation får ske för att bereda utrymme för anläggning som tillgodoser allmänt behov av samfärdsel, transport eller annan kommunikation, vilket återigen stämmer väl överens med en järnvägstunnels syfte.

Det finns dessutom ett exempel på det från den praktiska tillämpningen som handlar om just markförvärv för att genomföra en järnvägsplan enligt LBJ. Här står det klart att en järnvägstunnel är av expropriativ karaktär och inte är föremål för vinstdelning⁶² varpå det inte kommer att beröras vidare i examensarbetet.

ExL

Som nämnts tidigare är minimikravet på ersättningens storlek att säljarens ekonomiska situation inte ska försämrats, det vill säga att en förutsättning för att

⁶⁰ Nilsson (2003), s 138

⁶¹ Nilsson (2003), s 139

⁶² Nilsson (2003), s.139

överhuvudtaget få ersättning är att expropriationen orsakar ekonomiska skador. Inom begreppet ekonomiska skador tas ingen hänsyn till affektionsvärden eller liknande. Därutöver måste skadan uppkommit på grund av expropriationen, annars har säljaren ingen rätt till ersättning.⁶³ Ersättningen regleras i ExL 4:1.

ExL 4:1

”För en fastighet, som exproprieras i sin helhet, skall, i den mån inte annat följer av vad som sägs nedan, löseskilling betalas med ett belopp som motsvarar fastighetens marknadsvärde. Exproprieras en del av en fastighet, skall intrångsersättning betalas med ett belopp som motsvarar den minskning av fastighetens marknadsvärde, som uppkommer genom expropriationen. Uppkommer i övrigt skada för ägaren genom expropriationen, skall även sådan skada ersättas. Expropriationsersättning skall dock inte betalas för mark eller annat utrymme som ingår i allmän väg och som enligt en detaljplan skall användas för en sådan allmän plats för vilken kommunen är huvudman.”

Ianspråktagande av mark för tunneländamål innebär oftast att del av fastighet exproprieras och alltså är det intrångsersättningen som kommer på fråga och minskningen av marknadsvärdet som ska ersättas.⁶⁴ Marknadsvärdet är det pris som fastigheten sannolikt skulle betinga vid försäljning på den allmänna marknaden.⁶⁵ De skador som kan uppstå i samband med expropriationen är dels själva markavståndet och dels eventuella skador på restfastigheten.

Dessutom kan ”annan ersättning” bli aktuell ifall det uppstår någon skada som inte blir ersatt i intrångsersättningen.⁶⁶ Det kan till exempel vara en skada för fastighetsägaren personligen eller för den rörelse som bedrivs på fastigheten.⁶⁷ Därutöver finns det även oförutsedda skador och svårbedömda skador. Den första typen är en sådan skada som inte kunde förutses vid ersättningsbedömningen utan uppstår först senare och den andra typen är sådan skada som är svår att bedöma när ersättningen bestäms utan det märks först senare hur stor skadan blev.⁶⁸

Det finns två undantag då ExL 4:1 inte ska användas. De återfinns i ExL 4:2-3. I den förstnämnda hittas influensregeln och i den senare presumtionsregeln. Influensregeln innebär att den inverkan som expropriationen har på fastighetens värde inte ska räknas med när ersättningen bestäms. Influensen kan bestå både av företagsnytta och företagsskada. Den första innebär att expropriationen höjer marknadsvärdet på fastigheten medan företagsskada är det omvända, det vill säga att det blir en värdeminskning till följd av den exproprierade markens användning. Om en företagsskada uppstår ska ersättning betalas förutom vid vissa undantag. Det första undantaget är då olägenheten eller störningen är orts- eller allmänvanlig. Dessutom

⁶³ Kalbro (2007), s 122

⁶⁴ Kalbro (2007), s 123

⁶⁵ Prop. 1971:122, s 171

⁶⁶ Sjödin et al (2007), s 66

⁶⁷ Sjödin et al (2007), s 68

⁶⁸ Sjödin et al (2007), s 69

ersätts inte mindre värdeminskningar som saknar betydelse. Det sista och andra undantaget är att ett toleransavdrag ska göras från ersättningen vid företagsskada. För företagsnytta gäller samma regler fast det omvända. Det vill säga att om företagsnyttan är orts- eller allmänvanlig blir inte ersättningen mindre eftersom fastighetsägaren i så fall måste betala för nyttan medan de omkringliggande fastigheterna drar nytta av samma expropriationsföretag men utan att behöva betala för det. Och liksom vid företagsskada ska nyttan inte vara av oväsentlig betydelse för att få medräknas.⁶⁹

Det andra undantaget då ExL 4:1 inte används är då förväntningsvärde uppstått på fastigheten på grund av planerad ändrad markanvändning, som till exempel att ett område ska bebyggas med bostäder. Förväntningsvärdena höjer då fastighetens marknadsvärde och för att inte fastighetsägaren ska få dra nytta av en oförtjänt värdeökning finns presumtionsregeln. Den innebär att om en fastighets marknadsvärde ökar efter den så kallade presumtionstidpunkten antas den ökningen bero på förväntningar om ändring av markanvändningen och ska då inte ersättas vid expropriationen. Vad gäller presumtionstidpunkten är huvudregeln att den ligger tio år före ansökan om expropriationstillståndet.⁷⁰

Då ett ersättningsbeslut är fattat och beslutet har vunnit laga kraft går det inte att ändra på, vill en fastighetsägare då ha ersättning får det ske genom en annan lagstiftning.⁷¹

Nya ersättningsregler i ExL

Den 1 augusti 2010 trädde nya ersättningsregler i ExL i kraft. Det är tre ändringar som görs: påslag på marknadsvärdet, toleransavdraget vid ersättning för företagsskada tas bort och presumtionsregeln upphävs. I expropriationsfallen enligt FBL får de tre reglerna fullt genomslag. Den första regeln innebär att ett påslag ska göras på expropriationsersättningen, det vill säga intrångsersättningen eller löseskillingen, med 25 % av fastighetens marknadsvärde eller marknadsvärde-minskning. Dock ska inte påslag göras på den del av ersättningen som avser ersättning för företagsskada. Den andra regeln innebär att ett toleransavdrag inte längre ska göras från sådan ersättning som avser företagsskada, dock är toleransgränsen densamma fortfarande vilket innebär att skadan måste gå utöver det som skäligen bör tålas med hänsyn till orts- och allmänvanligheten av skadan. Den sista regeln innebär att den begränsade rätten till ersättning för förväntningsvärden upphävs så i fortsättningen ska alltså ersättningen även omfatta den del av marknadsvärdet som beror på allmänna förväntningar om en ändring av fastighetens tillåtna användningssätt.

Det finns övergångsregler som säger att de nya reglerna i ExL inte gäller för förrättningar som har sökts före ikraftträdandet den 1 augusti 2010. Det är alltså

⁶⁹ Kalbro (2007), s 127

⁷⁰ Kalbro (2007), s 127

⁷¹ Runelöf (2010)

ansökningsdagen som är avgörande i fråga om vilka ersättningsregler som ska tillämpas.

När ersättningsreglerna nämns i examensarbetet åsyftas de gamla ersättningsreglerna eftersom arbetet dels var till största del färdigt innan de nya ersättningsreglerna trädde i kraft och dels eftersom de fall som behandlas i arbetet har ansökt om förrättning före den 1 augusti 2010.

2.3.4 Metoder för marknadsvärdebedömning

Marknadsvärdeminskningen består dels av själva markförlusten eller rådighetsinskränkningen men även den skadeeffekt som drabbar restfastigheten och intrångsersättningen ska betalas med ett belopp motsvarande det. Marknadsvärdeminskningen är i princip differensen mellan marknadsvärdet före intrånget och marknadsvärdet efter intrånget.⁷² Det finns olika metoder för att bedöma marknadsvärdet, vilket intrångsersättningen baseras på. De vanligaste är ortsprismetoden, avkastningsmetoden och kostnadsmetoden. Om det finns ett ortspris att tillgå bör ortsprismetoden användas i första hand.⁷³ Ortspriset är dock svårt att bedöma i de fall då intrånget endast är marginellt och det inte går att mäta någon exakt marknadsvärdeminskning. Då görs istället en direktuppskattning av intrångets inverkan på marknadsvärdet utifrån de skadeeffekter som uppkommer. I förarbetena till ExL nämns den här typen av rättslig värdering. Det vill säga att vid små intrång då det inte går att mäta marknadsvärdeminskningen bör det ändå betalas en viss ersättning.⁷⁴ Schabloner används vid intrång för både kraftledningar och vägar och liknande kan användas vid bedömning av ersättning då en tunnel tar mark i anspråk. Det handlar om ett marginellt ingrepp under markytan och det är svårt att ange en exakt värdeminskning.⁷⁵

Rättsfall rörande intrångsersättning

Det finns några rättsfall där intrångsersättningen har bedömts. Nedan presenteras de i tidsordning med det senaste först.

NJA 2007 s.695 (Optokabelfallet)

En optokabel hängdes upp i befintliga ledningar genom ledningsrätt enligt LL. Optokabeln hade annat ändamål än de redan befintliga ledningarna. Förrättningslantmätaren ansåg inte att någon ersättning skulle betalas eftersom ingen marknadsvärdeminskning för fastigheterna uppstod. Anledningen till det var att optokabeln uppläts inom samma område som den befintliga kraftledningen. Fastighetsägaren överklagade.

⁷² Sjödin et al (2007), s 120

⁷³ Sjödin et al (2007), s 118

⁷⁴ Sjödin et al (2007), s 122

⁷⁵ Norell (2010)

FD lämnade överklagandena utan bifall med motiveringen att markanvändningen inom området kan fortsätta som tidigare. Dessutom menade de att det knappast uppkommer någon marknadsvärdeminskning på grund av att området är belastat med ledningsrätt för två ändamål istället för ett. Fastighetsägaren överklagade.

HovR ansåg att det i ledningsrätten ingår en rätt för ledningshavarna att beträda fastigheten för tillsyn, underhåll, reparation och ombyggnad samt även en viss rätt att ta väg. Skador som uppkommer därav ska åtgärdas eller ersättas vid varje skadetillfälle. Ledningsrättsbeslutet innebär även vissa restriktioner då markanvändningen inom området inte får ändras. Fastighetsägare får inte heller utan medgivande från ledningsägaren spränga, fälla träd, schakta eller på annat sätt ändra marknivån. Detsamma gäller även andra åtgärder som kan medföra fara för ledningen eller göra att ledningen kan vålla skada på såväl egendom som person. Sammantaget kommer det att vålla fastighetsägarna besvär, merarbete samt andra olägenheter. Vid intrångsvärdering är det i regel inte möjligt att mäta marknadsvärdeminskningen med hjälp av ett ortsprismaterial varför det i praktiken tillåts en hög grad av schablonisering. HovR fann att en viss ersättning ska utgå även när det är fråga om en mindre skada. Skilda meningar rådde dock eftersom några av hovrättsråden ansåg att intrångsersättningens syfte är att fastighetsägaren ska behålla samma ekonomiska läge som innan. Ledningsrätten innebär endast ytterligare en rättslig belastning och deras mening var att den inte medför någon minskning i fastighetens marknadsvärde och att det därför inte skulle utgå någon ersättning. Utslaget blev att en ersättning på 1 000 kronor var skäligt. Vattenfall överklagade beslutet från HovR.

HD gick på HovR's linje om att fastigheten belastas med nya rättigheter för nytt ändamål. De tog även upp RF 2:18 2st som säger att varje förlust ska ersättas, om än inte fullt ut, även om den är obetydlig. Viss ersättning borde alltså enligt HD utgå till fastighetsägarna för de ökade förvaltningskostnaderna för fastigheten. Eftersom storleken på ersättningen endast kunde bedömas skönmässigt ansåg HD att någon annan bedömning än vad som är ett skäligt belopp inte skulle göras. Avgörandet från HovR fastställdes.

De lagrum som tillämpades i bedömningarna var RF 2:18, ExL 4:1-2 samt LL 13§.

HovR 1980-02-28

Landstinget exproprierade nyttjanderätt för tunnelbana. Fastighetsägarna yrkade dels på ersättning för en allmän sänkning av fastigheternas värde samt om hänvisning till ExL 5:27 som innebär att vid särskild rättegång kan talan föras om ersättning för kommande skada som följer av expropriationen. De radade även upp ett antal olägenheter som till exempel hinder mot delning och fördyring vid ny- och tillbyggnad. Landstinget bestred att tunneln skulle ge fastigheterna en marknadsvärdeminskning samt att den skulle medföra de olägenheter som påståtts av fastighetsägarna. De hade dock ingen erinran mot hänvisningsyttrandet.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

FD fann, bland annat genom vittnesmål, att det var utrett att tunneln påverkat fastigheternas försäljningsvärde betydligt i negativ riktning och ersättning utgick med yrkat belopp. Landstinget överklagade.

HovR ansåg att de olägenheter som skulle kunna befaras var så pass obetydliga att de bedömdes som allmänvanliga i Stockholmsregionen. Därför fick fastighetsägarna tåla dem utan någon ersättning.

HovR 1962-06-20

Stockholms stad exproprierade nyttjanderätt till del av fastighet för anordnande, bibehållande och nyttjande av tunnelbana. Den aktuella fastigheten låg inom ett visst område där gällande stadsplan innehöll bestämmelser om att anordningar som hindrade allmän spårtrafik inte fick utföras. Utöver det fick de inte inom den aktuella fastighetens byggnad eller byggnadsdel nedföras under ett visst plan, vilket sammanföll med det plan som expropriationen avsåg. Fastighetsägaren yrkade på ersättning eftersom nyttjanderätten endast medgav en källarvåning mot tidigare flera våningar.

HovR anförde att enligt BL 5§ är markägare skyldiga att underkasta sig de inskränkningar i fråga om markens användning som följer av planbestämmelser. Fastighetsägare kan inte få ersättning för det värde som frångått honom på grund av stadsplaneändringen, eftersom ersättning endast utgår vid inlösen av mark enligt bestämmelserna i BL.

NJA 1957 s.736

Enligt en resolution 1955-05-12 fastställdes en ändring av stadsplanen för en del av Södermalm i Stockholm. Ändringen innefattade ett förbud mot att nedföra byggnad eller byggnadsdel under ett visst plan. Anledningen till ändringen var att byggnader och byggnadsdelar inte skulle hindra att tunnelbanan drogs fram under byggnadskvarter. Samma dag meddelades i en särskild resolution att staden hade rätt att för tunnelbanan exproprieras nyttjanderätt till del av viss fastighet. En fastighetsägare yrkade på ersättning för att utrymmet under markytan inte kunde utnyttjas. Staden menade att hindret i utnyttjandet var orsakat av stadsplanebestämmelserna och att det därför inte var ersättningsgillt.

HovR menade att ändringen hade skett i syfte att möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanesystemet. Med hänsyn till det samband som finns mellan stadsplaneändringen och expropriationen måste fastighetsägaren vara berättigad till ersättning enligt HovR.

HD menade att det inte hade förebragts omständigheter av beskaffenhet som berättigade fastighetsägaren att få ersättning för den värdeminskning på fastigheten som uppstått på grund av stadsplaneändringen. HD ansåg att fastighetsägaren inte var berättigad till ersättning för de inskränkningar som kom av stadsplanebestämmelserna.

3 Servitut

Kapitlet redogör för vad ett servitut är, dess rättsverkan och lagstiftning samt hur servitut används för järnvägstunnlar. Problem med lagstiftningen i användningen av 3D-fastighetsutnyttjade områden som löses med servitut behandlas.

3.1 Allmänt

Det vanligaste sättet att utnyttja sin rätt till en fastighet är att äga den. Även panträtt är vanligt förekommande. Vid sidan om de reglerna finns dessutom regler om andra rättigheter till en fastighet, det vill säga att fastighetsägaren kan upplåta begränsade rättigheter i sin fastighet med stöd av äganderätten. De finns i JB 7-15 kap och de är nyttjanderätter: arrende, hyra och tomträtt, servitut och rätt till elektrisk kraft. Det finns även en annan typ av rättighet som inte ingår i äganderätten men som även den ger en rätt att ta annans mark i anspråk för ett visst ändamål, så kallade särskilda rättigheter. De bildas antingen genom ett myndighetsbeslut eller av hävd, det vill säga att rättigheten redan har existerat under en viss längre tid. Exempel på rättigheter är ledningsrätt, vägrätt samt renbetesrätt.⁷⁶

Den begränsade rättigheten som behandlas i det här kapitlet är servitut. För dem finns, förutom reglerna i JB 14 kap, även regler i FBL, AL, ExL samt MB.⁷⁷

3.1.1 Vad är ett servitut?

I en del fall behöver äganderätten till fastigheten kompletteras med andra rättigheter. Det kan till exempel handla om att använda en väg på annans fastighet eller rätten att ta vatten i grannens brunn. Att ägaren av en fastighet kan ha rätt att på olika sätt nyttja annan fastighetsägares egendom är det som kallas för servitut. Utöver den grundförutsättningen behöver dessutom vissa speciella villkor, så kallade rekvisit, vara uppfyllda vilket följer i avsnitt 3.4.1.⁷⁸

I ett servitutsförhållande finns två parter, den härskande fastigheten och den tjänande fastigheten. Den tjänande fastigheten är den som upplåter en rättighet medan den härskande fastigheten är den som har rätt till nyttjande av ett område på den tjänande fastigheten.

Avtalsservitut och officialservitut

Ett servitut kan bildas på olika sätt, dels genom frivilliga avtal mellan fastighetsägarna och dels under deltagande av myndighet. Den första typen kallas avtalsservitut och bildas mellan härskande och tjänande fastighets ägare genom frivilliga överenskommelser. För att ett avtalsservitut ska gälla måste vissa formkrav för upplåtelsen vara uppfyllda. I JB 14:5 hittas formkraven för en frivillig

⁷⁶ Nilsson et al (2003), s 13

⁷⁷ Nilsson et al (2003), s 15

⁷⁸ Hillert (1991), s 17

servitutsupplåtelse. Den måste vara skriftligt upplåten av den tjänande fastigheten, ange tjänande och härskande fastighet samt ange ändamålet med upplåtelsen. Den andra typen av servitut, som kallas för officialservitut, skapas genom beslut i en fastighetsbildningsförrättning. Vad som är utmärkande för dem är att de kan tillskapas mot fastighetsägarnas vilja. I en del fall är tvångsförhållandet ännu större, till exempel vid de tillfällen då servitutet skapas genom expropriation. Officialservitut kan även bildas genom andra lagar, till exempel AL.⁷⁹

Positiva och negativa servitut

Ett servitut kan vara både positivt och negativt. Det vanligaste är att servitutshavaren har rätt att nyttja den tjänande fastigheten i något hänseende, till exempel rätt att använda en väg, ledning eller brygga. Den typen av servitut kallas för positivt servitut, det vill säga att det handlar om ett positivt handlande från servitutshavarens sida på den tjänande fastigheten.⁸⁰ Ett negativt servitut är det motsatta, det vill säga att det är den tjänande fastighetsägaren som är hindrad att nyttja sin fastighet i något avseende till förmån för den härskande. Ett exempel kan vara att han inte får bebygga sin fastighet om det förstör utsikten för den härskande fastigheten.⁸¹

3.1.2 Rättsverkningar

Ett servitut ger en del rättsverkningar, några till fördel för den tjänande fastigheten och en del andra till förmån för den härskande fastigheten. Ett servitut får den sakrättsliga verkan att servitutet binder även kommande ägare av fastigheterna vid en eventuell försäljning.⁸² Officialservitut som finns med i myndighetsbeslutet har dock en starkare ställning eftersom de alltid gäller mot tredje man medan det för avtalsservitut säkras genom att de skrivs in i fastighetsregistrets inskrivningsdel. För oinskrivna rättigheter måste säljaren av fastigheten göra förbehåll om att rättigheten ska bestå enligt JB 7:11. Ytterligare en sak som ger officialservituten en starkare ställning är att de följer marken vid en fastighetsbildningsåtgärd oavsett vilka fastigheter som är belastade. Avtalsservitut däremot följer istället fastighetsindividen.⁸³ Det innebär att om en fastighet som är belastad av ett avtalsservitut fastighetsregleras till en annan fastighet kan rättigheten i marken upphöra att gälla. Detsamma gäller vid bristande förbehåll i en försäljningssituation. Dessutom kan ett avtalsservitut upphävas av parterna själva vilket inte är fallet med officialservitut. För att ett officialservitut ska kunna upphävas krävs, förutom att parterna är överens, att bestämmelserna i FBL 3 och 5 kap också är uppfyllda.⁸⁴ Ytterligare en annan rättsverkning är att ett servitut inte är begränsat i tiden. De två rättsverkningarna visar på att ett servitut är något som är tänkt som stadigvarande.⁸⁵ En annan rättsverkning är omfattningen på servitutet. Det är den härskande

⁷⁹ Hillert (1991), s 22

⁸⁰ Nilsson et al (2003), s 34

⁸¹ *Handbok FBL* (2010), s 208

⁸² Hillert (1991), s 17

⁸³ Nilsson et al (2003), s 16

⁸⁴ Nilsson et al (2003), s 18

⁸⁵ Hillert (1991), s 17

fastighetens behov som avgör servitutets omfattning vilket innebär att den tjänande fastigheten inte kan nyttjas mer än på det sätt som servitutet anger. Ett servitut binds utan tidsbegränsning vilket kan uppfattas som en nackdel för den tjänande fastigheten. Dock finns regler om ändring eller upphävning av servitut i FBL 7:4-5 vilket innebär att det blir mer godtagbart att binda sin fastighet genom ett servitut utan någon begränsning i tiden.⁸⁶

3.2 Servitutets historik

Servitut är en gammal företeelse. Redan i den romerska rätten fanns det två grupper av rättigheter över fastigheter, varav den första var äganderätten och den andra övriga rättigheter med giltighet mot tredje man, så kallade sakrättsliga rättigheter. Det fanns en klar kvalitativ skillnad mellan de båda grupperna och den romerska rätten var mycket återhållsam med rättsbildningar som inskränkte fastighetsägares ställning. Dock fanns det några undantag, vilka var rätt till väg och rätt till vattenledning. Att det ansågs vara ett legitimerat skäl att ta annans mark i anspråk var förmodligen den grad av livsviktigt behov som de rättigheterna innebar för en fastighet. Utan rättigheterna led fastigheten av en väsentlig brist vilket kunde botas relativt enkelt med en typ av upplåtelse. Dessutom tilläts sådana rättigheter som till exempel rätt att kräva av sin granne att inte skymma den härskande fastighetens utsikt med byggnad eller växtlighet. Den typen av rättsförhållande fick redan då benämningen servitut. Syftet var att tillgodose en fastighets behov varpå det var väsentligt att kunna tillskapa rättigheterna utan tidsgräns. Istället begränsades de olika situationerna då servitut var godkänt samt omfattningen av befogenheten. Den romerska rättens servitutsrekvisit brukar presenteras som *utilitas fundo*, *perpetua causa* och *vicinitas*. Den främsta regeln blev den första, det vill säga kravet att servitut skulle fylla ett varaktigt behov för den tjänande fastigheten. Det andra rekvisitet avser att utnyttjandet ska vara en varaktig egenskap hos den tjänande fastigheten medan det sista rekvisitet innebar ett krav på grannskap mellan den tjänande och härskande fastigheten. Förutom de tre servitutsrekvisiten fanns också regeln att ett servitut inte fick innebära någon positiv prestation av den tjänande fastighetens ägare. Den fick endast tåla att den härskande fastighetens ägare hade rätt till den handling som servitutet medgav eller att mista rätten att själv få utföra någon handling på fastigheten. Reglerna innebar att den tjänande fastigheten endast kunde belastas med ett servitut då den härskande fastighetens fördelar klart översteg den tjänande fastighetens nackdelar.

3.2.1 Svensk historik och rättsutveckling

Läran om de romerska servituten har haft stort inflytande på den svenska rättsordningen. I mitten av 1600-talet introducerades begreppet i svensk rätt men redan innan det hade rättsbildningar gjorts som till utseende och innebörd motsvarade servitut, vilket fanns med i flera olika medeltidslagar. Det var först under förarbetena till ÄJB som de första försöken till att närmare beskriva servituten och skapa enhetliga regler gjordes. Dock föll det av någon anledning bort under det fortsatta lagstifningsarbetet och i JP talades det enbart om ”rättighet som föremål för

⁸⁶ Hillert (1991), s 19

urminnes hävd”. Önskemålet var hela tiden att beskriva servitutet men det visade sig vara förenat med stora svårigheter att klarlägga innebörden av begreppet. I ett förslag framlagt 1847 gjordes ett försök till en mera allmän definition men det ledde inte till någon lagstiftning. Istället var det i IF som servitut nämnades för första gången i svensk lag. Trots det var osäkerheten stor över innebörden av servitutsbegreppet och speciellt svårt att reda ut var gränsdragningarna mellan servitut och äganderätt samt mellan servitut och nyttjanderätt.

En mer fullständig reglering av servitut kom först i ServL. I förarbetena till lagen gjordes många klarläggande uttalanden men någon närmare definition gjordes sedan inte i lagtexten.⁸⁷

JB och FBL trädde i kraft 1972. Innan det gick det inte, utifrån lagtexten, att komma fram till vad som gällde för ett servitut utan istället fanns en omfattande rättspraxis. Genom JB och FBL gavs det däremot klarare besked än vad som lämnades i ServL. Det blev från och med då enklare vid rättstillämpningen att motivera sitt beslut, till skillnad mot då tillämpningen av rättspraxis skedde.⁸⁸

3.3 För tunnlar

Fram till 2004, då 3D-lagstiftningen kom⁸⁹ fanns enbart möjligheten att lösa rättigheten för en järnvägstunnel genom servitut eller nyttjanderätt.⁹⁰ Det innebar alltså att före 2004 kunde en fastighet enbart avgränsas i det vertikala planet, en så kallad traditionell fastighet enligt JB 1:1. Det betyder att en tunnel, som är ett 3D-utrymme avgränsat både vertikalt och horisontellt, inte kunde fastighetsbildas med äganderätt enligt JB 1:1a.

Det finns som sagt två typer av servitut, avtalsservitut och officialservitut. Eftersom en tunnel är en anläggning som oftast ingår i ett stort infrastrukturprojekt bör rättigheten till tunneln säkras på starkast sätt. Det är alltså lämpligast att ha ett officialservitut som grund och sedan knyta det som inte kan säkras med ett officialservitut med avtalsservitut.⁹¹ Prövningen för officialservitut är mycket strängare, vilket kommer att visa sig i avsnitt 3.4, och därför är det inte möjligt att reglera allt som behövs regleras i ett sådant. Vid ett avtalsservitut är parterna fria att avtala om vad som helst så länge servitutsrekvisiten och vissa formkrav är uppfyllda.

Den vanligaste typen av fast egendom är, enligt JB 2:1 1st, byggnader, ledningar, stängsel och andra anläggningar som har uppförts inom fastigheten för stadigvarande bruk. Därutöver gäller även enligt JB 2:1 2st att till en fastighet hör en byggnad eller annan anläggning som är uppförd utanför fastigheten, om den är avsedd för stadigvarande bruk vid utövandet av ett servitut till förmån för fastigheten och inte

⁸⁷ Nilsson et al (2003), s 20

⁸⁸ Hillert (1991), s 30

⁸⁹ Julstad et al (2005), s 14

⁹⁰ Julstad et al (2005), s 54

⁹¹ Törngård (2010)

hör till den fastighet där den finns. Begreppet byggnad innebär också konstruktioner som inte sträcker sig ovan mark.⁹²

Då en järnvägstunnel byggs uppkommer stora mängder schaktmassor samt sprängsten.⁹³ Schaktmassorna och sprängstenen är inte att anse som fastighetstillbehör till den härskande fastigheten enligt tillbehörsreglerna i JB 2:1. Istället är de fast egendom till den tjänande fastigheten. Schaktmassorna har inget större värde men det har däremot sprängstenen. Den senare kan krossas till makadam och dels användas i järnvägstunnelprojektet för olika typer av markarbete och också dels säljas till andra bygg- eller anläggningsprojekt.⁹⁴ Eftersom schaktmassorna saknar värde för fastighetsägaren uppstår det sällan diskussioner om huruvida järnvägsbyggaren har rätt att föra bort dem utan att ha äganderätten till massorna.⁹⁵

Ett aktuellt projekt där tunneln löses med servitut är Citytunneln som det går att läsa mer om i avsnitt 5.1.

3.3.1 Skyddszon

Kring en underjordisk anläggning som en tunnel är räcker inte själva utrymmet för konstruktionen till för att skydda den från åverkan och skador från andra fastighetsägare. Om servitutsgränsen skulle följa konstruktionens ytterkant skulle det till exempel finnas risk för att en oaktsam granne skulle kunna förstöra anläggningen genom att till exempel borra eller påla för nära anläggningen.⁹⁶ Antingen krävs det att servitutet utökas och att det då ingår en skyddszon eller också behövs ytterligare ett servitut, ett negativt avtalsservitut runt omkring.⁹⁷

3.4 Prövningen

3.4.1 Servitutsrekvisiten

För att ett servitut ska vara giltigt krävs det att alla servitutsrekvisit är uppfyllda. Därutöver bör en totalbedömning göras för att kunna fatta det bästa beslutet.⁹⁸ Idag, liksom i den romerska rätten, ska den tjänande fastigheten vara fortsatt lämpad för sitt ändamål trots belastningen.⁹⁹

Som nämnts i avsnitt 3.1.1 kan servitut bildas på två sätt, genom officialservitut eller avtalsservitut. Bestämmelserna i JB 14 kap gäller i princip endast för avtalsservitut och inte för officialservitut. Däremot är de grundläggande för att servitutsrättigheten

⁹² Grauers (2005), s 84

⁹³ Mattsson (2010)

⁹⁴ Mattsson (2010)

⁹⁵ Rönngård (2010)

⁹⁶ Holm (2010)

⁹⁷ Julstad et al (2005), s 71

⁹⁸ Hillert (1991), s 37

⁹⁹ Nilsson (2003), s 24

överhuvudtaget ska gälla vid all servitutsbildning oavsett vilken lag som används för skapandet av servitutet.¹⁰⁰

Servitutsrekvisiten ställs upp i JB 14:1. De två första styckena gäller för avtalsservitut medan det tredje handlar om officialservitut, dock gäller servitutsrekvisiten för alla former av servitut.¹⁰¹ Lagtekniskt kan det förklaras med att JB 14:1 1st och 2st endast är ett uttryck för lagstiftarens försök att på ett klart sätt ge besked om de grundtankar som funnits i de redan tidigare upprätthållna servitutsrekvisiten, som gällde före tillkomsten av JB 14 kap.¹⁰²

Ändamålsenlig markanvändning

JB 14:1 1st

”Om det är ägnat att främja en ändamålsenlig markanvändning, får i fastighet (den tjänande fastigheten) upplåtas rätt för ägaren av annan fastighet (den härskande fastigheten) att i visst hänseende nyttja eller på annat sätt taga i anspråk den tjänande fastigheten eller byggnad eller annan anläggning som hör till denna eller att råda över den tjänande fastigheten i fråga om dess användning i visst hänseende.”

Härskande och tjänande fastighet

Ett servitut avser alltså att reglera ett förhållande mellan två eller flera fastigheter.¹⁰³

Utilitas fundo

Rekvisitet *utilitas fundo* ställdes upp redan i den romerska rätten vilket innebär att rättigheten ska vara till påtaglig nytta för den härskande fastigheten eller tillfredsställande av ett påtagligt behov.¹⁰⁴ Den strävan hittas i JB 14:1 1st där det står klart att ett servitut enbart kan godtas för sådana upplåtelser som är till för att främja ett ändamålsenligt utnyttjande av den fasta egendomen. Lagstiftaren har velat visa på att servitutet som helhet ska ge en positiv nettoeffekt, vilket innebär att servitutet ska innebära en totalt sett effektivare användning av fastigheterna. Det innebär att servitutet gör att den härskande och den tjänande fastighetens sammanlagda värde ökar.¹⁰⁵

I visst hänseende

Med formuleringen i visst hänseende vill lagstiftaren göra klart att ett servitut inte får innebära ett totalt ianspråktagande av den tjänande fastigheten. Om en rättighet skulle vara ett totalt ianspråktagande är det istället fråga om nyttjanderätt. Det finns dock några undantag, till exempel vägrätt. En rättighet som vägrätt är på många sätt ett

¹⁰⁰ Nilsson (2003), s 23

¹⁰¹ Nilsson (2003), s 26

¹⁰² Hillert (1991), s 37

¹⁰³ Nilsson et al (2003), s 27

¹⁰⁴ Hillert (1991), s 43

¹⁰⁵ Nilsson et al (2003), s 28

totalt ianspråktagande men det har accepteras som praxis. Ägaren till den tjänande fastigheten har möjlighet att använda utrymmet ovanför och under vägen om det inte skadar vägverksamheten.¹⁰⁶

Perpetua causa

Även det här är ett villkor som ställdes upp i den romerska rätten och det innebär att servitutet ska avse något beständigt på den tjänande fastighetens område, det vill säga att tillfälliga anordningar ej får finnas på den tjänande fastigheten. En anordning kan vara underlag för ett servitut men endast då den övergått till att vara ett fastighetstillbehör.¹⁰⁷

Vicinitas

Det tredje servitutsrequisitet i den romerska rätten finns inte, till skillnad från de två första, med i den svenska rätten. Servitutsrequisitet innebar ett krav på närhet mellan den härskande och tjänande fastigheten men det har blivit i princip uppgivet från praxis och det är således inget krav för att ett servitut ska få bildas.¹⁰⁸ Det tydligaste exemplet på att det kravet frångåtts syns i servituten för elektriska starkströmsledningar. De sträcker sig över ett stort antal fastigheter där de flesta inte har grannskap med varandra och inte heller med den härskande fastigheten som ofta är en fastighet på vilken den producerande kraftstationen är placerad.¹⁰⁹

Byggnad eller anläggning

En fastighet är det vanliga föremålet för en servitutsupplåtelse. En byggnad eller anläggning som räknas som ett fastighetstillbehör till den tjänande fastigheten enligt JB 2:1 godtas dock.¹¹⁰

Stadigvarande betydelse

JB 14:1 2st

”Servitut får avse endast ändamål som är av stadigvarande betydelse för den härskande fastigheten och får icke förenas med skyldighet för ägaren av den tjänande fastigheten att fullgöra annat än underhåll av väg, byggnad eller annan anläggning som avses med servitutet.”

Ett servitut får endast avse ändamål av stadigvarande betydelse för den härskande fastigheten. Den bestämmelsen hittas i JB 14:1 2st.¹¹¹ Vidare i paragrafen finns bestämmelser om vilka prestationer som är möjliga att belasta den tjänande fastighetens ägare med. Den vanligaste befogenheten av ett positivt servitut är att servitutshavaren har rätt att nyttja den tjänande fastigheten på något sätt.¹¹² Med ett

¹⁰⁶ Nilsson et al (2003), s 30

¹⁰⁷ Nilsson et al (2003), s 33

¹⁰⁸ Nilsson et al (2003), s 24

¹⁰⁹ Hillert (1991), s 29

¹¹⁰ Nilsson et al (2003), s 39

¹¹¹ Nilsson et al (2003), s 40

¹¹² Nilsson et al (2003), s 34

servitut följer alltså inte någon skyldighet att driva till exempel en anläggning utan endast ett underhållsansvar kan belasta ägaren till den tjänande fastigheten. Det kan dock i en del fall vara svårt att dra gränsen mellan vad som är underhåll och vad som är drift.¹¹³

Officialservitut

JB 14:1 3st

”Bestämmelserna i detta kapitel avser icke servitut som tillkommit genom förrättning enligt fastighetsbildningslagen (1970:988) eller genom expropriation eller liknande tvångsförvärv.”

Enligt JB 14:1 3st gäller inte de resterande regler av servitutskapitlet på officialservitut. Istället blir det andra regler som tar över: FBL, AL, ExL samt MB. Den lag som blir aktuell för tunnlar är främst FBL. Ett servitut enligt AL kan inte bildas för tunneländamål eftersom det strider mot AL 49 §. Däremot kan en järnvägstunnel förvaltas som en gemensamhetsanläggning men i de flesta fall som avser järnvägstunnlar som Trafikverket ska förvalta är det inte aktuellt med en gemensamhetsanläggning varpå AL inte blir tillämplig och lagtexten behandlas inte närmare.¹¹⁴

Enligt FBL

När ett servitut bildas enligt FBL är det reglerna i 7 kap som reglerar själva servitutet. Dessutom måste de allmänna villkoren i FBL 3 och 5 kap prövas eftersom bildandet av ett servitut är en fastighetsbildningsåtgärd enligt FBL 1:1.

Reglerna i FBL 7 kap är mer restriktiva än de som gäller för servitutsbildning enligt JB. När ett servitut bildas med FBL sker det genom fastighetsreglering, antingen som en fristående åtgärd eller i samband med andra fastighetsbildningsåtgärder.¹¹⁵ FBL 7:1 är servitutskapitlets första paragraf och lyder enligt följande:

FBL 7:1

”Servitut som bildas genom fastighetsreglering skall vara av väsentlig betydelse för fastighetens ändamålsenliga användning. Vi detta bedömande skall hänsyn ej tagas till rättighet som är grundad på frivillig upplåtelse.

Utan stöd av överenskommelse mellan ägaren av den härskande fastigheten och ägaren av den tjänande fastigheten får servituten ej innefatta skyldighet för den senare att underhålla väg, byggnad eller annan anledning som avses med servitutet. Servitut får ej bildas för viss tid eller göras beroende av villkor. Dock får bestämmas att servitut skall gälla endast så länge ändamålet ej tillgodosetts på annat sätt som särskilt anges.

¹¹³ Nilsson et al (2003), s 41

¹¹⁴ Warnquist (2010)

¹¹⁵ Nilsson et al (2003), s 77

För bildande av servitut varom bestämmelser varom bestämmelser har meddelats i en fastighetsplan gäller inte första stycket och 5 kap 8§.”

7:1 1st innebär att varje servitut som bildas enligt FBL ska vara av väsentlig betydelse för den härskande fastighetens ändamålsenliga användning. Det betyder att det behöver finnas ett påtagligt behov hos den härskande fastigheten. Praktiskt sett borde det betyda att det finns ett krav på att servitutet ska ha ett positivt värde. Väsentlighetskravet är strängare än både JB 14:1 och båtnadsvillkoret i FBL 5:4. Att servitutet ska vara av väsentlig betydelse gäller i alla fall, även då ägaren av den tjänande fastigheten godtar servitutet. Andra meningen i samma stycke betyder att ett servitut kan bildas enligt FBL även om det redan finns ett servitut enligt JB.¹¹⁶

Förutom väsentlighetsvillkoret i första stycket finns ett par spärregler till i FBL 7:1 2st. För det första får servitutet inte innebära att någon positiv prestation ska utföras av den tjänande fastighetens ägare. Det får bara ske ifall det finns stöd i någon överenskommelse. Finns det ett avtalsservitut enligt JB 14:1 som säger att någon ska utföra arbete enligt den lagen, till exempel underhålla en väg, är det godkänt. För det andra får inte heller ett servitut vara villkorat eller tidsbegränsat. Det finns ett undantag från att servitutet inte får vara tidsbegränsat, vilka är de så kallade tillfälliga servituterna. Det kan vara i fall där ändamålet inte kan tillgodoses på annat sätt. Ett exempel kan vara om en tunnel behöver ett servitut för att komma igång med byggandet. Det får dock endast ske om det står klart att det kommer att lösa sig på annat sätt längre fram.¹¹⁷

3.5 Panträtt

Det är fastigheter som intecknas och pantsätts. Det går till exempel inte att inteckna och pantsätta fastighetsandelar och byggnader på ofri grund i den svenska lagstiftningen. Däremot gäller reglerna i JB 2 kap om vad som tillhör en fastighet, förutom själva marken.¹¹⁸ Då en fastighet utgör ett pantobjekt är tillbehörsreglerna tvingande. Om ett föremål är ett tillbehör till fastigheten ingår det i panten och tvärtom blir det att om ett föremål är lös egendom ingår det inte i panten.¹¹⁹

Ett servitut blir en tillgång för den härskande fastigheten, precis på samma sätt som en byggnad hör till fastigheten. Det innebär att ett servitut kan höja värdet på den härskande fastigheten och fungera som en del av den säkerhet banken kräver vid ett lån. Om servitutet skulle gälla en byggnad blir den då också fastighetstillbehör till den härskande fastigheten enligt JB 2:1 1st och det kan ha stor betydelse i en lånesituation.¹²⁰

¹¹⁶ Nilsson et al (2003), s 80

¹¹⁷ Nilsson et al (2003), s 84

¹¹⁸ Jensen (2004), s 28

¹¹⁹ Grauers (2005), s 80

¹²⁰ Hillert (1991), s 18

3.6 Grannelagsrätt

De grannelagsrättsliga reglerna finns i JB 3 kap och de innebär ett grundläggande skydd för fastighetsägare. De behov som anses uppfylla genom de grannelagsrättsliga reglerna behöver inte tillförsäkras vidare genom någon form av rättighetsupplåtelse, till exempel servitut. De grannelagsrättsliga reglerna gäller alltid vid nyttjande av fast egendom och de tillämpas vid behov.¹²¹

Den allmänna hänsynsregeln är att var och en vid nyttjande av sin eller annans fasta egendom ska ta skälig hänsyn till omgivningen enligt JB 3:1. Den regeln tillämpas främst vid störningar mellan fastigheter.¹²² I 3:3 återfinns regler om grävning och liknande arbete. Den som tänker utföra, eller låta utföra, grävning eller liknande arbete på sin fastighet ska vidta de skyddsåtgärder som anses nödvändiga för att förebygga skador på angränsande fastigheter. Skyddsåtgärden ska normalt bekostas av den som är skyldig att vidta åtgärderna men i vissa fall, då skyddsåtgärden medför en högre kostnad än den skada som åtgärden avser att förebygga, behöver inga skyddsåtgärder vidtas utan då ersätts istället den skada som uppstår. Om däremot en byggnad eller annan anläggning som hör till angränsande fastighet, till följd av vårdslöshet vid uppförandet eller brist i underhållet, är av sådan beskaffenhet att skyddsåtgärder är nödvändiga för att förebygga skada då arbete som inte sträcks nedanför vanligt källardjup ska ske, ska den angränsande fastighetens ägare bekosta skyddsåtgärden. Enligt 3:4 får åtgärder för att förebygga skada till följd av grävning eller liknande arbete vidtas på annans fastighet om det är nödvändigt för att undvika oskälig kostnad eller annan synnerlig olägenhet. Dessutom gäller 3:12 vilket innebär att om en byggnad eller annan anläggning uppförts så att den skjuter in på angränsande mark och om anläggningens borttagande eller förändring skulle medföra betydande kostnad eller olägenhet för anläggningens ägare är denne inte skyldig att avträda den mark som tagits i anspråk förrän anläggningen avlägsnas eller blir obrukbar. Det gäller dock inte om den som uppförde anläggningen inkräktade på den angränsande marken med avsikt eller av grov vårdslöshet eller om anläggningen överlåtits till annan och den ägde kännedom om det.

3.7 Ersättning

Vid avtalsservitut är det helt fritt för parterna att avtala om en eventuell ersättning och dess storlek. När ett servitut bildas genom FBL ska däremot LM bestämma vilken ersättning som ska utgå i ett särskilt beslut.¹²³

Precis som det är beskrivet i avsnitt 2.4 är det marknadsvärdeminskningen som ska ersättas om servitutet innebär en värdeförändring. Dessutom kan ersättning för annan skada utgå. De grundläggande reglerna hittas som tidigare nämnts i FBL 5:10-10a.

¹²¹ Julstad et al (2005), s 74

¹²² Julstad et al (2005), s 103

¹²³ Nilsson et al (2003), s 130

Servitutsåtgärder handlar oftast om förhållandevis små intrång i förhållande till hela den berörda fastighetens värde och då kan ortprismetoden vara svår att tillämpa. För sådana fall kan dels den, i avsnitt 2.4.4, förut nämnda schablonersättningen användas och dels har metoder stiftats som bygger på en direktuppskattning av intrångets inverkan på marknadsvärdet utifrån de konkreta skadeeffekter som uppkommer. För mark som ianspråkats med äganderätt uppskattas ett marginalvärde till 20-50% av genomsnittsvärdet per kvm. Om en servitutsupplåtelse endast berör en liten del av en fastighet, till exempel en underjordisk ledning, borde marginalvärdet ligga under 20 %.¹²⁴

3.8 Förändring

Ett servitut upplåts utan någon tidsgräns eftersom ett servitut inte är tänkt som något tillfälligt. Det går dock att göra ändringar i ett servitut och till med upphäva det. Det gäller för både avtal - och officialservitut enligt JB 14:14.

3.8.1 Ändring och upphävning

En ändring kan innebära att det upplåtna utrymmet och dess användning begränsas eller att servitutsupplåtelsen ska flyttas till ett annat område.¹²⁵ Ett servitut kan dels upphävas vad avser en viss befogenhet eller dels i sin helhet enligt FBL 7:3. Det är LM som gör en prövning om ett servitut ska ändras eller upphävas enligt reglerna i FBL. Det kan göras som en fristående åtgärd eller i samband med någon annan fastighetsbildningsåtgärd.¹²⁶ Om det görs i samband med en annan förrättning krävs ingen ansökan, i enlighet med FBL 7:10, och kraven är mildare. Enligt 7:6 är det då endast de allmänna villkoren i 3 och 5 kap som prövas. Om servitutet däremot ska ändras eller upphävas som en fristående åtgärd krävs enligt 5:3 en ansökan från berörd fastighetsägare eller av den som ska expropriera mark. Då gäller, utöver de allmänna villkoren i 3 och 5 kap, även de särskilda bestämmelserna i 5 och 7 kap. Enligt 5:10 har den härskande fastighetens ägare rätt till ersättning för sin förlust då ett servitut upphävs. Det gäller alltid förutom i de fall då servitutet blivit onyttigt, det vill säga att det inte längre fyller någon nytta för den härskande fastigheten.

Vid vilka tillfällen ett servitut får ändras hittas i FBL 7:4-5. Det krävs att servitutet hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten eller dess användning i enlighet med detaljplan, fastighetsplan eller områdesbestämmelser och att denna olägenhet kan undanröjas genom ändringen. I 7:4 2st kan även ändrade förhållanden vara en grund för att ändra servitutet under förutsättning att de uppkommit efter servitutets tillkomst, om det skulle innebära en väsentlig fördel för den tjänande eller den härskande fastigheten och att ändringen kan ske utan att det uppstår olägenheter av betydelse. 7:5 innebär att om olägenhet uppstår vid ändring av servitutet, i de fall som finns i 7:4, och den inte kan undanröjas får servitutet upphävas. Dessutom får servitutet upphävas då det inte längre behövs för den

¹²⁴ Nilsson et al (2003), s 140

¹²⁵ Hillert (1991), s 72

¹²⁶ Hillert (1991), s 72

härskande fastigheten till följd av ändrade förhållanden eller om nyttan för den härskande fastigheten är ringa i jämförelse med belastningen på den tjänande fastigheten. Ett servitut kan dessutom upphävas om det inte utnyttjats under en längre tid eller om det är uppenbart att det är övergivet.

3.8.2 Upphörande

Utöver att ett servitut kan upphävas med reglerna i FBL kan det även upphöra på andra sätt. Ett exempel på det är om det sker en fastighetsreglering och den mark som servitutet är upplåtet på förs över till en annan fastighet. Då leder det till att servitutet inte längre gäller i det området enligt JB 7:29 2st. Det gäller så länge det inte bestämts att servitutet istället ska gälla i den fastighet dit det upplåtna servitutsområdets har reglerats till, enligt 7:29 3st. Andra exempel då ett servitut upphör är vid sammanläggning och vid expropriation.

För avtalsservitut finns därutöver några situationer till som kan göra att servitutet upphör, till exempel i de fall då servitutet inte skrivits in och det sker ett ägarbyte. Dessutom kan parterna i avtalet ha bestämt att avtalet endast ska gälla till en viss tidpunkt eller händelse. Om inget av det sker utan helt enkelt att ägarna av den härskande och den tjänande fastigheten endast önskar att servitutet ska upphöra, trots att det är av viktig betydelse för den härskande fastigheten och till och med för panträttshavare, kan de skriva ett nytt avtal där de upphäver det gamla avtalsservitutet. Det gör ingen skillnad om servitutet är inskrivet eller inte.¹²⁷

3.9 Problem med lagstiftningen

Ett servitut kan innebära ett 3D-fastighetsutnyttjande genom att ett utrymme anses vara äganderättsligt separerat från den tjänande fastigheten för att istället ingå i den härskande fastigheten. Det innebär i och för sig att det finns förutsättningar för att använda sig av servitut men de förhållanden som råder när det handlar om ett 3D-fastighetsutnyttjande vid servitut gör att det uppstår problem vid bedömningen med avgränsningen gällande om det uppfyller servitutsvillkoren.¹²⁸

För att rätten till ett utrymme ska kunna säkerställas med servitut behöver servitutet knyts till en fastighet. Om det inte finns tillgång till någon fastighet kan en fastighet nybildas för att sedan knyta servitutet till den. Ny- och ombildning av fastigheter innebär att lämplighetsvillkoren i FBL 3 kap uppfylls. Om en fastighet nybildas finns det möjlighet att komplettera fastigheten med servitut, men där kan frågan bli i vilken omfattning som villkoren för den nybildade fastigheten och dess ändamål tillgodoses genom servitutet. När servitutet anses vara fastighetens ändamål handlar det om otillåten fastighetsbildning och en fastighet kan alltså inte bildas för att enbart knyta ett servitut till den.

¹²⁷ Hillert (1991), s 75

¹²⁸ Julstad (1994), s 198

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Eftersom ett servitut endast får avse rätt att i visst hänseende nyttja den tjänande fastigheten, enligt JB 14:1, kan servitutet inte omfatta alla till marken tillhörande äganderättsliga befogenheter. Dessutom får ett servitut inte innebära ett totalt ianspråktagande enligt FBL 7:1.¹²⁹

På en fastighet som är upplåten med tomträtt kan inte officialservitut bildas eftersom en byggnad på fastighet med tomträtt principiellt sett är lös egendom och det är inte tillåtet att upplåta officialservitut i lös egendom enligt JB 14:1.¹³⁰

¹²⁹ Julstad (1994), s 199

¹³⁰ Sjöblom & de Maré (2010)

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

4 Tredimensionell fastighetsbildning

Motsvarande redogörelse som i föregående kapitel görs. Utöver det djupgranskas förarbetet till 3D-lagstiftningen.

4.1 Allmänt

Den 1 januari 2004 trädde lagändringarna om 3D-fastighetsindelning i kraft. Det har dock långt innan 3D-fastighetsbildningen kom förekommit ett 3D-fastighetsutnyttjande. Det har i stor utsträckning skett genom att servitut har bildats genom FBL och JB.¹³¹ Det kan handla om att utnyttja delar av en fastighet för tunnlar, ledningar eller någon annan verksamhet på marken eller i byggnader där servitutsavtal eller nyttjanderättsavtal bildas. I vissa fall har dessutom ledningsrätt och bildande av gemensamhetsanläggningar använts. De tidigare reglerna har ofta lett till osäkra och oklara situationer framförallt när det har handlat om uppförande och förvaltning av större anläggningar.

Regeringen har sedan lång tid tillbaka tyckt att det finns ett behov av en ny lagstiftning som gör 3D-fastighetsutnyttjandet mer ändamålsenligt och rättssäkert. Det skulle uppnås genom att anläggningar eller delar utav dem kunde utgöra egna separata fastigheter som kan överlåtas, pantsättas och förvaltas på samma sätt som traditionella fastigheter. Därför infördes regler om 3D-fastighetsindelning.¹³²

En traditionell fastighet är en avgränsad del av jordytan och det har tidigare inte funnits någon begränsning vare sig uppåt eller nedåt. Rent praktiskt har äganderätten dock slutat där intresset av att utnyttja utrymmet försvinner. Traditionellt har en fastighet alltid bestått av en yta men med den nya 3D-lagstiftningen kan en fastighet nu även bestå av en volym.¹³³

FBL 1:1a

”I denna lag betyder

1. tredimensionell fastighet: en fastighet som i sin helhet är avgränsad både horisontellt och vertikalt,

2. tredimensionellt fastighetsutrymme: ett utrymme som ingår i en annan fastighet än en tredimensionell fastighet och som är avgränsat både horisontellt och vertikalt.”

4.2 Propositionen – Tredimensionell fastighetsindelning

4.2.1 Tredimensionellt fastighetsutnyttjande

3D-fastighetsutnyttjande beskrivs med att olika horisontella plan på en fastighet kan användas för skilda ändamål och av olika personer. Ofta handlar det om utrymmen

¹³¹ Julstad et al (2005), s 54

¹³² Boverket (2004), s 7

¹³³ Julstad et al (2005), s 11

som innehåller olika typer av anläggningar. Det kan handla om både stora och små anläggningar och de kan vara belägna både ovan och under markytan. Vanligast är att de ryms inom en traditionell fastighet men de kan även sträcka sig över flertalet fastigheter, vilket är vanligt vid ledningar och tunnlar. De olika verksamheterna som bedrivs på fastigheten eller anläggningen är ofta helt oberoende av varandra förvaltningsmässigt och även sett till ändamål.¹³⁴ För att ett 3D-fastighetsutnyttjande skulle vara möjligt innan lagstiftningen om 3D-fastighetsbildning kom användes nyttjanderätt, servitut, gemensamhetsanläggningar och ledningsrätt. Samtliga lösningar har dock varit förenade med begränsningar och olägenheter.¹³⁵

Servitut

Servitut kan avse ett 3D-avgränsat utrymme, till exempel en tunnel under markytan.¹³⁶ Servitut har beskrivits i kapitel 3 varpå det inte görs även här. Det kan dock sägas att det i många fall går att åstadkomma de rättsliga lösningar som krävs för ett ändamålsenligt 3D-fastighetsutnyttjande genom ett servitut. Det är dock inte alltid möjligt att använda sig av servitut. Till exempel måste rätten knytas till en annan fastighet och en på servitut grundad rätt får dessutom inte innebära ett totalt ianspråktagande.¹³⁷

Ledningsrätt

Ledningsrätt har likt ett officialservitut ett starkt sakrättsligt skydd. I den utsträckning som ledningsrätten går att tillämpa finns det goda möjligheter att trygga ett 3D-fastighetsutnyttjande.¹³⁸ Den gäller dock endast ledningar av vissa slag enligt LL 2§ och kan inte avse andra ändamål.

Gemensamhetsanläggning

Enligt AL kan LM upprätta gemensamhetsanläggningar, det vill säga anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter och som tillgodoser gemensamma behov. Det är vanligt inom småhusområden för bland annat vägar, ledningar och parkeringsplatser. Området tas i anspråk under obegränsad tid och har, precis som servitut och ledningsrätt, ett starkt sakrättsligt skydd. AL kan dock bara i vissa situationer trygga ett 3D-fastighetsutnyttjande eftersom det måste knytas till två eller flera enskilda fastigheter. Lagen är inte tillämplig om en enskild intressent vill skapa en självständig bruksenhet med ensam förfoganderätt.¹³⁹

Samäganderätt

När flera personer äger en fastighet tillsammans, kan de sluta ett avtal om att var och en har rätt att nyttja 3D-avgränsade delar av fastigheten. En brist med avtalet är att rätten för den enskilde delägaren är relativt otrygg. Den ena personens rätt kan gå

¹³⁴ Prop. 2002/03:116, s 26

¹³⁵ Prop. 2002/03:116, s 27

¹³⁶ Prop. 2002/03:116, s 27

¹³⁷ Prop. 2002/03:116, s 28

¹³⁸ Prop. 2002/03:116, s 28

¹³⁹ Prop. 2002/03:116, s 29

förflorad om den andra delägaren går i konkurs. Ett annat problem är att det inte alltid finns tillräckliga möjligheter för den enskilda delägaren att disponera ett utrymme självständigt. Normalt krävs samtliga delägares medverkan för beslut om hur fastigheten ska förvaltas. En enskild delägare kan inte pantsätta sin rätt till ett utrymme på fastigheten, hela fastigheten måste pantsättas och för det måste samtliga ägare samtycka. Om ägarna inte är överrens om hur de ska nyttja fastigheten är den enda lösningen att sälja och varje delägare har en självständig rätt att begära att försäljning ska ske.¹⁴⁰

4.2.2 Behovet av lagstiftningen

3D-fastighetsutnyttjandet har funnits länge och i förarbetena till 3D-lagstiftningen visades det på att utvecklingen gick mot ett allt större behov av en äganderättslig 3D-fastighetsindelning.¹⁴¹ Det handlade främst om att kommuner och bygg- och fastighetsföretag hade påpekat att det regelverk som fanns hade varit otillräckligt vid stora och kapitalkrävande projekt som innefattade fastigheter, byggnader och anläggningar avsedda att ha skilda verksamheter. Kommunikationer nämndes i de sammanhang då tunnlar och broar för väg- och järnvägstrafik skär igenom flertalet fastigheter som i övrigt används för andra ändamål. Även kommunikationshallar i form av stationshallar, busstorg och andra trafikaneläggningar integreras ibland helt eller delvis med anläggningar som har helt andra ändamål, som butiker, kontor och bostäder. Som exempel gavs Cityterminalen i Stockholm och Knutpunkten i Helsingborg.

Det har pågått en förtätning av bebyggelse i städer men eftersom det dels är brist på mark, dels att parker och vissa andra obebyggda ytor ska bevaras samt att befintlig infrastruktur har nyttjats för ny bebyggelse förutsätter en förtätning att det är möjligt att kunna utnyttja utrymmen ovanför och under befintliga anläggningar. Att kunna skikta en byggnad eller anläggning i flera delar, till exempel skilja på kommersiella ändamål och bostadsändamål, är av stort värde från förvaltningssynpunkt, framförallt för byggnader som ägs av bostadsrättsföreningar. Byggnaden kan på det sättet förvaltas mer ändamålsenligt för de olika ändamålen.¹⁴² Behovet av ett mer komplicerat 3D-fastighetsutnyttjande ökade då det fanns ett stort intresse av ny- och tillbyggnader i anslutning till befintliga byggnader och anläggningar i tätorter.¹⁴³

De lösningar som tidigare valts vid de mer komplicerade typerna av 3D-fastighetsutnyttjande hamnade i utkant av reglernas tillämpningsområde för att de olika verksamhetsutövarna fritt skulle kunna disponera över sina anläggningar. Officialservitut kombinerades till exempel med avtal mellan verksamhetsutövarna om hur nyttjande och underhåll skulle se ut. Det tänjdes även på vissa regler vilket gjorde att man hamnade mitt emellan vad som ansågs vara tillåtet och otillåtet enligt reglerna för fastighetsbildning. Ibland saknade lösningarna till och med lagstöd. De oklara

¹⁴⁰ Prop. 2002/03:116, s 29

¹⁴¹ Prop. 2002/03:116, s 30

¹⁴² Prop. 2002/03:116, s 31

¹⁴³ Prop. 2002/03:116, s 32

rättsförhållandena skulle längre fram, efter ägarbyten, kunna leda till rättsförluster. Det här hade dock ännu inte uppkommit eftersom verksamhetsutövarna inte ifrågasatt lösningarna, men det ansågs att det fanns en risk för att det kunde uppkomma i framtiden. Den risken skulle inte bortses från eftersom det handlade om betydande värden på anläggningarna.¹⁴⁴

Med den bakgrunden ansåg utredningen att ett mer ändamålsenligt och rättsäkert fastighetsutnyttjande skulle kunna uppnås om möjligheten fanns att likt en fastighet kunna överlåta, pantsätta och förvalta en anläggning eller del av anläggning var för sig. Regeringen var av samma åsikt.¹⁴⁵

4.2.3 Nya regler för att tillgodose behovet

Regeringen hade, med bakgrund av vad som sagts i avsnitt 4.2.2 om behovet, några utgångspunkter vid utformningen av de regler som skulle gälla för 3D-fastighetsutnyttjande. Regeringen tyckte att reglerna för 3D-fastighetsutnyttjande borde vara inriktade på varaktiga ändamål, obegränsade i tiden och de borde inte kunna ändras eller upphävas godtyckligt. Rätten till utrymmen borde i så stor utsträckning som möjligt vara självständig i förhållande till fastigheten inom vilket utrymmet är beläget. Vidare borde utrymmet kunna användas som kreditsäkerhet precis som fast egendom. Det skulle även vara lätt att få kännedom om rätten till fastighetsutnyttjandet. Slutligen skulle de nya reglerna ansluta till den struktur och de principer som redan gällde inom fastighetsrätten.

Ändrade servitutsregler?

I många fall uppfyllde ett officialservitut de krav som angetts ovan men de regler som fanns för de servitutslösningar som gick att åstadkomma uppfyllde inte det behov som fanns fullt ut. De problem som fanns var att servitutet var tvunget att vara av värde för den härskande fastigheten och att det inte fick vara ett totalt ianspråktagande. Det hade gått att ändra lagstiftningen och på så sätt undanröja problemen men regeringen ansåg dock att det inte var en ändamålsenlig lösning att utvidga servitutsbegreppet. Att det inte skulle varit lämpligt berodde mycket på att servitutsbegreppet var så pass inarbetat. Ett annat problem var att det endast skulle kunna hantera 3D-fastighetsutnyttjande som var knutet till en annan fastighet. Att inte den här lösningen valdes utgjorde dock inte något hinder mot att i fortsättningen använda officialservitut för att trygga 3D-fastighetsutnyttjande.¹⁴⁶

Ny form av nyttjanderätt?

Eftersom nyttjanderättsavtal ofta är tidsbegränsade var de inte optimala för att trygga ett långsiktigt 3D-fastighetsutnyttjande. För att nyttjanderätt skulle kunna användas var det tvunget att lagändringar skedde som medgav betydligt längre nyttjanderättsavtal, krav på registrering och att det gick att inteckna på ett liknande

¹⁴⁴ Prop. 2002/03:116, s 37

¹⁴⁵ Prop. 2002/03:116, s 38

¹⁴⁶ Prop. 2002/03:116, s 39

sätt som fast egendom. Den lösningen framstod som väldigt komplicerad och var alltså inte ett alternativ.¹⁴⁷

Rätt till utrymme inom samägd fastighet?

Att knyta rätten att använda ett 3D-avgränsat utrymme till ägandet av en del av en fastighet kunde ha varit en tänkbar lösning. Den lösningen hittas i vissa utländska rättssystem. En nackdel var att modellen passade mindre bra när utrymmet sträckte sig utanför den samägda fastighetens gräns och att det då krävdes en kompletterande lagstiftning för att kunna trygga nyttjandet av utanförliggande del. Det skulle även krävas ändringar om inteckning, pantsättning och regler för försäljning för att trygga ett långsiktigt fastighetsutnyttjande. Ändringarna skulle bli omfattande men ändå inte lösa alla problem vilket ledde till att även det här alternativet bortsågs från.¹⁴⁸

Den valda modellen: Tredimensionell fastighetsindelning

Ett alternativ var att införa regler som gjorde 3D-fastighetsindelningen möjlig. Reglerna skulle utformas på så sätt att LM kunde bilda självständiga fastigheter av de föremål som 3D-fastighetsutnyttjades. Det skulle alltså gå att avgränsa fastigheter både horisontellt och vertikalt.¹⁴⁹

Fördelar med tredimensionell fastighetsindelning

En stor fördel var att de befintliga regler som gällde för fastigheter även i fortsättningen kunde tillämpas på de utrymmen som 3D-fastighetsutnyttjandet avsåg. Det innebar att rätten att nyttja utrymmena skulle komma att likt vanliga fastigheter kunna överlåtas, lagfaras, intecknas och pantsättas enligt reglerna i JB. Ägaren skulle därmed självständigt kunna disponera över sina utrymmen efter behov.¹⁵⁰ Befintliga lagar behövde endast kompletteras med ett fåtal regler om fast egendom, främst i JB och FBL.¹⁵¹

Vidare fanns fördelen att modellen kunde användas i ett stort antal olika situationer: för redan uppförda anläggningar som skulle byggas till med nya enheter för nya ändamål, befintliga anläggningar som behövde delas upp i separata enheter samt då en traditionell fastighet behövde utökas med ett utrymme som var avgränsat både i horisontal- och vertikalplanet utanför fastighetens gränser i horisontalplanet. Lösningen verkade kunna användas i praktiskt taget alla situationer där det fanns behov av ändade regler i samband med 3D-fastighetsutnyttjande enligt utredningen. 3D-fastighetsindelningen var särskilt lämpad att tillgodose behovet av förtätning i städer. Modellen skulle även göra att fastigheter som var avgränsade både horisontellt och vertikalt skulle kunna registreras i fastighetsregistret, likt traditionella fastigheter, vilket innebar att rätten blev mer synlig utåt.

¹⁴⁷ Prop. 2002/03:116, s 40

¹⁴⁸ Prop. 2002/03:116, s 40

¹⁴⁹ Prop. 2002/03:116, s 41

¹⁵⁰ Prop. 2002/03:116, s 41

¹⁵¹ Prop. 2002/03:116, s 42

Vidare skulle rättsäkerheten förbättras vid de komplicerade formerna av 3D-fastighetsutnyttjande med modellen. Innan hade det använts en del invecklade och rättsligt tveksamma lösningar för att på så sätt kunna trygga 3D-fastighetsutnyttjandet. Behovet av en reglerad samverkan mellan olika verksamhetsutövare skulle istället tillgodoses av de gällande reglerna för fastighetsbildning och genom att bilda gemensamhetsanläggningar.

Modellen hade betydande fördelar, men det var inte utan komplikationer.¹⁵²

Nackdelar med tredimensionell fastighetsindelning

Modellen skulle innebära en radikal förändring av svensk fastighetsrätt och den Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet hade påpekat att det kunde medföra rättstekniska och systematiska komplikationer. De menade på att det skulle bildas fastigheter som låg helt under markytan och att det krockade med den svenska uppfattningen om att en fastighet är ”jord”. Regeringen menade dock att begreppet jord inte bara innefattade markytan utan även ett visst utrymme i höjd- och sidled. 3D-fastighetsindelningen innebar endast att delar av det som ingick i den fasta egendomen bröts ut och delades upp i separata fastigheter och begreppet fast egendom skulle alltså inte få någon ny innebörd. Uppfattningen att 3D-fastighetsindelning skulle göra den svenska fastighetsrätten mer komplicerad bestreds inte av regeringen men de menade på att även de andra modellerna skulle medföra komplikationer.

Det hävdades av vissa remissinstanser att 3D-fastighetsindelning skulle öka riskerna för tvister och oklarheter och de menade vidare att grannelagsrättsliga problem kunde uppstå. Det menade regeringen var en ofrånkomlig följd av de allt mer komplicerade former av 3D-fastighetsutnyttjande som tog form och de behov som drev fram dem. Det ansågs dock att det fanns liknande svårigheter i övriga modeller.¹⁵³

Slutligen togs risken med att 3D-fastighetsindelningen kunde leda till en långtgående fragmentisering av fastighetsbeståndet upp. Regeringen menade dock att det gick att stå emot den typen av risk genom att det fanns regler vid vanlig fastighetsbildning som tillgodosåg intresset av ordning och en överskådlighet i fastighetsindelningen. Dessutom var det möjligt att gå in och säga att det inte var tillåtet att bilda 3D-avgränsade fastigheter om det fanns en annan lösning som var bättre eller lika bra och på så sätt kunde onödigt sönderdelning av fastigheter samt olämpliga fastighetsbildningar undvikas.¹⁵⁴

Slutsats

Regeringen kom fram till att den mest ändamålsenliga modellen var 3D-fastighetsindelningen och att den därför borde väljas framför de andra modellerna. De kom fram till att det befintliga fastighetsrättsliga regelverket gick att tillämpa på 3D-

¹⁵² Prop. 2002/03:116, s 41

¹⁵³ Prop. 2002/03:116, s 42

¹⁵⁴ Prop. 2002/03:116, s 43

fastighetsindelningen. Det tillades att det inte exakt gick att identifiera de problem som skulle kunna tänkas uppstå med 3D-fastighetsindelningen, eftersom det inte fanns några svenska erfarenheter av ett sådant system. Modellen var prövad i utlandet och hade där inte visat på några problem, men den svenska lagstiftningen ser inte likadan ut och det var därför ingen garanti för att problem inte skulle uppstå i Sverige.¹⁵⁵

4.2.4 Den tredimensionella fastighetsbildningen

Vad skulle den tredimensionella fastigheten vara avsedd för?

Förslaget om 3D-fastighetsindelning hade sin grund i behovet av att fastighetsrättsligt kunna trygga större, kapitalkrävande och många gånger komplicerade anläggningar där det fanns flera verksamhetsutövare.¹⁵⁶

Utrymmet som skulle utgöra 3D-fastigheten skulle vara en byggnad eller anläggning eller del av en sådan enligt regeringens förslag. Det skulle endast finnas begränsningar när det gäller bostadsändamål och inga särskilda begränsningar för den anläggning som utrymmet var avsett för.¹⁵⁷ Det behov som fanns av 3D-fastighetsbildning var störst då det handlade om stora anläggningar, till exempel underjordiska parkeringsanläggningar, broar, tunnlar och bergrum. Det var uppenbart att de nya reglerna för 3D-fastighetsbildning skulle möjliggöra dem. Samtidigt fanns det andra typer av anläggningar som uppenbart inte var ägnade att utgöra egna fastigheter, till exempel ledningar och stängsel. Anläggningens karaktär har en avgörande faktor i om det är ägnat att utgöra en 3D-fastighets kärna. Att i lagtexten skriva ut vilka anläggningar som en 3D-fastighet ska vara avsedd för skulle medfört fler nackdelar än fördelar. En fördel skulle varit att olämpliga fastighetsbildningar undvikits men nackdelarna skulle varit att det hade blivit svårt att precisera typen av anläggningar, det skulle blivit stora gränsdragningsproblem samt att regeln hade föråldrats i takt med samhällsutvecklingen.¹⁵⁸

Särskilda förutsättningar för tredimensionella fastigheter

3D-utrymmen skulle gå att bilda om det stod klart att åtgärden var motiverad med anledning av anläggningens konstruktion och användning. Detsamma skulle gälla om det kunde leda till en mer ändamålsenlig förvaltning av anläggningen i fråga eller för att trygga finansieringen eller uppförandet av själva anläggningen.¹⁵⁹

Ännu inte uppförda anläggningar

Det skulle även under vissa förutsättningar, dock begränsade, vara möjligt att bilda 3D-utrymmen som var avsedda för byggnader eller andra anläggningar som var planerade men ännu inte uppförda. LM skulle kunna besluta om tiden inom vilken

¹⁵⁵ Prop. 2002/03:116, s 43

¹⁵⁶ Prop. 2002/03:116, s 59

¹⁵⁷ Prop. 2002/03:116, s 53

¹⁵⁸ Prop. 2002/03:116, s 55

¹⁵⁹ Prop. 2002/03:116, s 58

byggnaden eller anläggningen skulle vara uppförd och de skulle även kunna förlänga den tiden. Förutsättningarna var att fastighetsbildningen var nödvändig antingen för att trygga finansieringen eller uppförandet av anläggningen samt att fastigheten fick användning för sitt ändamål inom en överskådlig tid.¹⁶⁰

Fastighetsgränser för tredimensionella fastigheter

Om det inte gick att utstaka eller utmärka fastigheten skulle gränserna beskrivas på förrättningskartan eller i andra förrättningshandlingar. Enligt regeringens bedömning skulle det inte behöva införas bestämmelser om hur fastigheters gränser skulle anges i förhållande till anläggningen. Det skulle inte heller anges några regler som talade om enligt vilka kriterier sträckningen av gränsen bestämdes.¹⁶¹

Utredningen föreslog att gränserna skulle anges i förhållande till anläggningen och att fastighetens gräns därför skulle vara rörlig.¹⁶² Förslaget kunde tyckas vara naturligt med hänsyn till hur fastigheterna skulle komma att se ut. Fastigheterna skulle bestå av en kärna som bestod av en anläggning och det kunde då tyckas att fastighetsgränsen skulle sammanfalla med anläggningens gräns. Regeringen ansåg dock att det fanns övervägande skäl till att inte gå på utredningens förslag. Främst på grund av att det inte passade speciellt bra för de anläggningar som behövde ett säkerhetsutrymme utanför anläggningen, till exempel då det handlade om tunnelar. En annan nackdel var att det ofta skulle behöva göras intrång i grannfastigheten för användningen och skötseln av fastigheten. Rättigheterna skulle visserligen kunna tillförskapas genom servitut, men det skulle betyda att LM skulle behöva ta ställning till väldigt detaljerade frågor. Regeringen ansåg därför att LM själva skulle få bestämma i de enskilda fallen hur fastighetsgränsen ska gå. Det borde till exempel bli möjligt att till fastigheten ha en skydds- eller underhållszon kring anläggningen.¹⁶³

Grannelagsrätt

Allmänna grannelagsrättsliga regler och de regler som finns för miljöskydd skulle även tillämpas på 3D-utrymmen.¹⁶⁴

Plan- och byggfrågor

Planer och andra typer av beslut om markanvändning har stor inverkan vid fastighetsbildning då den inte får ske i strid med gällande detaljplan, fastighetsplan eller områdesbestämmelser.¹⁶⁵ Redan gällande regler skulle kunna tillämpas även i det nya systemet med 3D-utrymmen. Lagrådet uttalade sig om att en del kommunala planer och bestämmelser kommer att vara ett hinder mot 3D-fastighetsbildande och att det därför kan dröja innan lagstiftningen skulle få ett större genomslag. I vilken utsträckning 3D-fastighetsbildningen skulle komma att användas berodde alltså på om

¹⁶⁰ Prop. 2002/03:116, s 60

¹⁶¹ Prop. 2002/03:116, s 67

¹⁶² Prop. 2002/03:116, s 68

¹⁶³ Prop. 2002/03:116, s 69

¹⁶⁴ Prop. 2002/03:116, s 87

¹⁶⁵ Prop. 2002/03:116, s 107

åtgärderna stred mot de gällande planerna eller inte. Regeringen instämde men såg inte någon anledning till några särskilda åtgärder i lagstiftningen.¹⁶⁶

4.3 För tunnelar

När det ska byggas en anläggning under jord såsom en tunnel finns det två alternativ, antingen avskilja ett 3D-utrymme eller göra en rättighetsupplåtelse i den traditionella fastigheten.¹⁶⁷

För tunnelar är det i första hand aktuellt att ta hänsyn till järnvägsplanerna enligt LBJ vid 3D-fastighetsbildning. Det innebär att utformningen av planerna har stor betydelse för möjligheten till att använda sig av 3D-fastighetsbildning eftersom syftet med planerna inte får motverkas.¹⁶⁸ Tunnelarna skär rakt igenom fastigheter som används för andra ändamål än järnvägstrafik.¹⁶⁹ När 3D-utrymmen bildas för järnvägstunnelar kan det ske utan att det finns en överrenskommelse mellan fastighetsägarna.¹⁷⁰ Ett exempel är tunnelbanan i Stockholm vilken är belägen under ett stort antal fastigheter och rättigheterna är tillskapade med servitut, se vidare avsnitt 5.3.1. Med dagens 3D-lagstiftning skulle tunnelbanan istället kunna 3D-fastighetsbildas och utgöra egna fastigheter med trafikändamål.¹⁷¹

Fastighetsgränserna vid 3D-fastighetsbildning för tunnelar bör sättas några meter utanför tunnelväggen eller alternativt att ett servitut bildas för utrymmet. Anledningen till det extra utrymmet är för att grannfastigheten ovan inte ska kunna borra eller bygga inom utrymmet och på så sätt skada tunneln.¹⁷²

De schaktmassor och den sprängsten som uppkommer då tunneln byggs tillhör ägaren av 3D-utrymmet eftersom 3D-utrymmet utgör fast egendom enligt JB 1:1-1a.

Ett aktuellt projekt där tunneln löses med 3D-fastighetsbildning är Citybanan som det går att läsa mer om i avsnitt 5.2.

4.4 Prövningen

4.4.1 De allmänna lämplighetsvillkoren

Att bilda 3D-utrymmen är ett fullgott alternativ till servitut och gemensamhetsanläggningar.¹⁷³ Enligt FBL 3:1 3st måste det stå klart att 3D-fastighetsbildningen är lämpligare än den traditionella, annars ska den traditionella

¹⁶⁶ Prop. 2002/03:116, s 108

¹⁶⁷ Julstad et al (2005), s 20

¹⁶⁸ Julstad et al (2005), s 33

¹⁶⁹ Julstad et al (2005), s 12

¹⁷⁰ Julstad et al (2005), s 112

¹⁷¹ Julstad et al (2005), s 12

¹⁷² Lantmäteriet (2003), s 35

¹⁷³ Julstad et al (2005), s 35

metoden användas. När det villkoret är uppfyllt gäller sedan både de generella villkoren i FBL 3 kap och de särskilda villkoren i FBL 3:1a för 3D-utrymmen.

Av FBL 3:1 3st första meningen framgår det att en förutsättning för att 3D-fastighetsbildningen ska vara möjlig är att det är klart lämpligare än andra åtgärder för att tillgodose det avsedda ändamålet. Lösning ska alltså först sökas i den traditionella fastighetsbildningen i form av till exempel marköverföring och bildande av servitut. Tanken med det är att 3D-fastighetsbildning endast ska ske i befogade fall. Det här kravet på att åtgärden ska vara lämpligare kan anses vara uppfyllt även om ändamålet kan tillgodoses på annat sätt men att det av olika skäl anses vara olämpligt. Att, till exempel, inte välja en servitutsupplåtelse kan grunda sig i att det skulle leda till förvaltningsmässiga olägenheter eller rättsliga oklarheter. Kravet är uppfyllt även om de alternativa lösningarna inte är olämpliga men ändå kan anses som mindre lämpliga än 3D-fastighetsbildning. Den lösning som ska väljas är alltså den som är lämpligast i det enskilda fallet. Servitut är utgångspunkten om villkoren är uppfyllda, men om behovet av en exklusiv rätt till en anläggning finns, på vilken underhållet ändå ska skötas, är det lämpligare med 3D-fastighetsbildning från förvaltningsperspektiv.¹⁷⁴

Enligt FBL 3:1 3st andra meningen ska det i första och andra stycket tas hänsyn till 3D-utrymmenas särskilda karaktär.

FBL 3:1 1st innehåller det så kallade *lämplighetsvillkoret* som innebär att fastigheten måste vara varaktigt lämpad för sitt ändamål med hänsyn till belägenhet, omfång och övriga förutsättningar. För att ett utrymme ska kunna göras med 3D-fastighetsbildning måste det vara konstruerat för och vara i ett skick som gör att utrymmet kan fungera som en självständig enhet.¹⁷⁵ En 3D-fastighet bör alltid ha en kärna som består av byggnaden eller anläggningen. Kravet att utrymmet ska vara avsett för en speciell anläggning hindrar dock inte att utrymmet kan vara större än anläggningen.¹⁷⁶ De här kraven innebär att det inte går att bilda 3D-fastigheter ämnade för mindre anläggningar som i sig själva inte utgör någon brukningsenhet eller inte kan anses vara av bestående karaktär. När det gäller 3D-fastighetsutrymmen ska hänsyn tas till hela anläggningen och inte bara den del som ingår i själva 3D-fastighetsutrymmet.¹⁷⁷ Lämplighetsprövningen ska även vid 3D-fastighetsbildning göras efter att fastigheten har ett visst ändamål och användningssättet bestäms inom detaljplanlagt område genom en detaljplan.¹⁷⁸

FBL 3:1 2st innehåller *varaktighetsvillkoret* som innebär att fastigheten ska vara varaktig för sitt ändamål. Fastighetsåtgärden ska tillgodose ett långsiktigt behov och anläggningen måste vid 3D-fastighetsbildning ha en lång livslängd för att kravet ska vara uppfyllt. Utrymmet måste även vara så pass självständigt att en framtida ägarförändring inte skulle ha någon betydelse för ändamålets varaktighet, eftersom

¹⁷⁴ Handbok FBL (2010), s 98

¹⁷⁵ Handbok FBL (2010), s 100

¹⁷⁶ Prop. 2002/03:116, s 114

¹⁷⁷ Handbok FBL (2010), s 100

¹⁷⁸ Handbok FBL (2010), s 101

ändamål som är knutna till ägaren som person inte får fastighetsbildas.¹⁷⁹ Vidare innehåller FBL 3:1 2st ett aktualitetsvillkor som innebär att den varaktiga användningen för ändamålet ska komma till stånd inom en överskådlig tid. Villkoren i paragrafen måste även tillämpas på den del av den traditionella fastigheten som blir kvar efter avstyckningen av 3D-utrymmet, den så kallade urholkade fastigheten.¹⁸⁰

Avsteg får göras från de allmänna lämplighetsvillkoren under vissa förutsättningar.¹⁸¹ Enligt FBL 3:9 får fastighetsbildning äga rum även om fastigheten som ny- eller ombildas inte blir varaktigt lämpad för sitt ändamål men det kräver att fastighetsindelningen förbättras och att en mer ändamålsenlig indelning inte motverkas. Den här bestämmelsen är tillämplig vid 3D-fastighetsbildning, dock inte om det handlar om att samtliga bebyggda utrymmen inom fastigheten avstyckas.¹⁸²

4.4.2 Särskilda villkor vid tredimensionell fastighetsbildning

Genom FBL 3:1a kompletteras de allmänna lämplighetsvillkoren i 3:1 med särskilda villkor för 3D-fastighetsbildning.

FBL 3:1a

”Fastighetsbildning som medför att en tredimensionell fastighet nybildas eller ombildas får ske endast om

- 1. den tredimensionella fastigheten är avsedd att rymma en byggnad eller annan anläggning eller en del av en sådan,*
- 2. den tredimensionella fastigheten tillförsäkras de rättigheter som behövs för att den ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt,*
- 3. det står klart att åtgärden*
 - a) är motiverad med hänsyn till anläggningens konstruktion och användning, och*
 - b) är ägnad att leda till en mera ändamålsenlig förvaltning av anläggningen eller att trygga finansieringen eller uppförandet av anläggningen, och*
- 4. den tredimensionella fastigheten, om den är avsedd för bostadsändamål, är ägnad att omfatta minst tre bostadslägenheter.*

I fråga om fastighetsbildning för en anläggning som ännu inte har uppförts gäller dessutom att fastighetsbildning enligt första stycket får ske endast om

- 1. det är nödvändigt för att trygga finansieringen eller uppförandet av anläggningen, och*
- 2. den tredimensionella fastigheten kan antas få användning för sitt ändamål inom en nära framtid. Första och andra styckena tillämpas också vid fastighetsbildning som innebär att ett tredimensionellt fastighetsutrymme nybildas eller ombildas.*

¹⁷⁹ Handbok FBL (2010), s 101

¹⁸⁰ Handbok FBL (2010), s 101

¹⁸¹ Handbok FBL (2010), s 101

¹⁸² Handbok FBL (2010), s 101

I 1 b § finns särskilda bestämmelser om fastighetsbildning som innebär att en ägarlägenhetsfastighet nybildas eller ombildas. Lag (2009:183).”

En förutsättning, enligt FBL 3:1a 1st 1pkt, för att 3D-utrymmen ska få bildas är att utrymmet i fråga är tänkt att rymma en byggnad eller annan anläggning eller en del därav. Däremot finns det inte några särskilda bestämmelser om hur 3D-fastighetsgränserna ska dras i förhållande till anläggningen för att uppfylla villkoret i paragrafen. En bedömning får göras i det enskilda fallet för att se till vad som är lämpligt och hänsyn ska där tas till anläggningens yttre utformning och dess ändamål. Vanligtvis sker det genom diskussion mellan berörda sakägare men vid behov kan berörda myndigheter, främst kommunens byggnadsnämnd, kallas till samråd. Fastighetsgränserna behöver alltså inte följa konturerna på anläggningen eller begränsningsytan precis.¹⁸³

Under begreppet anläggning ingår bergrum och liknande underjordiska anläggningar, till exempel tunnlar. En större del av fastigheten ska fyllas av byggnaden eller anläggningen. Det kan vara lämpligt att en 3D-fastighet innehåller en underhållszon eller säkerhetszon¹⁸⁴ för att skydda anläggningen från att ta skada från omgivande fastigheter men det är ofta lämpligt att säkerställa skydds zoner genom att bilda negativa servitut.¹⁸⁵

Utöver de förutsättningar som anges i FBL 3:1 om tillgång till exempelvis väg och VA-anordningar finns det ytterligare förutsättningar i FBL 3:1a 1st 2pkt som säger att 3D-utrymmen ska tillförsäkras nödvändiga rättigheter som behövs för att fastigheten ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt. Rättigheterna måste vara rättsligt tryggnade för att uppfylla kravet. Vilka rättigheter som krävs preciseras inte men som regel borde det handla om gemensamhetsanläggningar och officialservitut. Avtalsservitut anses inte ha en sådan långsiktig verkan att det uppfyller kravet i lagbestämmelsen och nyttjanderätter kan inte knytas till 3D-utrymmen.¹⁸⁶

Syftet med FBL 3:1a 1st 3pkt är att motverka en onödig uppsplittring av fastighetsindelningen. Av vad som sägs i punkt 3a måste anläggningen alltså ha en viss typ av karaktär som gör att det är lämpligt att den bildar en egen fastighet. Det krävs även enligt punkt 3b att det uppstår en viss nyttoeffekt. Det delas upp för att det antingen ska vara en ändamålsenlig förvaltning, där det ska uppstå vinster ur förvaltningssynpunkt genom att förvaltningen av anläggningen delas upp på de olika verksamhetsutövarna¹⁸⁷, eller att det tryggar finansieringen av uppförandet.¹⁸⁸

FBL 3:1a 2st hanterar 3D-fastighetsbildning för anläggningar som ännu inte är uppförda. Villkoret i punkt 1 innebär att 3D-fastighetsbildningen ska vara nödvändig

¹⁸³ *Handbok FBL* (2010), s 102

¹⁸⁴ Julstad et al (2005), s 68

¹⁸⁵ *Handbok FBL* (2010), s 103

¹⁸⁶ *Handbok FBL* (2010), s 106

¹⁸⁷ *Handbok FBL* (2010), s 112

¹⁸⁸ *Handbok FBL* (2010), s 113

för att anläggningen ska kunna uppföras eller finansieras. Påtagliga skäl för ansökan om 3D-fastighetsbildning måste dock kunna presenteras.¹⁸⁹ Punkt 2 utgörs av ett förstärkt aktualitetsvillkor vilket innebär att 3D-fastigheten måste kunna antas få användning för sitt ändamål inom en snar framtid.¹⁹⁰

FBL 3:1a 3st gör klart att paragrafens första och andra stycke även gäller för 3D-fastighetsutrymmen som ny- eller ombildas. Avsikten med det är att bestämmelserna ska tillämpas helt analogt.¹⁹¹

4.4.3 Planer och bestämmelser

FBL 3:2

”Inom område med detaljplan, fastighetsplan eller områdesbestämmelser får fastighetsbildning inte ske i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.”

3D-fastighetsbildning ska även prövas mot, förutom lämplighetsvillkoren och de särskilda bestämmelserna, gällande planer och bestämmelser om markanvändningen. En eventuell fastighetsplan måste medge 3D-fastighetsbildning.¹⁹² Om det saknas detaljplan för området får det enligt FBL 3:3 inte ske någon fastighetsbildning om den försvårar den ändamålsenliga användningen av området, föranleder olämplig bebyggelse eller motverkar lämplig planläggning.

Att planera tredimensionellt

Trots den nya lagstiftningen finns det gamla detaljplaner kvar med gällande gränser och bestämmelser som inte alltid tillåter 3D-fastighetsindelning.¹⁹³ Fastighetsindelningen måste följa fastighetsplanen och eftersom de fastighetsplaner som är antagna innan 1 januari 2004 endast innehåller två dimensioner är det inte möjligt att bilda 3D-utrymmen inom dessa områden. En detaljplan hindrar inte 3D-fastighetsbildning på samma generella sätt som fastighetsplanen men det som kan vara ett hinder i detaljplanen är om fastighetsbildningen uttryckligen strider mot planen.

Fastighetens ändamål måste överensstämma med de användningsbestämmelser som finns i detaljplanen. Om man tar en tunnel som exempel och den ska avskiljas som ett 3D-utrymme måste tunneln vara angiven med en egen användningsbestämmelse i den gällande planen. Är den inte det måste planen ersättas med en ny.¹⁹⁴

Fram till den 1 januari 2004 har det inte varit tillåtet att låta kvartersmark och allmän platsmark överlappa varandra. Om ett 3D-utrymme är planerat att skära mellan de

¹⁸⁹ *Handbok FBL* (2010), s 116

¹⁹⁰ *Handbok FBL* (2010), s 116

¹⁹¹ *Handbok FBL* (2010), s 117

¹⁹² Boverket (2004), s.19

¹⁹³ Boverket (2004), s 21

¹⁹⁴ Boverket (2004), s 22

olika typerna av mark och detaljplanen är fastställd innan det blev tillåtet måste detaljplanen ersättas med en ny plan.¹⁹⁵

4.5 Panträtt

I avsnitt 3.5 nämndes att det inte går att in-teckna en fastighetsandel. I och med att 3D-lagstiftningen kom 2004 är det nu möjligt att bilda fastigheter tredimensionellt och lagtekniskt betraktas de som självständiga fastigheter och är därmed möjliga att pantsätta genom in-teckning.¹⁹⁶ 3D-utrymmen är som panträttsobjekt helt jämställda med traditionella fastigheter.¹⁹⁷

4.6 Grannelagsrätt

Ett 3D-utrymme blir mer beroende av omkringliggande fastigheter, bland annat eftersom det inte alltid har kontakt med markytan. För att ytterligare skydda de utrymmena har därför reglerna i JB 3 kap utvidgats. Av samma anledning har även reglerna i FBL utökats med att sådana rättigheter som är nödvändiga för att 3D-utrymmet ska vara lämpligt för sitt ändamål ska tillförsäkras redan vid fastighetsbildningen. Utöver de grannelagsrättsliga reglerna, som är omnämnda i avsnitt 3.6, finns det även särskilda grannelagsrättsliga regler för 3D-utrymmen i JB 3:6–10.¹⁹⁸ Enligt 3:5 ska de bestämmelserna tillämpas för byggnader och andra anläggningar som uppfyller följande villkor:

1. olika delar av anläggningen hör till skilda fastigheter, och
2. minst en del av anläggningen hör till ett 3D-utrymme

Reglerna i JB 3:6–10 kan alltså inte tillämpas när det gäller förhållanden mellan 3D-utrymmen som inte inrymmer delar av en gemensam byggnad eller anläggning.¹⁹⁹

Bestämmelserna i JB 3:3-4 avseende grävning eller liknande arbete tillämpas också vid byggnadsarbete på en del av en sådan anläggning som avses i 3:5 om arbetet medför risk för skada på någon annans del på anläggningen enligt 3:6. Med byggnadsarbete menas även, förutom de rent byggnadstekniska arbetena, installations- och markarbeten med mera.²⁰⁰ Dessutom har den som äger en del av en sådan anläggning som avses i 3:5 rätt att för utförande av byggnadsarbete på sin del av anläggningen få tillträde till andra delar av anläggningen om behovet av tillträde klart överväger den skada och olägenhet som tillträdet kan antas medföra enligt 3:7. Om en del av en sådan anläggning som avses i 3:5 är så pass vårdslöst uppförd eller bristfälligt underhållen att det finns risk för att en inte obetydlig skada drabbar någon annans del av anläggningen är ägaren till den bristfälliga delen av anläggningen

¹⁹⁵ Boverket (2004), s 23

¹⁹⁶ Jensen (2004), s 28

¹⁹⁷ Julstad et al (2005), s 16

¹⁹⁸ Julstad et al (2005), s 103

¹⁹⁹ Julstad et al (2005), s 104

²⁰⁰ Julstad et al (2005), s 104

skyldig att åtgärda bristen enligt 3:8. Den här regeln har införts eftersom ett 3D-utrymme många gånger är beroende av kringliggande fastigheter.

4.7 Ersättning

Det kan ofta vara så att de berörda parterna i en lantmäteriförrättning inte kan komma överrens om ersättningen och då får LM göra en värdering och på så sätt bestämma vilken ersättning som ska ges.²⁰¹

Då ett 3D-utrymme tas i anspråk är grunden för ersättningen den marknadsvärdeminskning som uppstår samt ersättning för andra ekonomiska skador,²⁰² precis som det är beskrivet i kapitel 2. Bedömningen av marknadsvärdeminskningen är inte alltid någon lätt uppgift, men det är ändå något som görs dagligen för många olika ändamål och det finns därför en rutin. Ur den aspekten spelar det inte någon roll om det handlar om 3D-fastighetsindelning eftersom bedömningsgrunden är densamma, det vill säga hur förändringen av fastigheten bedöms av parterna på fastighetsmarknaden. Det som utmärker värderingen av 3D-utrymmen är att istället för mark värderas ett utrymme. Normalt bestäms värdet när det handlar om 3D-fastighetsindelning av vad byggrätten är värd.²⁰³

Vid ersättning för utrymmen som innefattar underjordiska anläggningar som till exempel tunnlar blir värderingen väldigt lik den som traditionellt görs när sådana utrymmen upplåts med servitut. Ersättningen blir vanligtvis låg eftersom det handlar om ett utrymme på ett sådant stort djup att det inte direkt påverkar markägarens möjligheter att utnyttja fastigheten. Om markanvändningen skulle hindras genom att till exempel bergvärme inte kan installeras är det möjligt att det blir en mer betydande värdeminskning.²⁰⁴

4.8 Problem med lagstiftningen

För att möjliggöra 3D-fastighetsbildning inom vanlig kvartersmark om du har bostadsändamål krävs versaler i detaljplanen för att kunna skilja till exempel källare eller parkering från bostäder. Det är framförallt vid äldre planer det kan bli problem med att bestämmelserna är fel, det beror på hur planerna är skrivna.

Det som kan ge merarbete vid 3D-fastighetsbildning är när man ska in i befintliga byggnader. Man måste där vara lite noggrannare med hur gränserna dras eftersom det som hamnar inom fastighetsgränsen blir ett tillbehör till fastigheten. Vid servitutsrätt blir det aldrig ett bekymmer då man bara upplåter servitutsrätt för utrymmet. Det blir fler diskussioner vid 3D-fastighetsbildning om hur gränsen ska dras.²⁰⁵

²⁰¹ Julstad et al (2005), s 119

²⁰² Julstad et al (2005), s 121

²⁰³ Julstad et al (2005), s 122

²⁰⁴ Julstad et al (2005), s 123

²⁰⁵ Sjöblom & de Maré (2010)

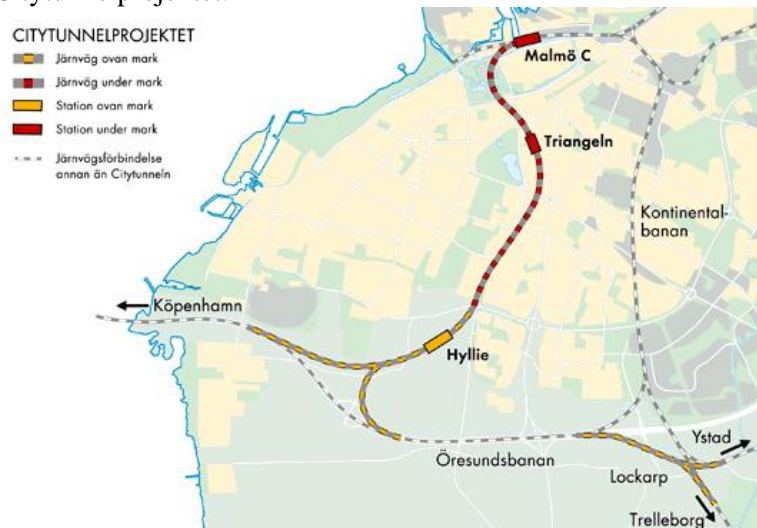
Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

5 Undersökning

Kapitlet syftar till att ge en kort introduktion av framförallt två stora projekt, Citytunneln i Malmö samt Citybanan i Stockholm. Bakgrund, fastighetsbildning och ersättning är några vinklar som tas upp. Därutöver behandlas två andra projekt översiktligt vilka är tunnelbanan i Stockholm samt en kalkbrottstunnel i Malmö.

5.1 Citytunneln

Citytunneln började byggas år 2005 och beräknas vara klar i december 2010. Det är ett projekt som innefattar en 17 km lång elektrifierad järnvägsbana som knyter ihop järnvägen norr om Malmö med järnvägen mot Trelleborg, Ystad och Köpenhamn. Citytunnelprojektet innebär att Malmö blir mer tillgängligt i regionen samtidigt som tunneln blir ett alternativ för malmöborna att resa inom staden. Projektet sträcker sig via en underjordisk tunnel från Malmö C till Triangeln. Därefter löper tunneln vidare mot Hyllie, först under mark för att sedan söder om stadsbebyggelsen gå ovan mark. Slutligen ansluter Citytunneln till Öresundsförbindelsen och järnvägarna till Ystad och Trelleborg, se figur 5.1. Sträckan mellan Malmö C och ut till Öresundsförbindelsen består av 14 km dubbelspår varav 6 km går under mark.²⁰⁶ Det är delen som går under mark som kallas för Citytunneln.²⁰⁷ De resterande 3 km är enkelspåriga och går österut mot Ystad och Trelleborg.²⁰⁸ Hela sträckan, det vill säga Citytunneln samt förbindelsespåren mot Ystad och Trelleborg, kallas för Citytunnelprojektet.²⁰⁹



Figur 5.1. Den nya järnvägssträckningen genom Malmö i Citytunnelprojektet.²¹⁰

²⁰⁶ Citytunneln a

²⁰⁷ Huvudavtal (1997), 3.1

²⁰⁸ Citytunneln a

²⁰⁹ Huvudavtal (1997), 3.1

²¹⁰ Trafikverket (2010h)

Stationerna vid Malmö C och Triangeln kommer att ligga under jord medan stationen i Hyllie ligger ovan mark.²¹¹ Syftet med Citytunnelprojektet är att skapa ett konkurrenskraftigt system för kollektivt resande med tåg inom Skåne regionen och över Öresund. Det ska bidra till en förbättrad integration inom Öresundsregionen. Dessutom är avsikten att minska miljöproblemen längs Kontinentalbanan samt att stärka Malmö C som ett regionalt resecentrum och Malmö stadskärna som centrum i både staden och regionen.²¹² Genom en förstudie och en järnvägsutredning för olika studerade systemalternativ har det visats att ändamålen har uppfyllts.²¹³ Den beräknade slutkostnaden för Citytunneln är 8,565 miljarder kronor.²¹⁴

5.1.1 Bakgrund

Malmö C är en så kallad säckstation och är alltså inte gjord för genomgående trafik, se figur 5.2. All tågtrafik som ska vidare söderut eller över sundet behöver i dagsläget byta körriktning inne på Malmö C och gå via Kontinentalbanan.²¹⁵



Figur 5.2. Nollalternativet, om Citytunnelprojektet inte skulle byggas.²¹⁶

²¹¹ Citytunneln a

²¹² *Huvudavtal* (1997), 2

²¹³ Citytunneln b

²¹⁴ Trafikverket (2010h)

²¹⁵ Citytunneln c

²¹⁶ Citytunneln c

Kontinentalbanan passerar bostadsområden vilket innebär att tågtrafiken måste begränsas av miljöskäl och det hämmar både trafiken över sundet samt utvecklingen av den regionala tågtrafiken. Möjligheten till mer tågtrafik innebär både fler arbetstillfällen samt bättre möjligheter till god samhällsservice. Dessutom innebär en begränsad spårkapacitet att vägnätet belastas mer, vilket i sin tur leder till en ökad miljöbelastning och fler trafikolyckor. Dagens järnvägsnät räcker inte till för den transportökning som är förväntad i samband med Öresundsregionens utveckling.²¹⁷

Utbyggnaden av Malmö C innebär att den förvandlas, från att ha varit en säckstation där alla tåg tvingas vända till att bli en modern effektiv station för genomgående trafik. När Citytunneln tas i bruk kommer 80 procent av alla tåg som kommer till Malmö C att fortsätta genom tunneln söderut, mot Ystad/Trelleborg och Köpenhamn. Utbyggnaden innebär dessutom att belastningen på Kontinentalbanan minskar. Idag körs ungefär 300 tåg per dygn på Kontinentalbanan och det kommer att minska till 70 tåg per dygn.²¹⁸

5.1.2 Historia

Den första planen på att en tunnel skulle byggas kom 1990. I översiktsplanen för Malmö föreslogs att Södra stambanan skulle dras fram till Öresundsbron via en tunnel längs Malmös kust. 1994, i en statlig utredning, klargjordes förutsättningarna för en tunnel i Malmö. I Översiktsplanen för Citytunneln i Malmö (Öp 2012) presenterades en ny idé, istället för en järnvägstunnel längs med kusten skulle den gå under centrala Malmö.

Svedab gjorde 1995 en utredning om teknik och kostnader för ett Citytunnelprojekt. 1996 undertecknade regeringen en avsiktsförklaring om finansiering och genomförande.²¹⁹ Ett huvudavtal om ansvars- och kostnadsfördelning mellan Trafikverket, SJ, Malmö kommun och Kommunförbundet för Malmöhus Trafik (nuvarande Region Skåne) träffades den 27 februari 1997.²²⁰ De fyra parterna bildade Citytunnelkonsortiet i Malmö för projektering och genomförande av Citytunneln.²²¹ Samma år godkände riksdagen avtalen om en ny järnvägstunnel under centrala Malmö och överenskommelsen om hur projektet skulle finansieras.

I februari 1998 antog kommunfullmäktige en ny ÖP (Öp 2022) för Citytunneln. Skillnaden mellan den nya och den gamla planen var att den nya gav större valfrihet vad gällde linjesträckning och stationslägen. Det berodde på att Svedabs tekniska utredning angav ett så pass djupt läge för Citytunneln att den inte skulle komma att påverka ovanliggande parker eller bebyggelse.

²¹⁷ Citytunneln c

²¹⁸ Citytunneln d

²¹⁹ Citytunneln c

²²⁰ *Projektavtal* (2001), 1.1

²²¹ *Projektavtal* (2001), 2.1

Våren 1999 hölls ett samråd mellan bland annat olika myndigheter och miljöorganisationer med en förstudie som underlag. Utifrån den beslutade Länsstyrelsen att projektet kunde medföra betydande miljöpåverkan och det utarbetades därför en järnvägsutredning med tillhörande MKB.

Citytunnelprojektet lämnade i juli 2000 in ansökan till Trafikverket om tillåtlighet enligt MB 17 kap. Året därpå lämnade Trafikverket in Citytunnelprojektets ansökan till regeringen för prövning enligt LBJ och MB. I augusti samma år slöts ett nytt projektavtal där det bland annat reglerades att Trafikverket skulle stå som ensam ansvarig huvudman. Riksdagen godkände regeringens föreslagna järnvägssatsningar fram till år 2015 vilket även innebar det slutgiltiga beskedet om hur Citytunneln skulle finansieras.

Den 1 januari 2002 avvecklades Citytunnelkonsortiet och ersattes av Citytunnelprojektet.²²² Med Citytunnelprojektet avses planering, projektering, upphandling, byggande och driftsättning av Citytunneln samt spåren ovan mark.²²³ Trafikverket övertog ansvaret för Citytunnelprojektet som ensam ägare.²²⁴ Det innebar att Trafikverket skulle ansvara för det som Citytunnelprojektet innebar samt ansöka om tillstånd vad gällde miljön samt byggande och drift.²²⁵ Trafikverket skulle dessutom överta SJ's, kommunens och regionens samtliga rättigheter och skyldigheter enligt de avtal med tredje man som rörde genomförandet av Citytunnelprojektet och hade ingåtts inom Citytunnelkonsortiet.²²⁶

Byggstart planerades till år 2004 då tillstånds- och projekteringsprocessen beräknades vara klar. Den 1 mars 2002 lämnade Trafikverket genom Citytunnelprojektet in en ansökan om tillstånd och villkor enligt MB. Ansökan avsåg prövning av grundvattenpåverkan samt prövning av miljöfarlig verksamhet. Året därpå, den 6 mars, meddelade regeringen Citytunnelprojektet tillåtlighet enligt MB. Det innebar att järnvägsplaner kunde upprättas där bland annat utformning och markbehov beskrevs mer detaljerat. Vidare innebar det att miljödomstolen kunde påbörja prövningen av Citytunnelprojektet samt att upphandling av byggnadsarbeten kunde inledas. 2003 kom miljöprövningen från miljödomstolen och 2004 beviljades erforderliga bygglov för att sätta igång projektet. Två förutsättningar för byggstart var nämligen dels att kommunala bygglov enligt PBL beviljats samt att järnvägsplanen var lagakraftvunnen.²²⁷ Den 10 juni 2004 fastställde Trafikverket den järnvägsplan som omfattar Citytunneln.²²⁸ Den överklagades på grund av att tillåtna stomljuds nivåer inte överensstämde med det högsta stomljud som miljödomstolen

²²² Citytunneln c

²²³ *Projektavtal* (2001), 2.1

²²⁴ *Projektavtal* (2001), 1.6

²²⁵ *Projektavtal* (2001), 4.1

²²⁶ *Projektavtal* (2001), 4.2

²²⁷ Citytunneln c

²²⁸ Aktbilaga PR 2 (2005)

fastställt tidigare. En överklagad järnvägsplan innebär att regeringen måste fastställa den för att den ska gälla.²²⁹

Ansökan om fastighetsreglering innebärande marköverföring och bildande av servitut inkom till Lantmäteriet den 7 december 2004.²³⁰ Järnvägsplanen, som överklagats på grund av felaktigt angivna stoljud,²³¹ fastställdes av regeringen den 17 februari 2005.²³² Den 2 mars 2005 fattade Lantmäteriet beslut om Citytunnelns markåtkomst. Beslutet innebar bland annat att Trafikverket fick rätt att påbörja arbete, det vill säga tillträda mark och utrymme, den 7 mars samma år.²³³

Den 8 mars 2005 startade bygget av Citytunneln. Under sommaren 2008 presenterades i en reviderad tidsplan att Citytunneln ska invigas i december 2010.²³⁴

5.1.3 Fastighetsrättsligt

Trafikverket, genom Citytunnelprojektet, har valt att ansöka om fastighetsreglering. Det handlar om marköverföring där järnvägen går ovan mark och servitut för järnvägstunneln. Servitutet delas upp i två områden, där det första helt släcker ut fastighetsägarnas rättigheter medan det andra området innebär att fastighetsägarna måste samråda med Trafikverket när ingrepp ska göras där.²³⁵ Huvudservitutet, kallat servitut A i förrättningen, innebär följande: ”Rätt att inom figur A, anlägga, bibehålla och underhålla järnvägstunnel med tillhörande anordningar. Förbud mot borring, sprängning, uppförande av byggnader eller anläggningar inom figur A. Förbudets övre gräns redovisas på kartan. Förbudet gäller normalt i höjddled inom 10 meter över tunnelns överkant.” Servitutet bildades till förmån för Trafikverkets järnvägsfastighet Järnvägen 1:1 och belastar ett 70-tal fastigheter. Dessutom skapades ett stort antal andra servitut som bland annat reglerar tillgång till väg, schakt, teknikrum och ventilation.²³⁶ Det har diskuterats fram och tillbaka om stationerna som ligger under mark ska 3D-fastighetsbildas. Hade hela sträckan under jord lösts med ett 3D-utrymme hade det inte blivit något hack i järnvägsfastigheten Järnvägen 1:1 som det blir nu.²³⁷

Citytunnelprojektet innehåller inte bara Citytunneln utan går som sagt även ovan mark. Där sker markåtkomsten på traditionellt sätt, det vill säga att marken överförs genom fastighetsreglering till järnvägsfastigheter ägda av Trafikverket, främst Järnvägen 1:1.²³⁸ De fastigheter som ägs av Jernhusen, kommunen eller regionen och

²²⁹ Aktilaga PR 1 (2005)

²³⁰ Aktilaga A (2004)

²³¹ Aktilaga PR 1 (2005)

²³² Citytunneln c

²³³ Aktilaga PR 2 (2005)

²³⁴ Citytunneln c

²³⁵ Aktilaga PR 1 (2005)

²³⁶ Aktilaga BE 1 (2005)

²³⁷ Rönngård (2010)

²³⁸ Aktilaga BE 2 (2005)

som behövs för Citytunneln eller genomförandet av Citytunnelprojektet ska ställas kostnadsfritt till Trafikverkets förfogande av SJ.²³⁹

För att få till tillträde och därmed kunna börja byggandet av Citytunneln krävdes en fastställd järnvägsplan och ett förtida marktillträde från LM. Tillträdesbeslutet togs och vann laga kraft 2005, därefter var det fritt fram med marktillträdet och arbetet startade praktiskt på marken den 8 mars 2005. Att beslutet delades upp i dels tillträde och dels ersättning berodde på att om beslutet innehållit båda delarna hade risken varit stor att marktillträdet hade dragit ut på tiden eftersom det ofta blir diskussioner kring ersättningen.²⁴⁰

När LM fattade beslut om Citytunnelprojektet fanns det gott om planstöd eftersom det fanns både en järnvägsplan och en detaljplan. Då en järnvägsplan eller en detaljplan görs, prövas mycket av det som finns i FBL 3 kap, vilket innebär att lämplighetsprövningen redan var gjord i planen. Servitutet för Citytunneln är bildat genom lantmäteriförrättning vilket innebär att det handlar om ett officialservitut. Servitutet täcker in allt vilket gör att det inte krävs några andra avtalservitut för att säkra åtkomsten till Citytunneln. Även säkerhetszonen ingår i servitutet.²⁴¹ Utöver servitutsupplåtelsen och marköverföringen genom fastighetsreglering gjordes upplåtelse av tillfälliga rättigheter som gäller fram tills Citytunneln är färdigbyggd.²⁴²

Fastighetsbildningsbeslutet har som sagt vunnit laga kraft och fastighetsrättsligt återstår nu den ekonomiska biten. Ett ersättningsbeslut ska tas av förrättningslantmätaren där ersättningen för intrånget redovisas. Trafikverket har där yrkat på 0 kronor i ersättning.²⁴³

Stationerna

För att det ska vara möjligt att 3D-fastighetsbilda stationerna krävs en ändring av detaljplanen eftersom det i detaljplanen står (t), vilket är en egenskap och ingen egen användning i form av (T), se avsnitt 2.2.2.²⁴⁴ Under våren 2010 har tanken varit att en planändring ska ske för att möjliggöra 3D-fastighetsbildning för stationerna belägna under marken. Citytunnelprojektet och Malmö stad har tidigare beslutat att kostnaderna för planändringen ska fördelas mellan parterna efter vilken nytta den har för respektive part. Malmö stad anser sig nu inte ha någon nytta av planändringen eftersom den inte skapar några byggrätter och föreslår att Trafikverket ska bekosta planändringen till 100 %. Citytunnelprojektet vill dela lika eftersom de anser att Malmö stad har störst nytta av station Triangeln och att Trafikverket har störst nytta av station Malmö C. Om Malmö stad inte går med på Citytunnelprojektets förslag till kostnadsdelning kommer Trafikverket att dra tillbaka sin ansökan om planändring

²³⁹ Projektavtal (2001), 5.1 och 6.4

²⁴⁰ Rönngård (2010)

²⁴¹ Törngård (2010)

²⁴² Aktbilaga BE 3 (2005)

²⁴³ Rönngård (2010)

²⁴⁴ Montelius (2010)

och fastighetsbildning för stationerna och istället nöja sig med servitut samt kompletterande avtal.²⁴⁵

5.1.4 Ersättning

Ersättningen är som nämnts ännu inte bestämd. Om man tittar på andra tunnlar som byggts, till exempel Götatunneln, utgick det ingen ersättning.²⁴⁶

På uppdrag av Anders Håkansson på LM i Malmö har Leif Norell gjort ett utlåtande om ersättningsprinciper för intrång av Citytunneln. Ersättningen ska bestämmas enligt ExL 4 kap, efter hänvisning från FBL 5:10a. Huvudregeln i ExL 4:1 säger att intrångsersättning ska betalas med ett belopp som motsvarar den minskning som sker i fastigheternas marknadsvärde, precis som det går att läsa om i kapitel 2. Vidare säger paragrafen att annan ersättning ska betalas för de övriga ekonomiska skador som drabbar fastighetsägaren, det är dock ingenting som tas upp i utlåtandet. Det finns i det här fallet ingen anledning att tillämpa undantagen i ExL 4:2-3, influens- och presumtionsregeln. Influensregeln är för själva företaget och det är oklart vad som är nytta från företaget och vad som är nytta av själva planläggningen. Den vinst som uppstår genom bättre kommunikationer är mer plannytta än företagsnytta, men det är svårt att dra gränsen. Presumtionsregeln var inte aktuell eftersom det inte fanns några förväntningsvärden.²⁴⁷

Leif bedömer i utlåtandet att ersättningen bör vara 3 000 kr om mindre än 25 % av fastighetens totalareal berörs av restriktioner, 6 000 kronor om 25-75 % av fastighetens totalareal berörs samt 10 000 kronor om mer än 75 % av fastighetens totalareal berörs av restriktioner. Ersättningen är en intrångsersättning som endast kan bedömas skönmässigt. Den ska motsvara en ersättning för att tunnelservitutet innebär ett hinder att fritt nyttja fastigheten i vertikal riktning nedåt, till exempel för att borra efter bergvärme. Slutsatsen har stöd i rättsfallet NJA 2007 s. 695 där det fastslogs att även små skador ska ersättas även om det inte går att visa på någon marknadsvärdeminskning i vanlig mening. Därutöver kan annan ersättning komma att utgå till berörda fastighetsägare om de redan har befintliga borrhål som inte kan utnyttjas eller om de har konkreta och realistiska planer på att borra efter bergvärme vilka omintetgörs genom ianspråktagandet av marken. I rättsfallet kom domstolen fram till en ersättning på 1 000 kronor. Eftersom det var på landsbygd är det rimligt att den blir högre i tätort.²⁴⁸ Dessutom spelar graden av intrång roll varpå trappstegen för ersättningen kom till.

Det har varit diskussioner kring att värdetidpunkten för Citytunneln är 2005, alltså innan rättsfallet med optokabeln avgjordes, och att den rättpraxis som gällde då istället ska användas vilket var ingen ersättning. Det är ingen nackdel att fatta ersättningsbeslut sent i processen eftersom det då står klart vad som hänt.

²⁴⁵ Bergkvist (2010)

²⁴⁶ Aktbilaga PR 1 (2005)

²⁴⁷ Norell (2010)

²⁴⁸ Utlåtande (2010)

Värdetidpunkten för intrångsersättningen sammanfaller med förhandstillträdet och en eventuell ersättning är indexuppräknad och även ränta ges, om inte Trafikverket betalat ersättning i förskott.²⁴⁹

5.1.5 Valet

Redan när projektet drog igång hade Trafikverket börjat fundera på 3D-fastighetsbildning eftersom det pågick ett antal testförrättningar och att det därför kändes som att 3D-fastighetsbildning var på ingång.²⁵⁰ Eftersom 3D-lagstiftningen ännu inte fanns vid den tidpunkten då valet gjordes blev det servitut. 3D-lagstiftningen kom dock innan beslutet om fastighetsbildningen togs och Trafikverket hade gärna velat göra en 3D-fastighetsbildning men detaljplanen, som gjorts av Malmö stad, var endast ämnad för servitut.²⁵¹ Det hade krävts ett nytt samråd med fastighetsägarna samt att en ny detaljplan gjordes och det hade varit att ta ett steg tillbaka i projektet.²⁵² Trafikverket prioriterade helt enkelt tiden och beslutade därför att fortsätta med servitut.²⁵³

5.2 Citybanan

Trafikverket bygger, i samarbete med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och SL, Citybanan. Det är en 6 km lång pendeltågstunnel dragen under centrala Stockholm, se figur 5.3, samt en 1,4 km lång järnvägsbro vid Årsta. Anledningen till byggnationen är att den södra infarten till Stockholms central är överbelastad och med hjälp av Citybanan fördubblas kapaciteten. Idag börjar eller slutar åtta av tio tågresor i Stockholm. Trafikstarten på Citybanan är beräknad till 2017²⁵⁴ och kostnaden är uppskattad till 16,8 miljarder kronor.²⁵⁵

²⁴⁹ Norell (2010)

²⁵⁰ Rönngård (2010)

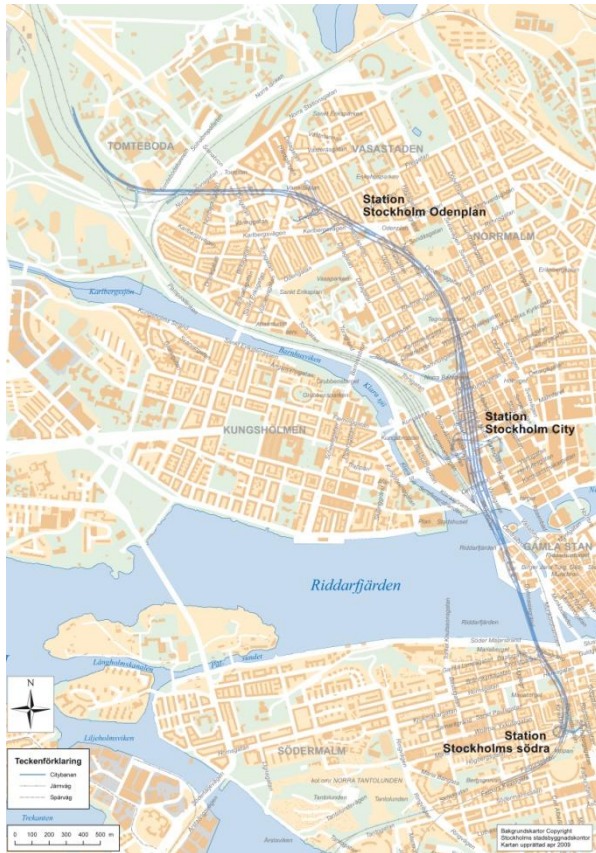
²⁵¹ Törngård (2010)

²⁵² Rönngård (2010)

²⁵³ Törngård (2010)

²⁵⁴ Trafikverket (2010i)

²⁵⁵ Trafikverket (2010j)



Figur 5.3. Citybanans sträckning genom Stockholm.²⁵⁶

5.2.1 Bakgrund

Getingmidjan, som den södra infarten till Stockholms central populärt kallas för, är Sveriges järnvägsnäts mest påtagliga flaskhals. Anledningen till det är att infarten endast har två spår och att det passerar ca 550 tåg om dagen. Som mest kan det idag passera 24 tåg per timme och riktning. Behovet är dock större än så och det kommer fortsätta att öka. När det är störningar på den södra infarten till Stockholms central ställer det till med förseningar som sedan sprider sig till andra delar av järnvägsnätet eftersom stora delar av landets tågtrafik passerar där. Det är många olika typer av tåg som ska konkurrera om plats på spåren idag: pendeltåg, regionaltåg, godståg och långväga fjärrtåg. Uppförandet av Citybanan innebär att all pendeltågstrafik kommer att försvinna från getingmidjan.²⁵⁷

²⁵⁶ Trafikverket (2010k)

²⁵⁷ *Citybanan i Stockholm – Järnvägsplan* (2007), s 1



Figur 5.4. Getingmidjan, infarten söder om Stockholms central med endast två spår.

5.2.2 Historia

Projektet startade i och med att Trafikverket i december 2000 fick i uppdrag av regeringen att genom centrala Stockholm planera för en utbyggnad av järnvägsspåren. Förstudien, som avslutades i februari 2002, studerade och utvärderade tre stycken alternativ som sedan resulterade i att Citybanan var den enda långsiktiga lösningen.²⁵⁸ Regeringens tillåtlighetsprövning enligt MB tillät från och med den 3 mars 2006 byggande och drift av Citybanan vilket gjorde att Trafikverket då kunde gå vidare med projektet. Det skrevs en överrensommelse den 21 mars 2005 mellan Staten, Stockholms stad och landstinget som reglerade kostnaderna för Citybanan. Företrädare från Trafikverket, Stockholms stad och landstingen kom den 4 maj 2006 överrens om ett genomförandeavtal. Trafikverket blev huvudfinansiär och ansvarig för planering, projektering och byggnation. Den 31 maj 2007 beslutade regeringen att Citybanan skulle byggas av Trafikverket.²⁵⁹

Planeringsfasen övergick i en produktionsfas vid årsskiftet 2008/2009 i och med att Trafikverket började bygga. Det var först då det var klart med alla viktiga och nödvändiga tillstånd. Regeringsprövningen var klar, järnvägsplanen hade vunnit laga kraft och miljöprövningen hade kommit en bit på vägen. Den är fortfarande inte riktigt klar eftersom miljööverdomstolens beslut för ena halvan av sträckningen överklagades av både fastighetsägare och av Trafikverket. Men projektet har ett så

²⁵⁸ Trafikverket (2010l)

²⁵⁹ Trafikverket (2010m)

kallat verkställighetsförordnande, vilket innebär att de fortfarande har tillåtelse att jobba på och bygga medan överklagandena prövas och innan domen kommer.²⁶⁰

Detaljplanen och järnvägsplanen antogs först runt 2006, det vill säga efter att 3D-lagstiftningen kommit. Båda planerna överklagades men regeringen fastställde dem slutligen i december 2008. Planerna blev sedan föremål för en rättsprövning i regeringsrätten som avgjordes ett år senare.

I Stockholm har nästan all mark varit tomtindeldad enligt BL, vilket var den lag som gällde innan PBL kom. Där var huvudregeln att för att mark skulle få bebyggas skulle den vara stadsplanerad, marken skulle kvartersindelas och fastigheterna skulle tomtmätas innan bygglov gavs. Sedan kom FBL 1972 men i princip hela Stockholms innerstad var då tomtindeldad vilket betyder att en ruta på marken endast fick utgöra en fastighet, både i horisontellt och vertikalt led. I samband med detaljplaneläggningen för Citybanan upphävdes de gamla tomtindelningarna inom området för Citybanan. Därmed upphävdes även det hinder som annars hade funnits mot 3D-fastighetsbildning.²⁶¹

5.2.3 Fastighetsrättsligt

Eftersom stora infrastrukturprojekt är statens ansvar brukar LM handlägga dessa. I det här fallet sitter dock Stockholms stad på hela underlaget och har därför de bästa förutsättningarna för att sköta handläggningen. KLM i Stockholm handlägger i princip hela Citybanan medan LM enbart har hand om en del i Solna. Citybanan sträcker sig från Solna och ner till Stockholm södra. I Solna berörs endast cirka fem fastigheter vilket innebär att det är runt 99 % som ligger inom Stockholms stads gränser. Rent tekniskt kommer det inte att bli någon skillnad eftersom LM och KLM har diskuterat projektet tillsammans och har samma syn på det samt samma typ av lösning.

Servitut övervägdes men rent praktiskt stöttes det på problem inne i city med de tomträtter som berördes. I och med att åtkomst behövde ske även in i vissa byggnadskroppar konstaterades det att det inte kunde lösas med officialservitut eftersom byggnaderna på tomträtterna då skulle bli lös egendom. Det hade gått att expropriera eller att skriva frivilliga avtal för avtalsservitut men eftersom det fanns önskemål från LM och Trafikverket att använda den nya 3D-lagstiftningen blev yrkandet i den formella ansökan till LM 3D-fastighetsbildning. Ansökan kom in i november 2006.²⁶² Ansökan har delats upp i ett antal ärenden, cirka 40, för att göra det mer lätthanterligt.²⁶³

För Citybanan förutsätter järnvägsplanen att staten ska lösa äganderätten till de utrymmen som behövs för utbyggnaden av järnvägen. Även detaljplanen medger

²⁶⁰ Mattson (2010)

²⁶¹ Sjöblom & de Maré (2010)

²⁶² Sjöblom & de Maré (2010)

²⁶³ Mattson (2010)

fastighetsbildning för ändamålet, det vill säga att det finns en användningsbestämmelse i planen för trafiktunneländamål. Det finns alltså stöd i båda handlingarna för att lösa äganderätten och det är vad Trafikverket yrkar på. Därför har de på KLM inte funnit någon anledning att säga nej till 3D-fastighetsbildning.²⁶⁴

Marktillträdet är ännu inte klart för hela sträckan. Projekt Citybanan lämnar in en begäran med jämna mellanrum till KLM om att de vill fortsätta med ett nytt kvarter. Större delen av nedre City/Norrmalm har de eller håller de på att få marktillträde till. Det återstår en hel del runt Odenplan där det ännu inte finns något marktillträde samt 1/3 av området på Södermalm.

Det har kommit in en överklagan på en av förrättningarna för Citybanan i Solna. Den handlar dels om att fastighetsägaren vill ha högre ersättning eftersom det finns planer på en större exploatering men även att det är onödigt med 3D-fastighetsbildning och att det borde lösas med servitut istället. Trafikverket har ännu inte fått svar på varför motparten tycker att det är onödigt med 3D-fastighetsbildning men frågan drivs.

Hur långt ner 3D-utrymmet kommer att gå varierar från strax under en del källare och även in i någon källare till att tunneln på de flesta ställen ligger 20 till 50 meter ner i marken. Dessutom finns det en skyddszon på 10 meter runt tunnelarna som ska ingå i fastigheten.

Målet för fastighetsbildningen av Citybanan är att den ska vara klar 2013/2014, vilket är tre år innan bygget beräknas vara färdigt. Anledningen till det är att Trafikverket räknar med att få ägna några år åt överklaganden vilka tar tid.²⁶⁵

5.2.4 Ersättningen

Ersättningsreglerna i ExL säger bland annat att om något är ortsvanligt ska det inte utgå någon ersättning. Marken under Stockholms innerstad är full av tunnlar och utrymmen vilket strikt innebär att det inte borde utgå någon ersättning. Det har ännu inte beslutats om ersättningen för Citybanan men KLM har dock beställt ett sakkunnigutlåtande av Leif Norell.²⁶⁶ Leif redovisar i utlåtandet de ersättningsprinciper som är aktuella för Citybanan vid intrång av järnvägstunnlar. En viktig utgångspunkt i utlåtandet är det ställningstagandet som HD tar i rättsfallet NJA 2007 s.695, se avsnitt 5.1.4. Slutsatsen av utlåtandet är att 5 000 kronor ska utgå till varje berörd fastighet i ersättning.²⁶⁷

I en komplettering till nämnda utlåtande förtydligas att det skönmässiga beloppet på 5 000 kronor är en grov schablon och därför ingen exakt vetenskap för att bedöma marknadsvärdeminskningen. Samtidigt ges ett intervall för ersättning istället för ett enda bestämt belopp. Anledningen är att fastigheterna berörs olika mycket av

²⁶⁴ Sjöblom & de Maré (2010)

²⁶⁵ Mattson (2010)

²⁶⁶ Sjöblom & de Maré (2010)

²⁶⁷ Sakkunnigutlåtande (2009)

intrånget och att ersättningen ska ta hänsyn till det. Ersättningen bör vara 5 000 kr om mindre än 25 % av fastighetens totalareal berörs av restriktioner, 10 000 kr om 25-75 % av fastighetens totalareal berörs samt 15 000 kr om mer än 75 % av fastighetens totalareal berörs av restriktioner.²⁶⁸ Trafikverket yrkar på 0 kronor i ersättning och har åberopat tre rättsfall som rör tunnelbanan där domstolen sa 0 kronor i samtliga fall.²⁶⁹

Intrångsersättningen har konsekvent skjutits fram i tiden och det är Trafikverket som har yrkat på det. Anledningen till det är att Trafikverket, LM och fastighetsägarna har olika syn i frågan. Trafikverket har dessutom ett behov av att ta reda på vad de vill framöver och det är inte säkert att beslutet blir som de tänkt. Hur de ska hantera sådana frågor i framtiden är en principfråga för Trafikverket som myndighet. När det gäller ersättningen för tomträttshavare påverkas inte tomträtten av tunneln när den går långt ner i marken. Det finns dock några fall där utrymmet faktiskt tas i anspråk, ett exempel är Scandic hotell där det kommer att finnas rulltrappor upp och ner från tunneln. Om omfattningen av tomträtten minskar ska tomträttshavaren få en lägre avgäld, men den frågan står mellan Stockholms stad som är fastighetsägare och tomträttshavaren. Stockholms stad har dock rätt till ersättning från Trafikverket på grund av att tomträtten har minskat i värde. När det gäller så kallade andra skador görs de upp direkt mellan tomträttshavaren och Trafikverket.²⁷⁰

Fastighetsägarna är ofta mest oroliga över de störningar som sker under byggskedet, men det ligger utanför förrättningens ram eftersom det handlar om tillfälliga intrång och det som tas upp i förrättningar är permanenta värdeförändringar eller permanenta intrång. Många fastighetsägare i Stockholm hävdar att de hör tunnelbanan som är byggd med en äldre och sämre teknik. Det borde inte uppstå några bestående trafikstörningar eftersom Citybanan byggs med en modern teknik, men det går inte att veta säkert hur mycket tekniken påverkar. Det finns en möjlighet att inom en tioårsperiod återkomma om ersättningsfrågan då det handlar om svårbedömda skador som måste bedömas i efterhand, men det är inte säkert att den möjligheten kommer att ges i det här fallet. Ett exempel på en svårbedömd skada är buller. För att få ersättning för att borring efter bergvärme uteblir måste det finnas konkreta planer på det redan idag.²⁷¹

5.2.5 Valet

Servitut var med i bilden från början av projektet eftersom 3D-lagstiftningen inte hade kommit då. Det syns i de stora avtal som tecknades tidigt mellan Trafikverket, Stockholms stad och Stockholms län landsting. Det finns ett genomförandeavtal som reglerar många frågor parterna emellan, till exempel hur marken upplåts, vem som ska äga vad i framtiden och vem som ska bekosta vad i projektet. Där talas det mycket om servitut men det är även infört i avtalen att parterna har möjlighet att

²⁶⁸ Sakkunnigutlåtande – kompletterade synpunkter (2009)

²⁶⁹ Sjöblom & de Maré (2010)

²⁷⁰ Mattson (2010)

²⁷¹ Sjöblom & de Maré (2010)

använda sig utav 3D-fastighetsbildning om det begärs. När det var dags att skicka in en ansökan till KLM hade Trafikverket bestämt sig för 3D-fastighetsbildning.²⁷²

Det ska enligt FBL 3:1 vara klart att det är lämpligare med 3D-fastighetsbildning än att använda sig av en traditionell metod. Beslutet angående fastighetsbildningen har fattats och vunnit laga kraft vilket innebär att villkoret är uppfyllt.²⁷³ En 3D-fastighetsbildning är att föredra för den framtida förvaltningen för Trafikverket. Dessutom underlättas tomträttshanteringen eftersom det hade behövts en mängd olika avtal för att täcka in allt om servitut hade använts, precis som Stockholms läns landsting har för tunnelbanan. Även nu när 3D-fastighetsbildning används finns det specialavtal men de blir tydligare när de är kopplade till en riktig järnvägsfastighet. Det hade alltså gått att lösa med servitut men det hade varit ett sämre alternativ, mycket på grund av tomträterna. Några hinder mot 3D-fastighetsbildningen har inte dykt upp som de har blivit stoppade av.²⁷⁴

5.3 Andra tunnlar

5.3.1 Tunnelbanan i Stockholm

Tunnelbanan i Stockholm är ett 3D-fastighetsutnyttjande och det har lösts med hjälp av servitut som är knutna till en liten hisschaktsfastighet belägen på Gärdet. Fastigheten har mängder med servitut knutet till sig, flera sidor med official- och avtalsservitut i fastighetsregistret. Byggs något nytt som har med tunnelbanan att göra knyts även det med ett nytt servitut till den fastigheten. Genom att titta på Stockholms tunnelbana syns det hur komplext det blir då den typen av lösning används.²⁷⁵

Den fastighetsrättsliga regleringen ifrågasattes i rättsfallet NJA 1978 s.57. Tvisten i målet uppkom då LM inte ansåg att nybildning av servitut till förmån för hissfastigheten på Gärdet var ett servitut av väsentlig betydelse för fastigheten. Det påpekades i rättsfallet att hisschaktsfastigheten vid Gärdets tunnelbanestation var beroende av servitutet som gällde en fastighet belägen på Kungsholmen. Anledningen till det var att anläggningarna på härskande och tjänande fastighet hörde till samma tunnelbanenät. HD menade vidare att fastigheten enligt stadsplan var fastställd som ett specialområde och endast fick användas för trafikändamål, tunnelbana, och att väsentlighetsvillkoret därför var uppfyllt. Därför ansåg HD att fastigheten i allra högsta grad var beroende av det tunnelbanenät den hade förbindelse med för att uppnå sin ändamålsenliga användning. På grund av rättsfallet är det möjligt, genom stöd i FBL 7:1, att med väsentlig betydelse för den härskande fastighetens ändamålsenliga användning knyta tunnelbana till en mindre fastighet som endast utgör ett hisschakt.

Det var i målet fråga om en befintlig fastighet som ansågs lämplig sedan tidigare. Att ifrågasätta lämpligheten var inte aktuellt då fastigheten inte blev olämplig till följd av

²⁷² Mattson (2010)

²⁷³ Sjöblom & de Maré (2010)

²⁷⁴ Mattson (2010)

²⁷⁵ Habor (2010)

servitutet som knöts till fastigheten. Fastigheten med tillhörande servitut tillförde sådana funktioner för trafikändamål att ingen annan lösning fanns. Det tillsammans med att ändamålet tillgodosåg ett allmänt intresse låg antagligen till grund för HD:s bedömning.²⁷⁶

5.3.2 Kalkbrottstunneln i Malmö

Kalkbrottstunneln ligger i Limhamn och löper mellan kalkbrottet och den gamla cementfabriken. Tunneln är belägen 13 till 25 meter ner i marken och ligger under nollplanet för det planområde där tunneln ligger. I detaljplanen har tunnelområdet användningen (T).

Ett preliminärt fastighetsbildningsbeslut har tagits av Lotta Esaiasson där tunneln utgör ett 3D-utrymme till fastigheten Limhamn 155:499.²⁷⁷ Utanför tunneln ligger ett servitut som skyddszon på 3 meter.²⁷⁸

5.4 Valet

Servitutsrätt bör väljas om det är möjligt och lämpligt att kombinera användningen av marken för järnvägsändamål med en annan markanvändning, till exempel på servicevägar och inom trädskyddsområden. I en del fall är det dock mer tveksamt att använda sig av servitutsrätt trots att möjligheten till kombinerad markanvändning finns, till exempel vid järnvägsbroar. Det är fullt möjligt att någon annan utnyttjar marken under bron men ansvarsfrågan blir mer komplex i det fallet ifall någon skulle skadas på marken av den ovanliggande verksamheten. Detsamma gäller för tunnlar. I båda fallen måste järnvägsbyggaren överväga om inte äganderätt genom tredimensionell fastighetsbildning är att föredra.²⁷⁹

²⁷⁶ Julstad (1994), s 120

²⁷⁷ Samrådshandling (2010), s 1

²⁷⁸ Esaiasson (2010)

²⁷⁹ Anvisningar (2010), sid 27

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

6 Intervjuer

Ett tiotal intervjuer har genomförts med syfte att utreda och få fram åsikter och tankar om servitut och 3D-utrymmen för järnvägstunnlar.

Vi har valt att intervjua ett antal personer för att ta del av deras åsikter inom ämnet för examensarbetet och på det sättet få ett bättre underlag för analys och slutsats. Det finns en bredd i urvalet som täcker upp många olika vinklar. Vi har pratat med de ansvariga förrättningslantmätnarna för både Citytunneln och för Citybanan. Vidare har vi även pratat med de som är mer insatta i själva projekten och arbetar med Citytunnelprojektet och projekt Citybanan. Dessutom har intervju gjorts med författaren till de båda ersättningsutlåtandena som gjorts till projekten. Även experter inom 3D-området har intervjuats.

- Kristofer Törngård, förrättningslantmätare LM Malmö (pensionerad)
- Anders Håkansson, förrättningslantmätare LM Malmö
- Annica Montelius och Lotta Esaiasson, förrättningslantmätare KLM Malmö
- Rune Rönngård, Citytunnelprojektet
- Anders Cinthio, Trafikverket
- Olle Sjöblom och Björn de Maré, förrättningslantmätare KLM Stockholm
- Per Mattson, Projekt Citybanan
- Leif Norell, LM Gävle
- Håkan Lindén, förrättningslantmätare LM Stockholm
- Åsa Runelöv och Marie Habor, NAI Svefa

Vi har även ställt några korta frågor skriftligen till Eije Sjödin.

Frågorna har i stort sätt varit samma till alla personerna men några olika frågor har förekommit beroende på personens speciella kunskaper.

De personer vi intervjuat har mer eller mindre haft liknande åsikter och tankar. Vi har dock ändå valt att ha med samtliga intervjuer då vi anser att det är en så pass viktig del av examensarbetet.

6.1 Kristofer Törngård

Intervju den 17 maj 2010.

6.1.1 Bakgrund

Kristofer har arbetat på det statliga Lantmäteriet under nästan hela sitt yrkesverksamma liv. Han har arbetat med alla olika typer av fastighetsbildning, mest på landsbygd men även en del i tätort. Kristofer har arbetat med fastighetsbildning omkring järnvägar och landsvägar, ledningsrätter och samfällighetsföreningar. Kristofer gick i pension några år innan 3D-lagstiftningen kom vilket innebär att han

inte har gjort några egna förrättningar. Han har dock varit med och diskuterat när andra har gjort förrättningar eftersom han efter pensionen har arbetat som mentor på LM i Malmö.

Kristofer var ansvarig förrättningslantmätare för Citytunneln innan han gick i pension. Han deltog i planeringen, förarbetet och diskussionen om vad som skulle ske. Han hann även meddela beslut om fastighetsbildningen för Citytunneln innan han slutade.

6.1.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Prövningen

Själva lämplighetsprövningen skiljer sig egentligen inte åt mellan servitut och 3D-fastighetsbildning. Vid prövningen av Citytunneln fanns det ett gott stöd i form av både detaljplan och järnvägsplan men det är i princip FBL 3 kap som används vid både bildande av 3D-utrymmen och vid bildande av servitut. Vid servitut tillkommer det dock lite regler i FBL 7 kap men i fallet med Citytunneln uppfylldes reglerna i servitutskapitlet enkelt eftersom de på LM ansåg att det var ett nyttigt servitut. Vad gäller 3D-fastighetsbildning finns det ett antal villkor som ska vara uppfyllda, men när det handlar om tunnlar tycker Kristofer inte att de är svåra att uppfylla. Med servitut är det viktigt att göra en avgränsning för att fastigheterna inte ska belastas mer än nödvändigt. Det ska finnas ett faktiskt behov av servitutet, man ska inte lägga ut servitut för säkerhetsskull.

Det diskuteras vad som menas med ett totalt ianspråktagande. När det gäller servitut är det inte ovanligt med totalt ianspråktagande och det kan såklart vara ett litet problem. Det finns till exempel servitut som medger att man får ställa upp ett hus vilket är ett totalutnyttjande i realiteten. En väg innebär däremot inte ett totalt utnyttjande eftersom fastighetsägaren då oftast har tillåtelse att använda vägen, likaså ledningsrätt, och det är det som i grunden är tanken med servitut. Servitutet för Citytunneln innebär att fastighetsägarna rent praktiskt kan fortsätta att använda sina fastigheter eftersom den går så djupt ner och oftast har inte fastighetsägaren några planer på att utnyttja det utrymmet. Frågan om totalt ianspråktagande blir därför inte något problem i lämplighetsprövningen. Nackdelen med servitut är att det inte kan belasta lös egendom, det ska finnas en belastad fastighet och en förmånsfastighet eftersom ett servitut är en relation mellan fastigheter.

I FBL 3:1 3st finns villkoret som säger att det ska vara klart att det är lämpligare med 3D-fastighetsbildning än med andra åtgärder. Kristofer säger att i ett sådant här fall som Citytunneln är det förmodligen lämpligare att äga eftersom en modern järnväg är en tekniskt avancerad anläggning. Det finns krav på hög säkerhet och krav på åtkomst till anläggningen vilket innebär att ägande är att föredra. Äganderätt innebär att Trafikverket får en oinskränkt åtkomst och av den anledningen kan man säga att servitut är lite svagare. I diskussionerna kring Citytunneln fanns det hela tiden en ambition att skapa ett 3D-utrymme och det tror Kristofer beror på att Trafikverket av tradition äger marken där järnväg byggs. Det har varit på det sättet sedan järnvägar

började byggas på 1860-talet, till skillnad från de allmänna vägarna som normalt inte ägs utan istället tas i anspråk med vägrätt.

Egentligen behövs det inte en detaljplan när det finns en järnvägsplan eftersom det normalt ska vara tillräckligt med en järnvägsplan, men sedan kompletterar man gärna inom tätbebyggt område med en detaljplan, tror Kristofer. Ute på landet däremot tror Kristofer inte att man gör detaljplaner utan där nöjer de sig med att bara ha en järnvägsplan. För Citytunneln gjordes både en järnvägsplan och en detaljplan och de ska förhoppningsvis inte strida mot varandra. Detaljplanen gjordes i det här fallet innan 3D-lagstiftningen kom och det stod inte heller nämnt något i järnvägsplanen om 3D-fastighetsbildning.

Förrättningen

Servitutsgränserna för Citytunneln går utanför tunneln då servitutet även innefattar ett skyddsområde. Kristofer säger att deras ambition var att de skulle lösa allt med fastighetsbildningsbeslutet. Det var praktiskt taget ingen fastighetsägare som satte sig emot skyddszonen och därför blev det aldrig någon riktig diskussion om avgränsningarna. Eftersom den stora fastighetsägaren kring Citytunneln är Malmö stad, vilka det fanns ett avtal med, kom det inte heller några invändningar därifrån. Förutom fastighetsbildningsservitutet skapades tillfälliga servitut som endast skulle gälla tills bygget var klart. Det är inte tillåtet att bilda tillfälliga servitut men rätten att bilda ett servitut tills något inträffar finns. De tillfälliga servituten upphör när arbetet är avslutat och kan vara för till exempel maskiner och transporter.

Att skyddszonen fanns med i servitutet överklagades aldrig men bedömningen var, enligt Kristofer, att det var rätt att göra på det sättet vilket innebär att det skulle gått igenom även om det hade överklagats. Samma sak tror Kristofer hade gällt även vid 3D-fastighetsbildning. Det hade då varit naturligt att göra en avgränsning av själva tunneln plus någon meter för att även tunnelväggarna skulle komma med. Utöver det kanske man skulle lägga ett servitut som innebar att fastighetsägaren inte fick göra något, ett så kallat negativt servitut. I projekt Citybanan tror Kristofer att de har bedömt att det är viktigt att skyddszonen ska ingå i 3D-fastigheten.

Redovisningen av servitutet i förrättningsakten var lite knepig. Kristofer säger att de redovisade två linjer i plan i utredningen och att de sedan angav en höjdangivelse på förrättningskartan för toppen och botten på själva tunneln. Kristofer förmodar att en 3D-fastighetsbildningskarta hade sett likadan ut eftersom LM inte ger sig på att markera tredimensionellt. Bildas det ett 3D-fastighetsutrymme under mark kommer fastighetsgränserna att gå någonstans i berget där det inte är möjligt att sätta ut gränser. Därför hade antagligen förrättningsprocessen sett den samma ut för 3D-fastighetsbildning och servitut eftersom sidoavgränsningarna vid servitut inte markeras på plats, de koordinatsätts precis som i fallet 3D.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Fördelarna med servitut är att det ofta finns en större möjlighet att dubbelutnyttja mark, det vill säga att både fastighetsägaren och servitutshavaren kan utnyttja samma

område, till exempel en väg. Idén med servitut är att möjliggöra en effektiv markanvändning genom dubbelutnyttjande men ett område för järnväg är av den karaktären att fastighetsägaren normalt varken har möjlighet eller rätt att utnyttja området. Järnvägsområdet är ett totalutnyttjande av det området som tas i anspråk, det är det ingen tvekan om, säger Kristofer, eftersom det inte är tillåtet att gå på järnvägen och fastighetsägaren inte har någon användning av området. Det gör att det känns ganska naturligt, för den sakens skull, att järnvägens ägare ska äga området.

En fördel som Kristofer ser med 3D-fastighetsbildning är alltså ägandet. Man får ett tydligare förfogande samt att man aldrig behöver ha diskussioner om vad man får göra med hänsyn till angränsande fastigheter. Sedan finns det såklart andra begränsningar om vad man får och inte får göra i övrig lagstiftning, till exempel MB, säger Kristofer. Det begränsar naturligtvis användningen, men det gäller för både servitut och 3D-utrymmen. Man måste ha bygglov och man får inte släppa ut ljud, föroreningar eller vad det nu skulle kunna vara, men det handlar om annan lagstiftning som inte bryr sig om ifall det handlar om servitut eller äganderätt.

Rent praktiskt sett är skillnaden inte speciellt stor, tycker Kristofer. Till och med belåningsunderlaget finns för båda alternativen. Man kan belåna den fastighet som är förmån för servitutet eftersom spåret som läggs i tunneln är fast egendom och tillhör till förmånsfastigheten. Kristofer tror inte att skillnaderna ska överdrivas, men att det ändå är lite bättre att äga. Äganderätten är den starkaste åtkomsten av en fastighet som finns och det är det som motiverar att det är klart att åtgärden är lämpligare.

Om Trafikverket vill ha tunneln som ett 3D-utrymme tror Kristofer att det kommer bli ett sådant. Han misstänker att situationen kommer bli den att fastighetsägarna inte kommer bry sig speciellt mycket, eftersom de redan har en belastning som är i stort sett likadan som vid ett 3D-utrymme, och det kommer därför inte bli speciellt många prövningar. Det handlar om ett avgörande helt och hållet från Trafikverkets sida, om de känner ett behov av att ha den aningen förstärkta rättigheten som ett 3D-utrymme kan innebära jämfört med ett servitut avslutar Kristofer.

6.1.3 Tankar om det panträttsliga

Kristofer tror att Trafikverket normalt kommer använda sig av 3D-fastighetsbildning i fortsättningen, inte minst beroende på den tradition som finns av att äga mark för järnväg. Argumentet om att 3D-utrymmet ska kunna vara belåningsunderlag är bara ett av argumenten i FBL. Det är inte något som framförts i det här sammanhanget då Trafikverket inte har något behov av att belåna sina fastigheter, säger Kristofer.

6.1.4 Tankar om det grannelagsrättsliga

Kristofer har inte hört talas om några problem vad gäller Citytunneln. Det pratas en del om buller och vad som ska hända med den aspekten men det märks först i

framtiden, säger Kristofer. Det blir en ersättningsfråga eftersom skada på restfastigheten ska ersättas.

6.1.5 Tankar om det ersättningsrättsliga

Vad gäller Citytunneln tror Kristofer inte att det hade varit någon skillnad i ersättning om det hade handlat om 3D-fastighetsbildning istället. Servitutet innebär i realiteten att fastighetsägarna inte får göra någonting inom området och samma sak hade gällt för ett 3D-utrymme och därför tror han inte att ersättningsfrågorna hade skiljt sig väsentligt. Vidare säger han att det är svårt att säga om tunneln är ersättningsberättigade överhuvudtaget. Regelsystemet innebär att man ska få ersättning för det minskade marknadsvärdet och kan man konstatera att tunneln innebär ett minskat marknadsvärde på restfastigheten ska man få ersättning. Kristofer skulle tro att man alltid ska få någon ersättning. Om tunneln går långt ner och man inte kan påvisa någon annan skada blir ersättningen antagligen låg. Konkreta planer på bergvärme hade gett mer ersättning, säger Kristofer. Nu är i och för sig ExL på väg att bli lite liberalare vilket gör att man ska vara lite generösare i fortsättningen. De nya reglerna innebär att det ska vara väldigt tydligt att hela skadan ska ersättas och man har diskuterat om det har varit så hittills. Fastighetsägargruppen har ansett att det inte varit på det viset medan de som ska ersätta har ansett att de har gjort det. Men nu har riksdagen bestämt att det ska vara tydligare att det är hela ersättningsskadan som ska ersättas, säger Kristofer.

6.2 Anders Håkansson

Intervju den 18 maj 2010.

6.2.1 Bakgrund

Anders började arbeta på Lantmäteriet 1985 och har arbetat mycket med ledningar och ledningsrätter. Han arbetade ganska mycket med den del av Västkustbanan som sträcker sig från Helsingborg till Kävlinge, men den sträckan innefattade inga tunnelar.

Anders har tagit över förrättningen för Citytunneln efter Kristofer Törngård och är den som ska fatta ersättningsbeslutet.

6.2.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Anders var inte inblandad i fastighetsbildningsbeslutet och han har därför inte funderat över vad det kan finnas för likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut. Han har inte heller funderat över lämplighetsprövningen.

6.2.3 Tankar om det ersättningsrättsliga

Anders beställde ett utlåtande för ersättningen av Leif Norell då han sett att det hade gjorts något liknande för Citybanan. Han tycker det är svårt att säga något om utslaget innan beslutet är taget. Ersättningsbeslutet är det sista steget i förrättningen innan

avslutningsbeslutet. Anders hade ett sammanträde i mars 2010 där det kom in ett antal yrkanden och dessa yrkanden ska han nu pröva. Yrkandena handlade främst om att möjligheten att borra efter bergvärme utsläcks. Då beslutet ska fattas måste Anders ta ställning dels till de yrkandena som inkommit samt till det ersättningsutlåtande som är gjort. Bedömningsfrågan när det gäller ersättningen ligger dels i om befintlig anläggning inte längre kan användas eller om det hindrar framtida användning av bergvärme.

6.3 Annica Montelius och Lotta Esaiasson

Intervju den 20 april 2010.

6.3.1 Bakgrund

Annica har tidigare arbetat på Lantmäteriet och har under större delen av sitt yrkesverksamma liv arbetat med förrättningar. Hon har genomfört en 3D-förrättning inne i tätorten där det handlade om att avskilja lokaler från bostäder. Annica är ansvarig för 3D-fastighetsbildningen av stationerna i Citytunneln på den kommunala Lantmäterimyndigheten.²⁸⁰

Även Lotta har arbetat på LM och har stor erfarenhet av fastighetsbildning. Nu arbetar även Lotta på den kommunala Lantmäterimyndigheten där hon blandat annat har gjort en 3D-förrättning för en privat mindre tunnel i Malmö.

6.3.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Prövningen

Eftersom prövningen görs i detaljplanen, behöver de på den kommunala Lantmäterimyndigheten inte ta hänsyn till de olika reglerna i FBL, som till exempel 3:1, säger Annica. När en ny plan läggs blir lämplighetsprövningen därför ganska enkel och de behöver egentligen inte pröva om det går att göra om stationerna från servitut till 3D-utrymmen. Annica säger att de till viss del är delaktiga i den planändring som behövs men att de inte har haft det samråd om planen ännu där de kommer fram till om det blir en avgränsning som möjliggör 3D-fastighetsbildning eller inte.

Enligt villkor i prövningen ska 3D-utrymmen vara en specifik byggnad eller anläggning. Det ska inte finnas något extra utrymme runt omkring byggnaden eller anläggningen men av praktiska skäl blir det ändå det, säger Annica. Vidare tror hon att det inte kommer att bli speciellt många rättsprövningar på de befintliga byggnader och anläggningar som görs om till 3D-utrymmen, det kommer mer att vara ersättningsfrågan som diskuteras.

²⁸⁰ Efter intervjun har frågan om 3D-fastighetsbildning för stationerna tagits upp för diskussion och det är idag inte klart hur Trafikverket kommer att gå till väga, se avsnitt 5.1.3 under rubriken stationerna.

Förrättningen

Annica anser att det vid servitut måste formuleras bättre i beskrivningen, för att tala om vad rättigheten innebär medan den biten är enklare vid 3D-utrymmen. Däremot är det svårare att ändra vid 3D-utrymmen än vid servitut om redovisningen blivit felaktig. Om en tunnel, fastighetsbildad som ett 3D-utrymme, är felaktigt redovisad måste först en reglering göras för att ge tillbaka utrymmet till stamfastigheten för att sedan göra om det med rätt avgränsning. Skulle istället samma problem uppstå om tunneln varit säkrad genom servitut hade det varit enklare eftersom det då endast krävts att omfattningen på servitutet ändrades. Lotta har hand om ett sådant fall just nu och har därför upptäckt problemet.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Att använda sig av 3D-utrymmen blir tydligare. Överlag är det aldrig bra med servitut, menar Annica, eftersom det finns två parter och det i sin tur alltid ger upphov till tveksamheter. Om alla är överens fungerar servitut men om det uppstår osämja är servitut inte bra. Det är svårt att i ett servitut formulera vad man har rätt till. Saknas det något blir det oklart vad det är som gäller och det hela blir en tolkningssak. Det innebär att det är en stor fördel att vara ensam ägare. Varken Annica eller Lotta har varit med vid avvägningen om servitut eller 3D-fastighetsbildning ska användas och har därför ingen uppfattning om fördelar och nackdelar. Men klart är ändå att det är tydligare med 3D-fastighetsbildning. Däremot innebär en 3D-fastighetsbildning för Citytunneln att en planändring behövs vilket i sin tur är en kostsam process. Det är inte säkert att kostnaden för en 3D-fastighetsbildning kan motiveras av de fördelar som finns.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Både Annica och Lotta tror att 3D-fastighetsbildning kommer att bli standard för tunnlar allt eftersom och att det även är viljan hos Lantmäteriet. På den kommunala Lantmäterimyndigheten tittar man på det som är Lantmäteriets syn. 3D-fastighetsbildning för tunnlar tror de på, speciellt då det är utpekad som ett ändamål i förarbetena till 3D-lagstiftningen. Ofta vill man separera ägandet, det vill säga att någon äger det ovan mark och någon annan äger tunneln under, och det blir då naturligt att använda sig av 3D-fastighetsbildning.

6.3.3 Tankar om det panträttsliga

Ett 3D-utrymme kan fungera som in-teckningsobjekt men det kan även ett servitut. Det blir ingen stor skillnad tycker Annica och Lotta, det beror på objektet och fastighetsägaren i frågan om vilken trygghet som krävs. Dessutom är inte Trafikverket i behov av att in-teckna sina fastigheter, tror Annica.

6.3.4 Tankar om det grannelagsrättsliga

Servitut är ett tvåpartsförhållande vilket gör att ett 3D-utrymme blir mer tydligt för Trafikverket, då de har total kontroll inom sin egen fastighet. Annica tror att de kanske tycker att det är enklare att hålla reda på.

6.3.5 Tankar om det ersättningsrättsliga

Vad gäller ersättningsfrågan verkar det inte vara någon större skillnad. Man resonerar inte på olika sätt för servitut och 3D-utrymmen, det är ExL som ska användas i båda fallen. Efter optokabelfallet i HD utgår man ifrån en schablonersättning. HD har resonerat på det sättet eftersom det marknadsmässigt inte går att se någon skillnad om man säljer en fastighet med eller utan tunnel, säger Lotta. Schablonersättningen kommer från att det har resonerats bakvägen, det vill säga att om någon fick välja en fastighet utan tunnel och att det sedan ska grävas en tunnel under fastigheten, då vill fastighetsägaren på något sätt ha en kompensation även om det inte går att se skillnaden. Det handlar mer om känslan av att inte vara helt fri på fastigheten och därför är det bara en schablonersättning. Vad fastigheten har för marknadsvärde och hur djupt tunneln går tas det inte någon hänsyn till utan ersättningen är endast beroende av hur stor del av fastigheten som berörs. Det tycker Annica är fel, hon tycker att djupet borde vägas in i ersättningen eftersom tunneln påverkar fastighetsägaren mer desto närmare tunneln ligger. Det kan bli problem om fastighetsägare skulle vilja ha bergvärme. Då handlar det dock om en annan typ av ersättning för annan skada. I den första ersättningen ingår problemen som kan uppstå, känslan av att det kommer bli problem, när den sedan blir verklig får fastighetsägaren visa att den är det och får då ersättning för det. Lotta tycker att det är ett skäligt resonemang. Men det är svårt vad som ska accepteras och vad som inte ska accepteras, det räcker till exempel inte att bara skicka in en ansökan om bergvärme. Har de redan borrar bergvärme och det är en ny dragning av tunnel får de ersättning, säger Lotta.

6.4 Intervju med Rune Rönngård

Intervju den 22 april 2010.

6.4.1 Bakgrund

Rune jobbade på Vägverket från 1961 tills han började på Citytunnelprojektet vid årsskiftet 2000. Han har jobbat mot Lantmäteriet i alla år vilket gjort att han är van vid förrättningar. Tunnlar har han inte jobbat med innan utan det var nytt för honom när han började på Citytunneln. Rune är funktionsledare på fastighetsidan av Citytunnelprojektet.

6.4.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Valet mellan 3D-utrymme och servitut

Vid byggstart av Citytunneln fanns inte 3D-lagstiftningen och servitut var därmed den enda möjligheten. Rune var av den åsikten att i och med att 3D-lagstiftningen kom och möjligheten fanns skulle de vara moderna och använda sig av 3D-lagstiftningen eftersom tunnlar enligt Rune är som gjorda för 3D-fastighetsbildning. Han menar att

servitut ibland kan kännas lite löst registreringsmässigt och att det då är bättre med en 3D-fastighet.

Rune säger att de hade kunnat göra valet tidigare om förutsättningarna hade funnits. Valet som sedan gjordes mellan servitut och 3D-utrymme gjordes på grund av att de skulle ha ett slutmöte för servitutet och då fick de samtidigt bestämma om de skulle använda 3D-fastighetsbildning för stationerna eller om de skulle behålla allt som servitut. Eftersom 3D-lagstiftningen inte fanns när detaljplanen gjordes hade de inte kunnat göra någonting annorlunda för Citytunneln. Rune trodde inte att det skulle behöva ändras i detaljplanen på pass mycket att man var tvungen att kalla till ett nytt utökat samråd för att möjliggöra 3D-fastighetsbildning. Den största nyttan av 3D-fastighetsbildning är kanske när det är aktuellt att skilja kommersiella lokaler från bostäder, men Rune menar att om man ska bygga en tunnel idag och ta fram nya detaljplaner för tunnlar tycker han att det är självklart att ha tunneln som ett 3D-utrymme. Det är samma process som för servitut men ger en bättre redovisning.

Oavsett om lagstiftningen funnits när processen med Citytunnel började eller inte hade valet antagligen skett i samma skede. Om lagstiftningen hade funnits hade de inte tillförsäkrat rättigheterna med servitut först utan de hade då istället tagit marken direkt med järnvägsplanen som stöd och bildat en fastighet, säger Rune. Det handlar då om fastighetsbildande precis som de har löst den delen av Citytunnelprojektet som går ovan mark, det vill säga att där bildas med järnvägsplanen en järnvägsfastighet.

Prövningen

Lämpligheten för 3D-utrymmen har inte prövats eftersom det nu blev servitut men Rune tycker att ett 3D-utrymme är klart lämpligare än andra åtgärder just på grund av registreringsmöjligheten, i övrigt är servitut och 3D-utrymmen likvärdigt. Men det är praktiskt mycket bättre med 3D-utrymmen på stationerna eftersom det där finns mer att underhålla och att stationerna består av olika avdelningar. Rune tror att det är en vettig avgränsning som är gjord nu, med 3D-utrymme för stationerna och servitut för tunnarna. Rune påpekar dock att det hade varit smidigt om Järnvägen 1:1 hade löpt igenom hela sträckan istället för att vara servitut.

Förrättningen

Förrättningen i sig blir inte dyrare för att man använder sig av 3D-fastighetsbildning istället för servitut, säger Rune, för Citytunneln var det ändringen av detaljplanen som ställde till det. Hade Trafikverket vetat det från början hade de kunnat ta med det i planen och då haft en möjlighet att göra ett 3D-utrymme lika lätt som ett servitut. I detaljplanen var det ett (t) istället för ett (T) som hade tillåtit 3D-fastighetsbildning.

Några andra hinder i planen än just ändamålet kan Rune inte se. Möjligen skulle fastighetsägare kunna reagera lite starkare på 3D-utrymmen eftersom de då avstår en del av fastigheten. Därför kan Rune tänka sig att det krävs en bra motivering för att genomföra en planändring. Hade 3D-lagstiftningen funnits när projektet startade hade de säkert använt sig av 3D-fastighetsbildning.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Rune säger att det registreringsmässigt känns bättre med 3D-fastighetsbildning eftersom det blir redovisat som en fastighet. Men Rune menar även att man med servitut har en lika stark rätt till utrymmet, mycket på grund av att det inte är tidsbegränsat. Rune tycker inte att det är klenk med ett servitut eftersom ett servitut registreras av LM och att det skrivs in, det är en formell handling som belastar någons fastighet och det finns dessutom en järnvägsplan som stödjer sträckningen. Däremot ville han gärna vara lite modern och vara först med att använda sig av 3D-utrymmen för tunnlar.

Ur förvaltningssynpunkt säger Rune att det med 3D-utrymmen är en fördel att veta att järnvägsfastigheten, i det här fallet Järnvägen 1:1, går hela vägen. Med ett servitut är det svårare att veta hur det går och hur ser det ut, men han tror att handläggningen hade blivit ungefär densamma oavsett om det handlat om servitut eller 3D-utrymmen. Några juridiska eller praktiska skillnader kan Rune inte se. Det är ingen annan som har rätt att nyttja tunneln utan att fråga ägaren när det gäller ett 3D-utrymme och du får likväl inte gå in på servitutsområdet utan att fråga servitutshavaren, säger Rune.

Servitut är möjliga att plocka bort om behovet skulle upphöra men när det gäller en järnvägstunnel är det ingen risk att behovet försvinner och därför är det ingen skillnad på varaktigheten mellan servitut och 3D-utrymmen.

Det finns alltid en risk med anläggningar som ligger under mark och det är vad folk ovan mark gör. Risken finns att någon borrar ner i tunneln, men den risken är lika stor oavsett om det handlar om servitut eller 3D-utrymmen. När det handlar om en tunnel på det djupet, nästan 20 meter ner under marken hela sträckan, är den risken liten. Dränering samt ledningar för telefon, vatten och avlopp ligger betydligt högre upp och ställer inte till några problem.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Det här med 3D-fastighetsbildning tror Rune kommer ta några år till innan det verkligen har satt sig i system på riktigt. Detaljplanerna som har varit ett problem kommer i framtiden att medge 3D-fastighetsbildning överlag tror Rune. Men det är svårt att veta hur Trafikverket kommer att göra framöver.

6.4.3 Tankar om det ersättningsrättsliga

Trafikverket yrkar på 0 kronor i ersättning. Leif Norell har skrivit ett yttrande som ger en ersättning på 3000, 6000 eller 10 000 kronor beroende på hur stor andel av fastigheten som påverkas, men det håller inte Rune med om. Rune menar att ExL är sådan att om det blir någon förändring av det ekonomiska värdet före och efter ska det utgå ersättning. Men värdet ändras inte med 3000 kronor för att det går en tunnel under, tycker Rune. Han menar på att det finns fastigheter som är värda 100 miljoner, och då går det inte att påvisa en marknadsvärdeminskning med 3 000 kronor.

Rune säger att de i Citytunnelprojektet har jämfört sig ganska mycket med Metron i Danmark. De har visserligen en annan lagstiftning men det är ändå jämförbart. Metron går under centrala delar av Köpenhamn och där betalades 1000 kronor per fastighet ut som en slags symbol för att de hade ställt upp. Rune tycker att en sådan ersättning är rimlig, men han tycker inte att det ska hänvisas till ExL och utifrån det säga att det handlar om en ekonomisk kompensation för intrånget.

Vad gäller bergvärme menar Rune att det inte är någon som har visat en aktiv plan på att borra efter bergvärme. Dessutom ställer sig Rune frågan om det realistiskt att investera i bergvärme om det finns en anslutning till fjärrvärme, eftersom det redan är billig värme.

6.5 Anders Cinthio

Intervju den 11 maj 2010.

6.5.1 Bakgrund

Anders är projektkoordinator på Trafikverket och projektleder förberedelserna inför starten av Citytunneln. Citytunnelprojektet lämnar över projektet till Trafikverket och Anders är kontaktpersonen in till förvaltningen. Han har jobbat på Trafikverket med det i 2,5 år och under den tiden har de förberett för hur organisationen som ska förvalta Citytunneln ska se ut. Det är mycket avtalsskrivande och val av entreprenörer, men även frågor som ”vem äger vad?” och ”vem har ansvaret för de olika delarna?” ska redas ut innan.

Innan Citytunneln har Anders arbetat på Trafikverket med Hallandsåsen i 6 år.

6.5.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Valet mellan 3D-utrymme och servitut

Anders har bara hört lite av resonemanget i valet mellan 3D-utrymme och servitut och säger att de nog tyckte att det var ett dyrt och ganska onödigt jobb att övergå till 3D-utrymme. Anledningen till det är att det är ganska många fastighetsägare som bor längs sträckningen vilket gör att det skulle blivit en lång och dryg process att ta allting en gång till. De har gått igenom processen med lantmäteriförrättning för servitutet en gång och i så fall hade de behövt göra allting en gång till. De insåg att om de skulle använda sig av 3D-fastighetsbildning skulle de löst det från början. Det är mycket möjligt att de hade använt sig av 3D-fastighetsbildning om projektet hade startat idag när lagstiftningen finns men det är svårt att säga, tycker Anders, då han inte är speciellt insatt i fastighetsbildningsbiten för Citytunneln.

Anders tror att ju förr fastighetsbildningsfrågorna löses desto mindre problem blir det senare i projektet. Det finns då en strategi om att det ska bildas ett 3D-utrymme, att anläggningen ska utformas på ett specifikt sätt och de har klart för sig vilka parametrar som finns att jobba med. Anders säger dock att när det är ett projekt som

löper över 10-15 år är det jättesvårt att få till allting direkt eftersom det dyker upp nya saker hela tiden som inte går att förutspå. Tekniken kan ändras och som i det här fallet med Citytunneln kan även lagstiftningen ändras under projekttidens gång. Ändringarna kan göra att det blir mycket enklare att söka tillstånd för olika saker eller att det blir precis tvärtom och att man istället skärper lagstiftningen. Men han tror att ju förr de viktiga strategiska besluten tas desto bättre är det för projektet. Eftersom 3D-lagstiftningen är relativt ny tror Anders inte att de hade riktigt klart för sig vad det var och att det inte är speciellt många som kan det här med 3D-fastighetsbildning riktigt ordentligt. Eftersom lagstiftningen är så pass ny har det inte dragits några stora erfarenheter av det än, som till exempel vad det kan få för konsekvenser. Det kommer att ta ett antal år innan det kommer att finnas en klarhet i hur det fungerar.

För att en ombildning från servitut till 3D-utrymme ska ske tror Anders att det måste vara någonting som triggar igång det. Finns det inget sådant incitament och ingen annan gör anspråk på marken nere vid tunneln är det antagligen inte aktuellt. Om det någon gång i framtiden byggs fler tunnelar i Malmö kommer de säkert att korsa Citytunneln och det kan då bli aktuellt. Det skulle kunna få följden att Trafikverket behöver stycka upp staden i tunnelfastigheter för att stärka ägandet och tillgängligheten till tunnelarna. Han har dock svårt att se att det skulle ske inom några år, det handlar snarare om många år fram i tiden. Tunneln har en livslängd på 120 år vilket gör att det hamnar inom den tidsspannen.

När det är två ägare som ska nyttja utrymmena kan det vara vettigt med 3D-utrymmen tycker Anders, är det däremot en ensam part är det inga problem. Det handlar mest om stationerna, för Anders kan inte riktigt se vitsen med 3D-fastighetsbildning för tunnelarna. Det är ingen annan som gör anspråk på jordlagret mellan marken och anläggningen, det ska enbart vara skyddande. När det handlar om en anläggning som är skild från andra byggnader tror Anders att servitut räcker till.

Hallandsåsen som Anders arbetade med innan har lösts med servitut och under den tiden stötte han inte på några problem som hade kunnat lösas bättre med 3D-fastighetsbildning.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Anders berättar att Trafikverket har väldigt många tunnelar runt om i hela landet. Han vet inte riktigt med vilka rättigheter alla är lösta, om det bara handlar om servitut, men på sikt tror han att det om 10-15 år är 3D-utrymmen som gäller rakt av. Precis som de redan har gjort på Citybanan i Stockholm. För Citytunneln handlar det i den här processen om att Citytunnelprojektet inte vill gå tillbaka och rota i det som redan är gjort, säger Anders. Eftersom Citytunnelprojektet är ett projekt som upplöses när byggnationen är klar släpper man allt då och av erfarenhet från förvaltningssidan lägger de inte pengar på sådant som redan är fixat och färdigt.

6.6 Olle Sjöblom och Björn de Maré

Intervju den 27 april 2010.

6.6.1 Bakgrund

De arbetar på den kommunala lantmäterimyndigheten i Stockholm och är ansvariga förrättningslantmätare för Citybanan. De tillhör båda de mer erfarna i Sverige inom 3D-fastighetsbildning.

6.6.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Valet mellan 3D-utrymme och servitut

En principfråga är om 3D-utrymmen eller servitut ska äga företräde. I valet måste hänsyn tas till FBL 3:1 3st. Olle säger utan att tveka att det alltid måste vara bättre att äga ett utrymme än att disponera det med servitutsrätt och att villkoret därmed är uppfyllt, lite provokativt kanske. Han menar att bland de som jobbar med 3D-fastighetsbildning har det utvecklats ett sätt att se på det. När 3D-lagstiftningen hade funnits några år fick Lantmäteriverket i uppdrag av departementet att göra en uppföljning. I den skulle de notera hur det tillämpades och hur regelverket hanterades. De var då ganska eniga om att FBL 3:1 3st skulle kunna sorteras bort eftersom den inte fyllde någon funktion i praktiken.

Prövningen

Lämplighetsprövningen är indirekt gjord i detaljplanen men den måste ändå göras i lantmäteriförrättningen. Även om de på den kommunala Lantmäterimyndigheten i Stockholm har varit med i plangenomförandet måste de formellt yttra sig om det. Fördelen för dem är att de gör den här bedömningen tidigt eftersom de samarbetar med planmyndigheten. Om de får en planskiss som kräver att det sker tvångsvisa fastighetsåtgärder vilka de inte finner stöd för i lagstiftningen, berättar de det för planförfattarna som i sin tur måste tänka om eftersom planen inte går att genomföra.

En annan fråga är om det i efterhand går att ändra från servitut till 3D-utrymme, till exempel för Citytunneln i Malmö. Det blir en fråga om någon berörd fastighetsägare skulle motsätta sig det. Villkoret i 3:1 3st är en skarp skrivning, till och med ovanligt skarp, och det blir upp till bevis om villkoret är uppfyllt eller inte i ett sådant fall.

Förrättningen

Ur förrättningsprocessens aspekt är det ingen större skillnad mellan 3D-utrymmen och servitut. Björn anser att det kan bli lite mer arbete kartmässigt med 3D-fastighetsbildning då det vid servitut går att skissa lite mer. Det extra kartarbetet leder dock till ett bättre resultat och innebär en större tydlighet vilket motiverar det extra arbetet med större noggrannhet. Olle håller inte riktigt med här eftersom han anser att det är samma krav på redovisning när det gäller utrymmen, däremot förekommer det en mängd olokaliserade servitutslösningar både som fristående åtgärder och i samband med 3D-fastighetsbildning. Till exempel om inte samtliga ritningar i en

byggnad finns över varje ledningsdragning och då istället tillåter att upplåta servitut för till exempel en kallvattenledning till förmån för det avstyckade 3D-utrymmet inom stammen utan att veta exakt var ledningen går. Då blir det en skiss precis som Björn säger, men utrymmet som sådant ska ha samma redovisningskrav. I praktiken kan det vara på det viset att de kräver lite mer av ett 3D-utrymme men rent juridiskt tycker Olle inte att det borde vara någon skillnad.

Fastighetsgränserna läggs i utkant av skyddszonen, generellt tio meter runt de utsprängda utrymmena. Det är inte tillåtet med reservutrymmen utan det måste vara ett projekt som omfattar utrymmet. Det finns ingenting, menar vi, i förarbetena som säger att en tunnel nödvändigtvis måste nöja sig med det utrymme som är utsprängt för det projektet och att skyddszonen sedan ska lösas med servitutsrätt. Det går mycket väl att ta in hela skyddszonen i 3D-utrymmet eftersom den zonen är intimt förknippad med själva tunneln. Det blir egentligen ingen större skillnad för fastighetsägaren så länge det finns tillräckligt med bergtäckning från ovankanten av skyddszonen, om skyddszonen löses med servitut får fastighetsägaren ändå ingen förfoganderätt över den delen. I praktiken blir det därför ingen skillnad mellan äganderätt och servitutsrätt eftersom det ändå inte är tillåtet att göra intrång inom den zonen. Skyddszonen blir ett positivt servitut vilket innebär en rätt för 3D-utrymmets ägare att utnyttja ett utrymme i angränsande berg som skyddszon men med föreskrifter om att den belastade fastigheten inte får göra intrång. Det blir ett totalt ianspråktagande vilket är det sätt som traditionellt har tillämpats för tunnlar tidigare. Det finns en gråzon i lagstiftningen om det här med totalt ianspråktagande för servitut. Björn vill påstå att det finns väldigt många bildade servitut som innebär totalt ianspråktagande som möjligtvis i efterhand skulle kunna anses tveksamma. För tunnlar menar Olle att om man ska ha en servitutslösning blir det ett totalt ianspråktagande, det går inte att komma ifrån. Om man skulle hårddra det på det viset skulle servitut för tunnlar inte vara lämpligt överhuvudtaget och det tror han inte att någon domstol skulle vara beredd att komma fram till.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Citybanan görs med 3D-fastighetsbildning vilket blev mer praktiskt i det fallet. Då servitut används finns det hela tiden ett rättsförhållande bland parterna. Om det istället är 3D-utrymmen som används, tunneln i det här fallet, besitts den med äganderätt istället, det vill säga att Trafikverket äger utrymmet. 3D-fastighetsbildning blir mer renodlat och det uppstår inte något rättsförhållande mellan två parter menar både Olle och Björn. Det blir tydligare vem som äger vad. Den rena äganderätten är att föredra framför servitutslösningen och vad det gäller Citybanan ser de ingen skillnad i arbetet för lantmätarna, det hade varit samma krav på handlingar och fastighetsbildningsförrättningen hade kostat lika mycket. Hade de behövt komma i en tvångssituation för byggnadsutrymmen som tillhör tomträttsinnehavare hade de inte klarat det med servitut utan de hade då varit hänvisade till frivilliga avtal eller expropriation. Det hade då alltså inte gått att bilda ett officiellt servitut men med tvångsvis 3D-fastighetsreglering kommer man åt tomträtterna. En nackdel blir såklart om man vänder på resonemanget, som fastighetsägare skulle det varit en fördel att bli belastad med servitut istället för att bli av med äganderätten till ett utrymme. För Citybanan

finns både stöd i detaljplan och järnvägsplan till 3D-fastighetsbildning och därför kan inte den kommunala Lantmäterimyndigheten säga nej till Trafikverkets yrkande om 3D-utrymmen.

Om det skrivs en servitutsupplåtelse för en tågtunnel där ändamålet är tydligt definierat blir det svårt att göra ändringar i framtiden. Det går att jämföra med ledningsrätten där det är på det sättet att om det finns en ledning för ett ändamål går det inte att dra fram ytterligare en till i samma utrymme men för ett annat ändamål. För att kunna göra det måste en ny förhandling med fastighetsägarna göras. Det betyder att om Trafikverket haft servitutsrätt för Citybanan och i ett senare skede ville upplåta någon typ av ledning i den skulle det inte finnas någon rätt att göra det. Det hade däremot varit möjligt om de ägt utrymmet. Tidigare har servitut fungerat bra, men då fanns det ett servitutsändamål och det var det som gällde. Nu har utvecklingen gått framåt och om det finns behov av att till exempel markförlägga en ledning vill man i möjligaste mån kunna utnyttja befintliga utrymmen och samlokalisera om det är möjligt. Det sparar mycket pengar om man kan lägga ner en ledning i en befintlig tunnel istället för att bygga en ny tunnel och lösa in mark för ledningsrätt. Stockholms kommun äger mycket tunnlar och kulvertar som de upplåter till ledningar med nyttjanderättsavtal. Hade de haft tunnlar och kulvertarna med servitutsrätt istället för äganderätt hade de inte kunnat göra på det sättet om inte ändamålet med servitutet varit ledningar. Fastighetsägaren märker ingen skillnad men rent juridiskt finns det en skillnad och då är äganderätten att föredra eftersom det inte blir några diskussioner.

Likheten mellan servitut och 3D-utrymmen är att samma utrymme tas i anspråk till hundra procent. Skillnaden är att i det ena fallet ägs utrymmet vilket innebär att ägaren själv kan ge tillstånd till ledningar och liknande men vid servitut är det tveksamt om det går utan en ny process. I praktiken är det 100 % förfogande över båda men inte i teorin. Det är det som är skillnaden för rena tunnelutrymmen, någon annan fastighetsrättslig skillnad finns inte. Om man sedan går in i byggnadsutrymmen, vilket är fallet med Citybanan, kommer man in på diskussionerna med 3D-fastighetsbildning i förhållande till byggnadsverk, konstruktivitet och så vidare. Det innebär en lite mer avancerad förrättningshantering med 3D-utrymmen i förhållande till servitut eftersom det innebär äganderättslösningar av byggnadens olika delar. Vid 3D-fastighetsbildning ägs de delar av byggnaden som ryms inom fastighetsgränserna för 3D-utrymmet medan det vid servitut ofta bara handlar om utrymmet i sig.

Både Olle och Björn tror att Trafikverket väljer rätt när de yrkar på 3D-fastighetsbildning, framförallt på grund av att det blir en tydligare fastighetsrättslig lösning i och med äganderätten.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Den 1 januari 2004 kom 3D-lagstiftningen som det fanns stora förväntningar på. Lantmäteriverket uppskattade att de under det första året skulle göra 200-300 ärenden. Det är först nu efter sex år som den siffran har nåtts. Det beror på att den efterfrågan som förväntades inte har funnits. Det handlar om en helt ny

fastighetsbildningsåtgärd vilket innebär att det finns ett visst försiktighetsmått, men nu stiger efterfrågan mer och mer.

Trafikverket var en av de instanser som starkt hejade på 3D-lagstiftningen av den anledningen att de trodde att det skulle vara till hjälp vid deras infrastrukturprojekt. Det fanns ett tryck från, inte enbart Trafikverket, utan även från andra som jobbade med infrastrukturfrågor att faktiskt kunna äga sin anläggning. Går järnvägen över mark blir det inga problem eftersom den marken regleras till en redan befintlig fastighet men då järnvägen går ner under marken kan det bli problem. Bergrum i största allmänhet, till exempel försvarsanläggningar, var uppe i diskussionen för att äganderättsmässigt kunna skilja marken ovan i och med 3D-lagstiftningen. Det fanns olika intressen för 3D-lagstiftningen, det var inte bara att kunna dela upp byggnader för olika ändamål.

Trafikverket är rätt bestämda, nu är det 3D-utrymmen som gäller. De yrkar inte på servitutlösningar utan de yrkar på att fastighetsbildningen för Citybanan äganderättsligt ska omfatta tunnelutrymmena samt skyddszon.

6.6.3 Tankar om det panträttsliga

Trafikverket belånar inte sina fastigheter vilket gör att det ur deras synvinkel inte blir någon skillnad panträttsligt. De har staten som garant, just nu i alla fall. Diskussioner om infrastrukturprojekt med upplåning förekommer eftersom det blir en hård belastning på statskassan. Nu kan staten låna pengar utan säkerhet men det är inte säkert att det är staten som äger infrastrukturen för all framtid. Det förekommer mycket bolagisering nu, ett exempel är stationsområdena som har bolagiserats med Jernhusen som ägare. Än så länge äger staten Jernhusen men snart kan det vara ett bolag i Hong Kong som äger till exempel tunnelbanan i Stockholm och då vill det till att alla rättsförhållanden är utredda. På den kommunala Lantmäterimyndigheten märker de av att det i vanlig fastighetsbildning kommer in utländska aktörer som har ett annat sätt att se på äganderätten. 3D-fastighetsbildning finns runtom i världen och är alltså ett känt begrepp. Rena 3D-fastigheter har inte varit något problem ur panträttsynpunkt vad jag vet. Det kan dock vara skillnad att pantsätta en tunnelfastighet och få ett värde på den eftersom frågan är vad marknadsvärdet kan vara för en järnvägstunnel. För den urholkade fastigen blir det inte någon skillnad panträttsligt om det är ett servitut eller 3D-utrymme. Frågan som uppstår ur den synvinkeln är om det uppstår någon marknadsvärdeminskning.

6.6.4 Tankar om det grannelagsrättsliga

I samband med att man införde 3D-lagstiftningen tillkom regler i JB som innebär att om det handlar om 3D-utrymmen gäller utökade regler för grannelagsrätten. I grunden innebär det ett skydd för fastigheter som ligger ovanpå varandra. Om någon inte underhåller sin del av byggnadsverket, och det leder till att grannfastigheten skadas, finns det tvångsåtgärder med föreläggande om att få underhållet skött på fastighetsägarens bekostnad. Såpass strikt är inte grannelagsrätten när det gäller

fastigheter i största allmänhet, där stannar det vid att du ska nyttja din fastighet på så sätt att grannen inte lider skada. Men vid 3D-fastighetsbildning har du en mer uttrycklig skyldighet att underhålla och det är den stora skillnaden mellan servitut och 3D-utrymmen. Men om du har servitutsrätt är det oftast utrymmet innanför byggnadens konstruktion som är upplåtet och någon annan äger både utrymmet och själva byggnaden med konstruktion. Då är frågan om du via en servitutslösning kan ålägga någon att bibehålla en byggnad för att du ska kunna utnyttja utrymmet för servitutsändamålet? Ja, kanske i viss utsträckning men det är inte prövat hur långt. Däremot för att bibehålla utrymmet, det vill säga den löpande driften, är det mer tveksamt. Om man jämför det med en väg finns det ett rättsfall. I det fallet handlade det om ett servitut där de försökte ålägga den tjänande fastigheten att även svara för driften men det gick inte. Om den vägen istället gått över en bro, och det inte hade gått att köra på den om bron inte bibehölls, skulle de då kunna ålägga den tjänande fastigheten att bibehålla bron, det vill säga själva konstruktionen. Rent teoretiskt sett borde det gå menar Olle. Men 3D-fastighetsbildning ger en mer tydlig skyldighet att bibehålla de byggnadsdelar som grannen är beroende utav. Det är alltså ett tydligare grannelagsrättsligt förhållande när det gäller 3D-fastighetsbildning än vid servitutslösningar, vilket även det talar för att 3D-utrymmen är att föredra.

6.7 Intervju med Per Mattson

Intervju den 27 april 2010.

6.7.1 Bakgrund

Per jobbar genom Trafikverket på projekt Citybanan i Stockholm. Pers uppgift i projektet är fastighetshandläggning. Det innebär att han hjälper till med kontakter med fastighetsägare, hyresgäster med flera. Han har hand om allt som berör det fastighetsrättsliga området helt enkelt. Det är allt från att förhandla fram avtal, överenskommelser om bland annat fastighetsbildning, tillfälliga nyttjanderätter och hantering av skador.

Per har tidigare, 1992-2001, jobbat på Banverkets regionkontor i Gävle. Där var han med på ett antal stora järnvägsprojekt mellan bland annat Uppsala, Gävle och Sundsvall. Han har även varit inblandad i den sydliga förlängningen av Botniabanan. Per har alltså erfarenhet av järnvägsprojekt, men de har varit betydligt mindre pengamässigt jämfört med projekt Citybanan.

6.7.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Valet mellan 3D-utrymme och servitut

Citybanan fastighetsbildas med 3D-utrymmen men Per tror inte att skillnaden hade blivit speciellt stor om de hade valt servitut istället. Den enda skillnaden hade varit på de platser där ingrepp i byggnader behövs och där det är tomträtter inblandade. I Stockholms stad finns många tomträttsshavare berättar Per vidare. Då tomträtter är inblandade handlar det om tre parter; Trafikverket, fastighetsägaren som är

Stockholm stad och tomträtthavaren. En tomträtt kan inte belastas med servitut och därför hade Trafikverket på de ställena fått använda sig av andra typer av avtalslösningar istället för fastighetsbildningsbeslut om de hade använt sig av servitut istället. Kanske hade det blivit på så sätt att de inte i några fall hade lyckats ta sig fram tvångsvis gentemot tomträtthavaren.

Per tror att det effektivaste är att fatta beslut tidigt vad gäller om det ska vara servitut eller 3D-fastighetsbildning. Ju tidigare Trafikverket kan bestämma sig, desto bättre anser Per. Nu var det, även om detaljplanerna innehöll möjligheterna för Citybanan att använda sig av 3D-fastighetsbildning, ändå lite extra funderingar kring det och en viss osäkerhet kring 3D-utrymmen som har skapat merarbete. Per är av åsikten att det är en klar fördel att ha med den fastighetsrättsliga biten i den tidiga planeringen. Till exempel hade de stora genomförandeavtalen mellan parterna säkert underlättats om de redan från början hade bestämt sig för 3D-fastighetsbildning.

Men det handlar inte bara om att fatta ett beslut tidigt utan de måste också vara rimligt säkra på att det går att använda 3D-fastighetsbildning, säger Per, eftersom det både tar tid och kostar pengar att byta metod. Ett byggnadsprojekt är som sin egen ekonomiska varelse under en begränsad tid, från start till dess att trafiken släpps på. Vid omvandling från servitut till 3D-utrymmen kan det alltid dyka upp nya frågor och det värsta en projektledare vet är sådant som riskerar att dra ut på tiden i slutändan. Det finns alltså en rädsla i det med större förändringar, som till exempel att ändra sig från servitut till 3D-utrymmen. Frågor som projektledaren då ställer sig är hur lång tid det tar och om de hinner bli klara. I slutändan av ett projekt är det alltid svårt att få ihop pengar, till skillnad från i starten, och det är något Trafikverket bör ha i tankarna då de analyserar det här med att byta metod under tiden som projektet fortgår.

Prövningen

Per kan inte se några problem i prövningen med 3D-utrymmen för järnvägstunnlar eftersom han tycker att det är självklart. Citybanan är en stor och komplex anläggning som borde vara ett praktexempel på när det är lämpligt att göra en 3D-fastighetsbildning, framförallt eftersom de kommer att kunna hålla ihop det på ett helt annat sätt än vad man kan med servitut. Per tycker att det bör ses som ett syfte precis som att skilja kommersiella lokaler från bostäder. Det pratades väldigt mycket om bergrum och sådant när 3D-lagstiftningen kom, minns Per, där bergrummen skulle skiljas från markfastigheten och han tycker inte att steget därifrån till tunnlar och den typen av lösningar är speciellt långt.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Per anser att fördelarna med 3D-fastighetsbildning är tydligheten, eftersom det blir en fastighet. Visserligen sker en redovisning i fastighetsregistret för både servitut och 3D-utrymmen, men det är enklare för Trafikverket att vara ägare till en fastighet än att vara servitutshavare. De är inte strikt bundna av servitutsändamålen och även om det ändå bara handlar om järnvägstunneln är de lite friare inför framtiden.

Hantering av tomträtter är också en av fördelarna med 3D-fastighetsindelning då det gör det hela mycket enklare. Vid 3D-fastighetsbildning har tomträtthavarna en tydligare ställning, de ska hanteras som om de vore fastighetsägare i förrättningen. Lantmäterimyndigheten kan därmed hantera alla de frågorna på ett helt annat sätt än om det hade varit servitut. Förhållandet mellan fastighetsägaren och tomträtthavaren förblir oförändrat efter fastighetsbildningen eftersom det bara är under tomträten som det ligger en urholkning i form av en tunnel.

Per säger att vid ett servitut har Trafikverket en rätt att utnyttja den aktuella delen av fastigheten i enlighet med servitutsbestämmelsen, det vill säga att det sätts upp ett ändamål och det är på det sättet utrymmet sedan får användas. Trafikverket är strikt bundna till hur ändamålet är formulerat i beslutet. Vill de använda utrymmet på ett annat sätt måste de gå in och begära en ändring av servitutet och det är inte det lättaste. Lyckas Trafikverket däremot få igenom en fastighetsbildning där de äger tunnlar, då är det mer flexibelt. En situation där det skulle kunna aktualiseras är till exempel om Trafikverket vill göra några kompletterande ledningsdragningar eller framdragande av ett tillbehör till järnvägen eller anläggningarna och någon hävdar att det inte står med i servitutsändamålet. Per kan inte ge något konkret exempel på vad det skulle kunna vara men kanske en säkerhetsanordning eller att teknikutvecklingen går framåt och att någonting om 30-40 år händer som man idag inte uppfattar som ett problem. För att då kunna ändra på det i Citybanan krävs en servitutsändring. Äger Trafikverket däremot Citybanan har de en större handlingsmöjlighet och det är enklare att lägga till något.

Ur Trafikverkets synvinkel kan Per inte se några nackdelar, men han säger att fastighetsägare nog kan uppleva 3D-fastighetsbildningen som ett större ingrepp i den enskilda äganderätten. Om Citybanan i framtiden skulle läggas ner och tas bort är det väldigt lätt att upphäva det med servitut eftersom servitutet då blir onyttigt och utrymmet ramlar tillbaka till fastigheten ovanför. Det fungerar inte på samma sätt med 3D-utrymmen eftersom Trafikverket fortfarande skulle ha kvar utrymmet. Det leder till att 3D-fastighetsbildning är ett lite större ingrepp, säger Per.

Annars skiljer sig inte servitut och 3D-utrymmen åt speciellt mycket. Det handlar mest om själva huvudkonstruktionen och hur det redovisas i register och akter. Angående överlåtelse säger Per att syftet inte är att överlåta tunneln utan det är att Trafikverket och staten ska äga fastigheten i all evighet. Därför är det viktigt med den stabilitet och tydlighet som ges vid 3D-fastighetsbildning.

Den enda risken Per kan se är att lagstiftningen är relativt ny och därför kan ifrågasättas. Per säger att det finns ett fall längs med Citybanan i Solna där fastighetsägarna har överklagat att det 3D-fastighetsbildas istället för att ha servitut. Trafikverket har fått ett förtida tillträde men överklagande tar tid och resurser, säger Per.

Per säger att det inte finns någon osäkerhet med 3D-fastighetsbildningens grunder och lagstiftningen som helhet. Sedan finns det naturligtvis bitar i den som Trafikverket

inte är nöjda med, säger han. Men 3D-lagstiftningen bygger ändå på FBL som skapades i början av 1970-talet och är en beprövad lagstiftning. Sedan har man hakat på lite regler på den och utökat den litegrann med ytterligare ett ändamål. Den delen som innehåller stora problem är kartredovisningen. Det är svårt att få till en bra redovisning av den nya fastigheten som är tredimensionell men skapad genom tvådimensionella ritningar. Det kan vara en sak om det handlar om en väldigt enkelt formad figur men när det är fall som Citybanan blir det svårare, speciellt runt om stationerna. Det går helt enkelt inte att täcka in allt. Även om Trafikverket tar fram avancerade ritningar har de inte möjligheten att se allt från alla vinklar. Per är rädd för att man kan hitta ställen där de inte riktigt vet var fastighetsgränsen går. Redovisningen är som sagt den stora osäkerheten enligt Per, men det blir inte mycket bättre i en servitutssituation.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Per är övertygad om att det kommer bli mer naturligt att använda sig av 3D-fastighetsbildning i framtiden. Men alla kommer inte att göra det eftersom det alltid finns de som tycker att så här har vi alltid gjort och det kan finnas många företag och myndigheter som är lite konservativa. Det går att dra en parallell med ledningsrätt där många kraftföretag har jobbat och jobbar fortfarande med servitut trots att Per tycker att det är en säkrare lösning att använda sig av ledningsrätt och LL. Per tror alltså att vi kommer att se något liknande med 3D-utrymmen, men att de i alla stora projekt i alla fall kommer att försöka få till en 3D-fastighetsbildning.

6.7.3 Tankar om det panträttsliga

En fördel med 3D-utrymmen är som sagt att Trafikverket äger Citybanan och då kan pantsätta fastigheten, men den biten är inte riktigt relevant för Trafikverket. Trafikverket jobbar helt med anslag och får pengar till sina projekt från avtalspartners.

6.7.4 Tankar om det ersättningsrättsliga

Per gör bedömningen att skillnaden i ersättning borde vara väldigt liten mellan servitut och 3D-utrymmen. Det handlar om marginella skillnader eftersom ersättningen baseras på att det ligger en volym nere i marken som inte får nyttjas av fastighetsägaren ovanför. I ena fallet är det en egen fastighet och i andra fallet är det en begränsning i rätten att nyttja utrymmet. Rent praktiskt blir skillnaden för fastighetsägaren inte speciellt stor. Ersättningen ska bedömas utifrån om det är någon skillnad i marknadsvärde för fastigheten med eller utan tunnel. Trafikverkets inställning är att det är mycket tveksamt om det blir någon skillnad i marknadsvärdet överhuvudtaget och Per menar att det inte går att visa den skillnaden. Tittar man på de argument som har tagits fram i olika PM, utredningar och diskussioner i olika lantmäteriförrättningar handlar det som har kommit upp mest om framtida bergvärme. Om tunneln går under en fastighets hela bredd utsläcker det möjligheten att borra efter bergvärme. Frågan är då vad det är värt och hur mycket det påverkar, säger Per. Han menar att 99,9 % av fastigheterna i Stockholms innerstad har fjärrvärme och

alltså inte är i något behov av bergvärme. Per anser att om fastighetsägarna inte kan komma på något mer än bergvärmen kan det inte handla om någon större marknadsvärdeminskning. En eventuell köpare tittar på vad fastigheten och byggnaden används till idag och vad som kan göras med det i framtiden. De kommer fortfarande finnas möjlighet att bygga till huset om det finns en detaljplan som stödjer det.

Ersättningen för bergvärmen är hämtad från ExL. Per säger att det pågår en diskussion om det eftersom själva fastighetsbildningen har föregåtts av en detaljplaneläggning och att det är i detaljplanen som möjligheten att nyttja fastigheten nedåt har begränsats. Det skulle då gå att hävda att det egentligen skulle vara ersättning enligt PBL för detaljplanebegränsningen och inte för själva fastighetsbildningen. En konsekvens av det skulle vara att fastighetsägaren inte skulle få någon ersättning i förrättningarna. Men Per tror inte att det går att resonera på det sättet eftersom det ändå finns en tydlig koppling mellan detaljplaneläggningen och projekt Citybanan. Det hänger intimt ihop vilket gör att det finns ett orsakssamband där, säger Per.

Det är Lantmäteriet som kommer att besluta om ersättningen till fastighetsägarna för Citybanan och Trafikverket kommer antagligen att yrka på 0 kronor i ersättning enligt Per.²⁸¹ Han har svårt att tro att de på Trafikverket inte kommer att överklaga ett beslut om ersättning som säger annat än 0 kronor. De tycker att om man tittar bakåt i tiden har det i många fall varit praxis med 0 kronor i ersättning för tunnelintrång. Det är en principfråga som praxis skulle ändras för och som inte bara har betydelse för Trafikverket utan även andra myndigheter. Det gör att Trafikverket vill ha det prövat innan de accepterar ett beslut om ersättning. Det finns ett fall som nämner en symbolisk summa och det finns även utredningar som har tagits fram av Lantmäteriverket och Leif Norell som pekar på att det vore rimligt med en ersättning någonstans mellan 5 000 och 15 000 kronor. Leif hänvisar till fallet från HD med optokabeln och att HD gjorde en skönmässig bedömning i slutet om ersättningens storlek. Med hänsyn till de höga fastighetsvärdena i Stockholm skulle ersättningen vara högre än den i optokabelfallet. HD använder sig av principen att fastighetsägaren har rätt till ersättning för intrång även när det inte går att påvisa någon marknadsvärdeminskning. Där är Trafikverket inte riktigt överrens med Leif Norell. Leif påstår att det skulle framgå av RF men enligt Per är kopplingen inte solklar. Det som står är att fastighetsägare har rätt till ersättning om de blir utsatta för expropriation. Det står egentligen ingenting om ersättning för den här typen av intrång där det inte går att visa på någon marknadsvärdeminskning säger Per. Men det är HD som har sagt det här och det är klart att det de säger är prejudicerande. Per tycker det ska bli spännande att se vad som händer när ersättningsbeslutet kommer och vad som händer i en eventuell domstolsprövning om Trafikverket väljer att gå vidare i det fall Lantmäterimyndigheten kommer fram till att ersättning ska utgå.

²⁸¹ Trafikverket har efter intervjun diskuterat en omprövning av inställningen i ersättningsfrågan och de kommer att bestämma sig i september.

Per tror inte att alla fastighetsägare kommer att yrka på en hög ersättning men det kommer säkert att vara en hel del. Han tror att de som sitter på värdefulla fastigheter, till exempel de kontorsfastigheter som är värda kring en halv miljard, kommer tycka att 5 000 eller 10 000 kronor är inget de är intresserade av. En rimlig ersättning i deras ögon handlar kanske om 1 miljon eller 10 miljoner. Det gör att det säkert kommer att vara en eller annan som vill få det prövat. Per är övertygad om att det kommer handla om yrkanden på en helt annan nivå än 5 000-15 000 kronor eftersom advokatkostnaderna är höga och att det kommer ske från de stora kommersiella fastighetsbolagen.

6.8 Intervju med Leif Norell

Intervju den 7 maj 2010.

6.8.1 Bakgrund

Leif arbetar på den Lantmäteriet i Gävle. Hans huvudområde är värdering och han arbetar mycket med att skriva värderingsmetoder och värderingsprinciper. Leif har mest sysslat med intrång i jord- och skogsbruk men även ledningsrätter och allmänna vägar. Dessutom har han arbetat lite med infrastruktur, bland annat har han gjort ett värderingsutlåtande för både Citytunneln och Citybanan där en schablonmässig ersättning beräknas.

6.8.2 Tankar om det ersättningsrättsliga

Tidigare var praxis när det gäller tunnlar att det inte utgick någon ersättning. Men 2007 sa HD i ett rättsfall att om det tillkommer en ny rättighet blir det även en ny belastning på fastigheten och då ska fastighetsägaren få ersättning. Det kan tyckas att det inte blir någon påverkan på marknadsvärdet men HD sa där klart och tydligt att det rör sig om en ökad rättslig belastning vilket ger ersättning. Det var en skada på upplåtelsen och då får fastighetsägaren full ersättning även för en liten skada.

Leif utgick från det nya fallet, istället för de äldre som säger noll kronor, eftersom han anser att det är nypraxis. Det är det som bör gälla nu och inte de äldre fallen, säger Leif. Utifrån det fallet tycker han att det är rimligt att det utgår en ersättning för marknadsvärdeminskning. I värderingsutlåtandena delar Leif in i tre klasser väldigt grovt. Klassindelningen motsvaras av att om en fastighet enbart belastas på ett litet hörn bör det utgå en liten ersättning, men om hela fastigheten belastas så släcks möjligheten att borra efter bergvärme ut helt och då bör ersättningen vara större. Fastigheterna ovanpå Citytunneln och Citybanan har olika marknadsvärde och Leif funderade på om han skulle titta på det och ge ersättning i form av någon procent eller promille av marknadsvärdet men det blev för komplicerat. Dessutom är det i stora drag samma marknadsvärde i hela Stockholms innerstad, detsamma gäller för Malmö tror han. Det blir självklart lite spridning men det togs inte med i schablonen. I Malmö är marknadsvärdena generellt lite lägre än i Stockholm.

Hans tanke var att schablonersättningen var för att de inte kan borra överhuvudtaget, för all framtid. Däremot om någon har konkreta planer och kan visa att de ska borra efter bergvärme ska den fastighetsägaren få en annan ersättning utöver schablonersättningen. Förlusten av att inte kunna borra inverkar på marknadsvärdet och schablonen är ett grovt mått på hur marknadsvärdet påverkas. Sen hur stor ersättningen ska vara kan man alltid diskutera, det går alltid att hävda att den ska vara någonting annat.

Precis som HD sa blir det en skönsässig uppskattning av ersättningen. I optokabelfallet fick fastighetsägaren 1 000 kronor för en ny ledningsrätt. Det var ute på landsbygd och det skulle kunna motsvara 10 000 kronor i Stockholm. I det fallet var det en rättslig belastning men Leif tycker att det blir likadant med en tunnel. Det blir en rättslig belastning eftersom fastighetsägarna inte kan använda fastigheten hur de vill och det blir därför en inskränkning i användningen av fastigheten precis som i rättsfallet. I rättsfallet motiverade domstolen ersättningen med fördyrade underhållsåtgärder vilket det inte blir vid en tunnel och det skulle kunna motivera en lägre ersättning men det handlar om högre markvärden i de båda tunnelfallen. Därför kom Leif fram till 10 000 kronor i Stockholm. Det var en skälighetsbedömning eftersom värderingar inte är någon exakt vetenskap utan det handlar mycket om bedömningar och tyckande, säger Leif.

Om bergvärme inte funnits hade fastighetsägarna fått någon tusenlapp just för den rättsliga belastningen, men ersättningen hade alltså blivit mindre. Det kan även jämföras med ett annat exempel som ger ersättning. Det handlar om de fall där det läggs en kabel under vattnet i en sjö. Det går inte att visa på att det blir några direkta olägenheter men det blir ändå en belastning på fastigheten varpå en liten ersättning ska utgå.

Ersättningen skiljer sig åt mellan Citytunneln och Citybanan. Huvudorsaken är att det är olika markvärden men Leif tänkte även på det med servitut kontra 3D-utrymmen. Han tycker dock att det i princip är samma intrång och det blir därför inte någon stor skillnad. Om även Citytunneln hade varit ett 3D-utrymme tror Leif inte att det hade blivit andra siffror i utlåtandet. Det är samma intrång och begränsad markanvändning i nyttjandet av fastigheten både vid servitut och vid 3D-utrymmen. Han tycker inte det är någon skillnad, det är till exempel samma hinder att borra efter bergvärme, eftersom servitut är på evig tid vilket gör att det borde vara i princip samma. Rent psykologiskt känns det kanske värre att bli av med äganderätten och det skulle kanske kunna motivera en högre ersättning. Det är svårt att spekulera om det kommer vara någon skillnad i framtiden men för egen del tycker Leif inte det.

Det som kan skilja mellan ett servitut och ett 3D-utrymme är om servitutshavaren eller fastighetsägaren vill lägga in något mer i tunneln, till exempel en ledning. Om tunneln ligger som servitut blir det en ny rättslig belastning som ska ersättas till skillnad från om tunnelutrymmet innehas med äganderätt. Om det går att hävda att det blir en ökad belastning med en ledning till borde fastighetsägaren få en tusenlapp till i servitutsfallet.

Det mest optimala hade varit om man tittat på vad varje fastighet är värd, hur mycket areal som tas i anspråk och om det är möjligt att borra på annat ställe. Egentligen ska det göras en individuell bedömning för varje fastighet där hänsyn tas till dem aspekterna. Med schabloner får vissa för mycket ersättning och andra för lite, vilket är ofrånkomligt. En sådan ersättning hade dock blivit alltför komplicerad. Vid intrång med kraftledning och vägar används till exempel schabloner och normer. Det finns olika syn på ersättningen. En del tycker att det ska vara noll fortfarande, att det inte blir något intrång och en del har en annan modell där hänsyn till exempel tas till markvärdet.

6.9 Intervju med Håkan Lindén

Intervju den 28 april 2010.

6.9.1 Bakgrund

Håkan arbetar på det statliga lantmäteriet i Stockholm där han är ansvarig för både 3D- och järnvägsförrättningar. Han var tidigare chef för en specialenhet där de jobbade mycket med järnvägsförrättningar varför han är ansvarig för det nu.

6.9.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Prövningen

3D-fastighetsbildning är det sista alternativet, därför har de varit försiktiga i uttalandena i lagtexten om vad som lämplig fastighetsbildning. Men Håkan tror att när 3D-lagstiftningen utarbetades avsågs järnvägstunnlar, tillsammans med mycket annat, vara lämpliga att 3D-fastighetsbilda. Han skulle inte reflektera närmare över att det skulle vara olämpligt. Hittills har de inte stött på några problem med 3D-fastighetsbildning. Men tanken har väckts om vad som är en olämplig 3D-fastighet. Det finns inga riktlinjer och inga formulerade tankar om det. Håkan kan inte se hur 3D-lagstiftningen skulle kunna ändras men det kommer kanske fram med tiden om problem uppstår.

Servitut för tunnlar är i princip ett totalt ianspråktagande men det finns även andra servitut som är det, till exempel servitut för vägar. Man kan resonera på lite olika sätt men när en tunnel byggs ianspråk tas ett utrymme som inte kan ianspråktagas av fastighetsägaren som till exempel bergtäckt.

Förrättningen

Om servitut för tunneln upplåts bör skyddszonen ligga med i servitutet, och inte som ytterligare ett servitut med ändamål skyddszon. Dessutom är det svårt att lösa eftersom det rent principiellt inte är tillåtet att lägga negativa servitut då ett servitut alltid ska vara positivt. Det gör att man hamnar i en situation där det finns skyddszoner som hindrar att överliggande fastigheter inte kan spränga, borra, gräva

och påla som de vill utan det blir begränsningar i överliggande fastighets förfoganderätt.

Den besvärliga hanteringen är i 3D-förrättningen rättighetsdelen. 3D-utrymmet ska fungera som en självständig enhet så långt det går och då behövs kompletterande servitut. Om det bortses från kartredovisningen och redovisningen av ritningar som behövs i servitutsfallet och som kan bli ganska omständig är det hur man löser frågorna om att få till alla rättigheter som är den svåra biten. Det skulle vara ett bra steg att utveckla kartredovisningen, det finns till exempel cad-system som skulle vara bra att använda. Det tror dock Håkan skulle bli väldigt svårt att lösa. Redovisningen kan bli något krångligare vid 3D-utrymmen men det beror på hur stora tunnlar det handlar om. Avgränsningen sker på precis samma sätt som vid servitut.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Det Håkan ser som fördel med 3D-utrymmen är att det finns en handlingsfrihet vid ägande av en fastighet, till skillnad från ett servitut som är upplåtet för ett specifikt ändamål. Till exempel kan en fastighetsägare, men inte en servitutshavare, upplåta rättighet för andra att nyttja tunneln. Att vara fastighetsägare innebär alltså att det går att vidta åtgärder utan att behöva ändra på ett servitut som fallet blir för servitutshavaren. I en tunnel kan en fastighetsägare lägga in ytterligare ett spår vilket inte skulle fungera i servitutsfallet eftersom servitutet då behöver ändras. Om du äger fastigheten har du rätt att bygga så länge du tar hänsyn till att du inte skadar annan angränsande fastighet. Det finns dock även ett hinder för att ändra 3D-utrymmen och det är om det finns en plan som hindrar ändring av användningen. Om du skulle göra något som inte överensstämmer med planen i ägandesituationen får markägarna del av vad som händer i planfrågan. Sedan är den tänkta ändringen beroende av om fastighetsägarna motsätter sig ändringen i planen. Det är till exempel inte tillåtet att, om det anges som (t) i detaljplanen, stoppa in högspänningskablar för kraftnät eller värmeenergi, utan att ändra till att det ska vara ett u-område i detaljplanen. Det innebär att friheten kanske inte blir speciellt stor ändå när allt kommer till kritan. Men inom de ramar som planen ger finns det möjligheter att göra förändringar i ett 3D-utrymme. Dessutom är det alltid bättre att äga, säger Håkan.

Om tunneln inte längre används för järnvägstrafik blir det ett smidigare förfarande med servitut eftersom det går att upphäva till skillnad från ett 3D-utrymme. Nackdelen med servitut är dock att tunneln inte går att använda för något annat ändamål än järnväg. Dessutom faller ansvaret för tunneln på de belastade fastighetsägarna eftersom det är fast egendom och det är ett problem. Det kan röra sig om ganska stora ersättningsfrågor om det vill sig illa men någon måste ansvara för anläggningarna. Vad gäller 3D-utrymmen vet man ännu inte riktigt hur det kommer fungera om anläggningen slutar att användas.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Det har börjat ta fart med 3D-förrättningar nu. Från början var det endast ett fåtal ärenden men det sista året har det kommit in fler förrättningar än tidigare. Det är

tydligt att marknaden har börjat vänja sig och att 3D-lagstiftningen är mer bekant. Det har gjorts ett antal 3D-förrättningar nu och det har visat sig fungera.

Håkan tror inte att det kommer bli standard med 3D-utrymmen för tunnlar eftersom alla inte har som mål att äga fastigheter. Ett exempel på det är SL, de vill i första hand ha servitutlösningar. Hela deras organisation är inriktad på att driva kollektivtrafik, till exempel tunnelbanan, och de vill inte bli inblandade i fastighetsfrågor eftersom det inte är deras bord.

6.9.3 Tankar om det panträttsliga

Ur belåningssynpunkt ser Håkan ingen större skillnad mellan servitut och 3D-fastighetsbildning eftersom rättigheter kan belånas. Om ett servitut knyts till en fastighet är servitutet ett tillbehör till fastigheten och kan därmed belånas. Trafikverket belånar dock inte sina fastigheter vilket gör att den aspekten inte har någon betydelse för dem.

6.9.4 Tankar om det grannelagsrättsliga

Begränsningen på de belastade fastigheterna eller på stamfastigheten blir densamma oavsett om det är servitut eller 3D-utrymme. Vid ägande av fastigheten faller begränsningen i och för sig in under reglerna i JB, som innebär att det inte är tillåtet att göra något som skadar angränsande fastigheter, till exempel att borra, spränga eller påla. Håkan skulle tro att Trafikverket som fastighetsägare till en tunnel ändå gärna vill ha begränsningarna publicerade och det får de genom en skyddszon.

6.9.5 Tankar om det ersättningsrättsliga

Det bör inte bli några stora skillnader i ersättningen mellan servitut och 3D-utrymmen. Håkan har hållit i förrättningen för en tunnel, i Norrortsleden, där ersättningen blev 4 000-16 000 kronor beroende på hur stor andel av fastigheten som blev belastad med servitutet. Han har även jobbat med järnvägstunnlar på Mälarbanan och där träffades frivilliga avtal mellan fastighetsägare och Trafikverket och där rörde det sig om en ersättning på 5 000 eller kanske 10 000 kronor. En järnvägstunnel innebär inte någon marknadsvärdeminskning utan det blir mer en ersättning för fördyrade möjligheter att installera bergvärme. Vid tunneln i Norrortsleden fick de fastighetsägare som hade direktverkande el ingen ersättning för förlusten av bergvärme eftersom det inte skulle varit ekonomiskt lönsamt för dem att installera bergvärme. Det är som med ledningsrätter, där finns det ett fall från HD som säger att en ersättning på 1 000 kronor är rimlig för själva belastningen, en form av en administrativ kostnad. Det är i princip samma sak för tunnlar eftersom det egentligen inte innebär något intrång. Något som kan fördyra bergvärmerna är att det kanske inte är möjligt att placera borrhål där det skulle ligga bäst då tunneln finns där.

6.10 Intervju med Åsa Runelöf och Marie Habor

Intervju den 29 april 2010.

6.10.1 Bakgrund

Åsa har arbetat på Vattenfall med marklösen, på Lantmäteriet med värdering och som egen företagare med fokus på intrång, fastighetsbildning samt värdering. Därefter har hon även arbetat på Trafikverket med Citybanan och nu på NAI Svefa som rättsekonom.

Marie började som förrättningslantmätare på det statliga Lantmäteriet i Stockholm och har sedan februari i år varit anställd hos NAI Svefa där hennes främsta arbetsuppgift är förrättningsförberedelser inför 3D-fastighetsbildningar.

6.10.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Valet mellan 3D-utrymme och servitut

Marie säger att vid 3D-fastighetsbildning är det viktigt att vara med i första steget vid framtagandet av detaljplanerna. Att det redan i dem definieras att det är möjligt att göra ett 3D-utrymme eftersom det vanligaste är att man har kvartersmark ovanför med rätt att bygga hus och ska det då in ett järnvägsändamål under måste det perspektivet in i planerna. Det är egentligen i ett ganska tidigt skede som valet måste göras, säger Marie. Åsa säger att det brukar vara på det viset att det görs en järnvägsplan när det handlar om järnväg och då måste detaljplanen och järnvägsplanen gå i takt hela tiden vilket gör att man måste tänka på hur man vill ha det.

Prövningen

Marie säger att själva lämplighetsprövningen ofta är ganska självklar när det gäller den här typen av projekt som till exempel Citybanan. I Handboken FBL står det att traditionell fastighetsbildning i första hand ska sökas och Åsa tycker att 3D-fastighetsbildning är lämpligare när det görs, som Marie nämnde, stora anläggningar. Åsa tycker inte att det finns några problem med prövningen men hon har inte heller själv brottats med frågan. Marie förstår och säger att om det finns olika aktörer med skilda intressen, en byggnad och att det sedan gröps ur med en tunnel under, har de inget samband med varandra eftersom det handlar om två helt olika parter. Anledningen till att skrivelsen finns i lagen är antagligen för att det inte ska börja 3D-fastighetsbildas bara för att det är möjligt. Men det är en ganska stor och kostsam process vilket gör att det faller på sin egen rimlighet att man 3D-fastighetsbildar om man inte tycker att det är värt att använda det.

Marie säger att det framförallt är planen som kan sätta stopp för 3D-fastighetsbildning. Det är där foten måste sättas ner ganska tidigt och bestämma sig för vilken metod som ska väljas för att sedan kunna styra järnvägsplanen och detaljplanen, menar Marie.

Åsa tror inte att det kommer bli speciellt många överklaganden i framtiden för 3D-fastighetsbildningen. Ur det perspektivet, lämplighetsprövningen, tror inte heller Marie att det kommer bli några större överklaganden.

Förrättningen

Åsa tycker att det är lämpligt att dra fastighetsgränsen så långt ut som möjligt för att säkra upp tunneln. Om det inte skulle vara möjligt går det att lägga ett servitut utanför men hon anser att det bästa är att få in så mycket som möjligt i fastigheten vid 3D-fastighetsbildningen.

Marie säger att antingen gör man en 3D-fastighet som står för sig själv eller ett 3D-utrymme. Vid det senare urholkar man och kopplar samman utrymmet med en traditionell fastighet. Marie säger att det inte går att koppla utrymmet till vilken fastighet som helst utan att det måste vara en fastighet i närheten. Åsa säger att det kan tänkas att de knyter utrymmena till järnvägsfastigheten som redan finns ovan mark och att de sedan lägger hela Citybanan som ett utrymme. Marie säger att det är med 3D-utrymmen precis som med vanlig fastighetsbildning, det går att lösa på väldigt många olika sätt.

Marie säger att en 3D-fastighetsbildning är kostsam men för ett stort infrastrukturprojekt med en miljardbudget är en förrättningskostnad på 300 000 kronor ingenting i sammanhanget. Däremot vid till exempel avskiljning av kommersiella lokaler från bostäder kan det ofta falla på att det är för dyrt. Även om det är kostsamt med 3D-fastighetsbildning tror Åsa att det ändå på sikt sparar pengar. Dessutom har hon svårt att se att det skulle kosta mer än en servitutsbildning.

Likheter och skillnader mellan 3D-utrymmen och servitut

Åsa var under den tiden hon jobbade på Trafikverket inblandad i fastighetsbildningsfrågan på Citybanan. Hon arbetade inte så mycket med projektet men hon hade en tydlig åsikt i frågan och det gjorde att Åsa drev fram att det skulle göras en 3D-fastighetsbildning och inte hålla på med servitut. Anledningen till Åsas åsikter är att hon anser att det blir tydligare och enklare med 3D-fastighetsbildning. Även det faktum att Trafikverket har som tradition att äga sina järnvägar genom järnvägsfastigheter som slingrar sig genom hela län är en orsak till varför tunnlar inte bör vara något undantag. Det är en tradition som är lite konstig, tycker Åsa, eftersom det blir en väldigt stor och komplicerad fastighet som i värsta fall har en lång lista med servitut knutna till fastigheten. Vad Åsa därför drev, förutom att det skulle vara 3D-fastighetsbildning, var att de skulle bilda järnvägsfastigheter som endast tillhörde Citybanan. Arbetshypotesen, Åsa vet inte hur det ser ut idag, var fyra registerfastigheter med 3D-fastighetsbildning. Det innebar att de skulle bli lätta att lokalisera och om det i framtiden behövs några kompletterande servitut är det enklare att se var de går och att de är knutna till just Citybanan. Det gör att det blir tydligt att här går Citybanan och den skär igenom de här fastigheterna som urholkas och den har de här servituten knutna till sig. Det kan framförallt vara bra i framtiden då det handlar om väldigt komplexa situationer i Stockholms city. Åsa tror att det är viktigt

att Trafikverket, om möjligheten finns, 3D-fastighetsbildar i och med att det ger en annan möjlighet att hitta och se hur det egentligen ser ut. Marie fyller i och säger att förr eller senare, genom andra fastighetsbildningar eller ledningsdragningar, kommer man att komma i kontakt med Citybanan och då måste avtalen kommas åt för att se hur det ser ut och vad de har för rättigheter. Det underlättar då att Citybanan är en egen fastighet istället för att den är löst med servitut. En annan fördel med 3D-fastighetsbildning är att det sker genom en förrättning och att dokumentationen hamnar i offentliga register. Samma sak sker visserligen även med officialservitut men om rättigheten istället regleras genom avtalsservitut eller genom nyttjanderättsavtal finns det en risk att de läggs i ett arkiv och sedan glöms bort eller försvinner och då är det svårt att veta vad som gjorts, säger Åsa. Dessutom kan det vara på det sättet att avtalen finns men att kartbilagorna är borta och då är det också svårt att veta vad rättigheten omfattar.

Åsa säger att nackdelen med servitut är att de ofta inte beskriver speciellt väl vad servitutet reglerar. Både servitut och 3D-fastigheter syns i de registerkartor som lantmäteriet har för att visa fastighetsindelningen i hela Sverige men servitut redovisas inte lika tydligt som äganderätt säger Marie. Även om ett servitut i slutändan också är en rättighet som ska bestå och behandlas är det enklare med en registerfastighet då den inte lika lätt faller mellan stolarna eftersom den är så mycket starkare än servitut, säger Marie. Hon tror också att många frågor belyses djupare i en fastighetsbildning än vad dem gör i ett servitutsavtal och tror att lantmäteribesluten avseende ett 3D-utrymme är väldigt preciserade för att man ska veta var ansvaret börjar och var det tar slut.

En annan fördel med 3D-fastighetsbildning är att äganderätten är mycket större och omfattar mycket mer, säger Åsa. Servitut är visserligen också ett ägande men enbart av just den rättigheten. När en fastighet ägs finns alla rättigheter med i grunden även om det sedan kan vara så att andra rättigheter urholkar äganderätten. I servitutsfallet vänder man på det, det vill säga att man redan avhängt sig från det som ligger i äganderätten. Servitut är som sagt också en typ av ägande men vid ägande genom 3D-fastighetsbildning är man en lika stark part gentemot den fastighet som blivit urholkad till skillnad från om att bara vara servitutshavare.

En nackdel med 3D-fastighetsbildning skulle vara att vända på Åsas resonemang ovan. Fastighetsägarna borde ur den synpunkten föredra servitutsrätt eftersom de vid 3D-fastighetsbildning avhänger sig fler saker. Marie säger att även om att de ska till ganska mycket när man drar en tunnel med servitut för att det skulle upphävas finns ändå möjligheten. Förflyttas istället äganderätten genom 3D-fastighetsbildning kan det nog upplevas som en större process av fastighetsägarna. Dessutom är 3D-fastighetsbildning nytt och det har inte gjorts speciellt många förrättningar än vilket antagligen påverkar fastighetsägarnas syn på det. Tidigare har allting lösts med servitut och när man nu fastighetsbildar istället blir det en större osäkerhet, fortsätter Marie. Åsa säger att allmänheten antligen har börjat lära sig vad ett servitut är efter många år och att nu tar det väl 20-30 år innan de har koll på vad 3D-fastighetsbildning är.

Marie säger att det i propositionen pratas mycket om de fall då 3D-förrättningen har börjat men att anläggningen sedan inte byggs. Om det händer måste utrymmet läggas tillbaks till den urholkade fastigheten. Det skulle kunna vara en nackdel, men hon kan inte se att det skulle kunna hända vid Citybanan. Ett infrastrukturprojekt i den storleken går inte tillbaka på det sättet, framförallt eftersom det är en lång process. När det väl kommer till fastighetsbildningen är Trafikverket redan på det klara med att det kommer att hända och att de ska bygga.

Vidare i propositionen nämns fördelarna med 3D-fastighetsbildning som är överlåtelse, lagfart, inteckning och pantsättning. Åsa säger att för Trafikverket har det bara betydelse på väldigt lång sikt ifall det skulle bli en privatisering av Trafikverket. Sådant har hänt i Europa men det är osäkert om det skulle hända här, säger Åsa. Det finns privata aktörer som använder järnvägen idag men i huvudsak äger staten det mesta av järnvägen och hyr ut banan till trafikaktörer.

Marie säger att eftersom ett sådant här infrastrukturprojekt är en väldigt stor investering med mycket kapital är det dumt att knyta upp det med servitut. Om det istället knyts till en fastighet blir det mer säkert. Det är likadant när det byggs stora byggnader och hus, då vill man äga marken det står på eller åtminstone ha tomträtt. Dessutom om man äger fastigheten som byggnaden eller anläggningen står på finns det möjligheter att sedan knyta servitut till fastigheten på ett helt annat sätt än om man har rätt till byggnaden eller anläggningen genom servitut eftersom det är svårt att knyta ihop ytterligare ett servitut med ett annat servitut. I och med att det handlar om tunnlar som går åt olika håll och att det dessutom ligger hus ovanpå innebär att det finns många samverkansfaktorer gentemot de andra fastigheterna, och ur den aspekten kan Marie också tänka sig är mer fördelaktigt med 3D-fastighetsbildning.

3D-fastighetsbildning i framtiden

Åsa tror på 3D-fastighetsbildning och hon fick uppfattningen när hon läste om varför lagen kom till att ett skäl var just att det skulle byggas mer tunnlar i tätorter och att det då skulle vara bra och praktiskt att använda 3D-fastighetsbildning.

Åsa har upplevt folks uppfattning om 3D-fastighetsbildningen som att de är lite försiktiga och osäkra på vad det är och om det blir bra och hur det ska göras. Hon upplevde en osäkerhet då hon jobbade på Citybanan och att folk var oroliga att det inte skulle bli bra eftersom det var nytt.

6.10.3 Tankar om det ersättningsrättsliga

Åsa säger att en viss skillnad borde det vara mellan servitut och 3D-fastighetsbildning, men att den kanske inte är speciellt stor. Det går att jämföra det med en väg. Det blir inte speciellt stor skillnad om man har servitut för en väg eller om man får en markremsa och Åsa tror att det är ungefär samma sak här. Åsa tycker att en tunnel är ersättningsberättigad eftersom det är svårt att säga att om man tar en viss sak i anspråk ska det inte bli någon ersättning på grund av att det inte går att mäta marknadsvärdeminskningen. Sedan finns det några rättsfall, till exempel

optokabelfallet, som säger att även om det inte går att mäta marknadsvärdeminskningen ska det utgå en schablonersättning. Det beror på att HD ansåg att det var en marknadsvärdeminskning enligt ExL 4:1. Likadant måste det bli här eftersom det är svårt att säga att det inte blir någon marknadsvärdeminskning alls. Det blir fånigt i sammanhanget när fastigheter är värda många miljoner och får några tusenlappar i ersättning men teoretiskt sett ska man ändå ha en ersättning. Det är svårt att hitta något jämförelsematerial eller någonting som kan säga vad minskningen är utan man får istället göra en uppskattning av vad som är skäligt och rimligt. Ersättningen baseras på reglerna i ExL och det är marknadsvärdeminskningen som ersätts, men den ersätts med en schablon eftersom man måste komma fram till ett resultat även om det inte går att mäta, säger Åsa.

Det är svårt att hitta jämförelsematerial och därmed ge en järnvägstunnel ett värde men domstolen brukar då säga att det ska göras en skälighetsuppskattning och optokabeln är det senaste fallet. Det har skett en liten utveckling i rättstillämpningen då rättspraxis har gått från att tycka att ingen ersättning ska utgå till att det ska vara ersättning. Åsa säger att i propositionen och utredningen till ExL pratas det mycket kring förstärkt äganderätt och det är lite det som det handlar om. I och med att äganderätten stärks upp går det mer och mer mot att det ska vara ersättning, säger Åsa.

Åsa säger att bergvärme är en del av marknadsvärdeminskningen eftersom det är något fastighetsägarna förlorar på att inte kunna använda sig av. De kan hävda i förrättningen att de vill ha ersättning för att de inte kan borra för bergvärme men det gäller att ha tillstånd för att borra, att planerna är rimliga och att det är ekonomiskt försvarbart annars utgår ingen ersättning. I Stockholm city är det svårt att få tillstånd för bergvärme säger Åsa. Marie säger att det även finns en viss begränsning av bergvärme. Dessutom finns det många tunnlar vilket gör att på många ställen i city går det inte att borra oavsett om Citybanan ligger där eller inte. Därför, tror Åsa, skulle de nog inte vinna framgång med en sådan talan i förrättningen utan det är enbart en schablonersättning som utgår. Men Åsa vet inte säkert för hon säger att rättsläget är lite osäkert eftersom det gått från ingen ersättning till att vara ersättning, om man tittar på det senaste rättsfallet.

6.11 Eije Sjödin

Frågor via e-post den 3 juni 2010.

6.11.1 Bakgrund

Eije Sjödin arbetar på Lantmäteriet i Gävle som fastighetsjuridisk expert.

6.11.2 Tankar om det fastighetsrättsliga

Det har säkert fungerat tillfredsställande med servitut, men äganderätt ger större frihetsgrader. Som ägare är utgångspunkten att man gör vad man vill med sin egendom. En servitutshavare har rätt att göra det som står i servitutet men inget annat.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

Omvänt skulle en fastighetsgräns kunna vara mer begränsande, hit men inte längre. Ett servitut skulle eventuellt kunna göras lite mer flytande till sin avgränsning. Men normalt sett går det att göra mer som ägare än som servitutshavare.

Om villkoret i FBL 3:1 3st säger Eije att skrivningen i propositionen är väldigt otydlig när det gäller servitut kontra 3D-fastighetsbildning. LMs tolkning är att möjligheten till servitut inte hindrar 3D-fastighetsbildning i tunnelfallet. Äganderätt kan inte tillskapas på annat sätt än genom 3D-fastighetsbildning och då bör det vara möjligt. Han tror vidare inte att lämplighetsprövningen i FBL 3 kap är något problem.

7 Jämförelse mellan tredimensionella utrymmen och servitut

I kapitlet görs en jämförelse mellan servitut och 3D-utrymmen av de aspekter som examensarbetet ska belysa. Aspekterna är de fastighetsrättsliga, panträttsliga, grannelagsrättsliga samt ersättningsrättsliga.

7.1 Fastighetsrättsligt

Det har visats att officialservitut är att föredra framför avtalsservitut vid stora projekt som en järnvägstunnel är och det är därför den typ av servitut som avses då jämförelsen mellan de båda metoderna görs. Den största skillnaden mellan servitut och 3D-utrymmen är äganderätten. Med ett servitut ”äger” du just det som upplåtelsen avser men om du innehar ett utrymme med äganderätt genom 3D-fastighetsbildning har du rätt till allt det som följer med äganderätten.

En annan skillnad vad gäller äganderätten är den skillnad vad gäller schaktmassorna och sprängstenen som uppkommer då en järnvägstunnel byggs. Om tunneln innehas med äganderätt genom 3D-fastighetsbildning äger Trafikverket även schaktmassorna och sprängstenen. Om tunneln istället innehas med servitutsrätt är det istället ägaren till den tjänande fastigheten som äger dem.

De grundläggande villkoren i lämplighetsprövningen skiljer sig inte åt. Skillnaderna är de särskilda villkoren som finns i FBL 7 kap och JB 14 kap för servitut samt FBL 3:1 3st och 3:1a för 3D-utrymmen. Rekvisiten i respektive paragraf ska prövas i varje enskilt fall.

En stor skillnad mellan servitut och ett 3D-utrymme märks i de problem som uppstår i de pågående projekten Citytunneln och Citybanan. Det är möjligt att en detaljplan kan förhindra 3D-fastighetsbildning genom att planen inte medger en egen användning. Tomträtter med byggnader på kan vara ett hinder mot servitut eftersom byggnaden på en tomträtt är att betrakta som lös egendom och officialservitut kan inte upplåtas i lös egendom. Om servitut används kan det innebära en krångligare fastighetsrättslig lösning än om 3D-fastighetsbildning används.

Det handlar i båda fallen om ett 3D-fastighetsutnyttjande men redovisningen kan skilja sig åt. När det gäller servitut är det en rättighet till själva utrymmet medan det för 3D-utrymmen handlar om ägande vilket gör att det kan behöva preciseras mer var gränserna går i anläggningen. Fastighetsbildningskartan ser dock troligen likadan ut eftersom Lantmäteriet inte markerar tredimensionellt. Sidoavgränsningarna markeras inte på plats i något av fallen utan koordinatsätts istället. Ofta behövs det en skyddszon, men så länge det finns tillräckligt med bergstäckning gör det ingen större skillnad om zonen är tillförsäkrad med servitut eller ingår i 3D-utrymmet. Både servitut och 3D-utrymmen redovisas i LMs registerkartor men servitut redovisas inte lika tydligt som äganderätt i form av 3D-utrymmen gör.

En annan skillnad mellan servitut och 3D-utrymmen är ändamålet. Vid ett servitut ska servitutsändamålet följas strikt. När det gäller 3D-utrymmen ska fastighetsändamålet följas men så länge ändamålet för fastigheten i sig följs är det tillåtet att lägga till något till anläggningen, vilket med ett servitut är svårare eftersom det då behöver ändras. Ett exempel på det här skulle kunna vara att tekniken utvecklas och att det i framtiden behövs läggas till något i spårområdet för anläggningens drift.

Vid ett eventuellt upphörande av anläggningen är det lättare att upphäva ett servitut än ett 3D-utrymme. De kan båda endast upphävas genom fastighetsbildning men för servitut finns det lagrum i FBL 7 kap som säger att ett servitut får upphävas till skillnad från 3D-utrymmet. Det finns inte lagreglerat hur det görs utan det får lämplighetsprövas om det kan regleras tillbaka till ursprungsfastigheten.

7.2 Panträttsligt

En järnvägsanläggning kan in-tecknas och belånas oavsett om den innehas med servitutsrätt eller med äganderätt genom 3D-fastighetsbildning. En tunnelanläggning är att anse som fast egendom till den härskande fastigheten vilket gör att det i servitutsfallet är den härskande fastigheten som genom servitutsupplåtelsen får ett högre värde och därmed ger möjlighet till ett högre in-teckningsvärde. Då en järnvägstunnel fastighetsbildas som ett 3D-utrymme blir det en egen fastighet och kan belånas på samma sätt som en traditionell fastighet.

7.3 Grannelagsrättsligt

I samband med 3D-lagstiftningen infördes utökade regler om grannelagsrätten i JB. Eftersom 3D-utrymmen i de flesta fall är beroende av omkringliggande fastigheter ställs det högre krav på hur fastighetsägaren ska sköta utrymmena. Ifall ett 3D-utrymme inte underhålls finns det till och med tvångsåtgärder att tillgå för att hjälpa bristen. Så strikt är inte grannelagsrätten för traditionella fastigheter, dit servitut räknas. För 3D-utrymmen finns det alltså en mer uttryckt skyldighet att underhålla, enligt JB 3:8. Dock gäller den utökade skyldigheten att underhålla endast om JB 3:5 är uppfyllt, det vill säga att olika delar av anläggningen ska höra till skilda fastigheter och minst en del av anläggningen ska höra till ett 3D-utrymme.

7.4 Ersättningsrättsligt

En eventuell skillnad i ersättning mellan servitut och 3D-utrymmen skulle vara mycket liten, där äganderätten då skulle generera mer ersättning. I de ersättningsutlåtanden som gjorts för både Citytunneln och Citybanan, där det fastighetsrättsliga är löst med servitut respektive 3D-utrymme, görs ingen skillnad på de olika tillvägagångssätten. De skillnader som föreligger ersättningsmässigt grundar sig på fastighetsvärdena och inte på de olika metoderna att tillförsäkra rättigheten till tunneln.

En skillnad som skulle kunna uppstå är i det fall då ytterligare något läggs till anläggningen. Om anläggningen innehas med servitut innebär det att, enligt NJA 2007 s.695, det tillkommer ytterligare rättslig belastning vilken ska ersättas. Innehas

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

istället anläggningen med äganderätt genom 3D-utrymme utgår ingen mer ersättning eftersom det reglerades då äganderätten förflyttades.

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

8 Analys

Materialet i kapitel 2-7 analyseras noggrant och problemställningarna diskuteras.

8.1 Skillnader mellan tredimensionella utrymmen och servitut

8.1.1 Fastighetsrättsligt

De största skillnaderna mellan 3D-utrymmen och servitut ligger inom det fastighetsrättsliga området. I början av examensarbetet var vi osäkra på lämplighetsprövningen för både servitut och 3D-fastighetsbildning av tunnlar. För servitut hade vi en tanke om att när järnvägstunnlar tillförskapas med servitut innebär det ett totalt ianspråktagande, vilket inte är tillåtet och det skulle därmed innebära att servitutet är olämpligt. Det utrymme som tas i anspråk tas med totalt ianspråktagande, men eftersom det handlar om ett utrymme som fastighetsägaren antagligen varken kan eller får nyttja på annat sätt eftersom det ligger väldigt långt ner i marken är det ändå tillåtet. Rent praktiskt kan fastighetsägaren inte använda sin fastighet så djupt ner i marken, men det finns undantag i form av främst bergvärme. De järnvägstunnlar som studerats i det här examensarbetet är belägna under stadskärnor och där blir inte bergvärmerna något stort problem eftersom det där varken är lönsamt eller många gånger inte ens genomförbart. Användningen på den tjänande fastighetens markplan störs inte av servitutet eftersom anläggningen både är horisontellt och vertikalt avgränsad. Dessutom har servitut traditionellt använts för tunnlar vilket gör att det ändå måste anses vara tillåtet.

Det vi var tveksamma till med 3D-fastighetsbildningen var om villkoret i FBL 3:1 3st kan anses vara uppfyllt vid bildande av järnvägstunnlar. Enligt paragrafen ska i första hand lösning sökas i den traditionella fastighetsbildningen, som i fallet med järnvägstunnlar skulle vara servitut, innan 3D-fastighetsbildning är ett alternativ. Om 3D-fastighetsbildning ska användas ska det stå klart att åtgärden är lämpligare än andra åtgärder, det vill säga servitut. Servitut har använts under lång tid för järnvägstunnlar och är väl beprövat. Det har uppenbarligen fungerat väl så en fråga att ställa sig bör då vara ifall det finns anledning att ändra på det eftersom det uppenbarligen har varit lämpligt tidigare. Vid examensarbetets slut har vi ändrat åsikt i frågan och vi anser nu att paragrafen är uppfylld. Dels på grund av det som sägs i propositionen om att när det handlar om en exklusiv rätt till en anläggning där den som avser att uppföra anläggningen även ska sköta underhållet blir det lämpligare med 3D-fastighetsbildning ur förvaltningssynpunkt. Dels är det en stor fördel att äga sin fastighet. Att det har varit lämpligt tidigare innebär inte att 3D-fastighetsbildning inte är lämpligare eftersom det alternativet inte har funnits innan. Trafikverket äger av tradition alla sina järnvägsfastigheter och ur den aspekten är det en klar fördel för dem att även kunna äga järnvägstunnlarna anser vi. Det ger en enhetlighet och det blir tydligare vad de äger. Det finns dock även ett annat sätt att se på den frågan. Eftersom Trafikverket idag innehar alla sina tunnlar med servitutsrätt kan man säga att det finns en tradition för det och att det borde tala för att servitutsrätt bör väljas även fortsättningsvis. Tidigare har inte alternativet 3D-fastighetsbildning funnits och

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

servitut har därför varit det naturliga valet och därmed blivit lite av en tradition. Dock menar vi att den traditionen har varit påtvingad i och med brist på valmöjligheter. Vi anser att den tradition Trafikverket har av att äga sina järnvägsfastigheter är starkare än den tradition de har av att ha servitut för järnvägstunnlarna och nu när möjligheten finns att 3D-fastighetsbilda kan den första traditionen förstärkas ytterligare genom att även järnvägstunnlarna innehas med äganderätt.

Äganderätt innebär dessutom en fri dispositionsrätt inom utrymmet medan en servitutsrätt endast innebär en rätt att nyttja området enligt de ramar som servitutsändamålet anger. Äganderätt genom 3D-fastighetsbildning innebär dessutom äganderätt till de schaktmassor och den sprängsten som uppkommer då en järnvägstunnel byggs. Schaktmassorna har inget större värde men det har däremot sprängstenen. Av den anledningen är det en fördel att äga tunneln och därmed också sprängstenen eftersom Trafikverket då har fri föfoganderätt över den.

Precis som många av de personer vi intervjuat anser vi att 3D-fastighetsbildning är att föredra även ur aspekten att det då är möjligt att dra störst nytta av utrymmet. Då järnvägstunneln innehas med äganderätt genom ett 3D-utrymme är det möjligt att i framtiden lägga in komplement till spåranläggningen. För ett servitut finns det ett specifikt ändamål som oftast är väl beskrivet och det kan vara svårare att till det lägga till något komplement. Skulle komplementet inte stämma in på servitutsändamålet behöver det ändras för att det ska vara möjligt att lägga in komplementet i anläggningen. Under intervjuerna har fastighetsändamålet diskuterats och utifrån dem verkar åsikten vara att det går att lägga in ett komplement till järnvägsanläggningen, om den innehas genom äganderätt, så länge det inte strider mot fastighetsändamålet som i fallet med en järnvägstunnel är trafik. Av den anledningen går det inte att lägga in något som inte har med anläggningen att göra men möjligheten är större än vid servitut. Vi anser dock att det är sanningen med modifikation. När en fastighet väl är fastighetsbildad för sitt ändamål anser vi att den kan användas till i princip vad som helst under förutsättning att det finns erforderliga tillstånd, som till exempel bygglov och miljötillstånd. Vi tror inte att en redan bildad fastighet kommer att ifrågasättas ifall ytterligare något läggs in i anläggningen även om det inte har med fastighetens ändamål att göra, vilket talar ännu mer för att 3D-fastighetsbildning ska väljas.

Efter vad som framgått av intervjuerna blir redovisningen förmodligen tydligare vid 3D-fastighetsbildning. Ett exempel på det kan ges av en jämförelse av tunnelbanan och Citybanan i Stockholm. Tunnelbanan består av en mängd servitut som alla är knutna till en hisschaktsfastighet vilket gör redovisningen komplex. Fastighetsbildningen är inte klar för Citybanan än, men det rör sig endast om ett fåtal 3D-utrymmen med ett mindre antal servitut än vid tunnelbanan. Det är enklare att redovisa fastigheter och äganderätt än servitutsrätt på ett tydligt sätt. Vid en första anblick är det lättare att se hur den fastighetsrättsliga lösningen ser ut vid 3D-utrymmen än vid servitut eftersom ett 3D-utrymme utgör en egen fastighet till skillnad från servitutet. Det har dock inte undersökts utförligt varpå ingen närmre analys kan göras. Det som kan sägas är det än så länge inte går att redovisa

anläggningarna tredimensionellt men tydligheten verkar vara större då ett 3D-utrymme redovisas än i servitutsfallet.

8.1.2 Panträttsligt

En järnvägstunnel, som är tillförsäkrad genom servitut, är en anläggning uppförd på annans fastighet avsedd för stadigvarande bruk vilket innebär att den är att räkna som fast egendom till den härskande fastigheten. Det innebär att servitutet indirekt, genom den härskande fastigheten, kan intecknas. Även ett 3D-utrymme kan intecknas eftersom det är en självständig enhet. Dock spelar inte det så stor roll eftersom Trafikverket inte har något behov av att belåna sina fastigheter då de är en statlig myndighet och därmed har staten som garant. Även om vi inte tror att det är omöjligt att järnvägarna så småningom kan komma att drivas i privat regi, anser vi att det ändå inte är någon större skillnad panträttsligt mellan servitut och 3D-utrymmen. Om järnvägstunnlar kommer behöva belånas i framtiden går det att inteckna både ett servitut och ett 3D-utrymme som innehåller en järnvägsanläggning, så länge det är möjligt att sätta ett ekonomiskt värde på det. I dagsläget är det svårt att sätta ett ekonomiskt värde på en järnvägsanläggning men om den i framtiden skulle hamna på en privat marknad kommer det antagligen gå att göra det.

8.1.3 Grannelagsrättsligt

Det finns grannelagsrättsliga regler som reglerar samverkan mellan olika fastigheter. Bland annat är det inte tillåtet att gräva så att angränsande fastighet skadas. Genom de reglerna kan det tyckas att järnvägsanläggningen är skyddad men trots det används skyddszoner kring både Citybanan och Citytunneln. Skyddszonen är på båda ställen cirka 10 meter. För Citybanan ingår skyddszonen i 3D-utrymmet och för Citytunneln ingår den i det bildade officialservitutet som täcker in hela tunneln. Trots de grannelagsrättsliga reglerna anser vi att det bör användas skyddszoner kring järnvägstunnlar eftersom det annars finns risk för att en oaktsam granne av misstag råkar skada anläggningen. Reglerna i JB gäller i alla fall men en skyddszon ger en extra tydlighet mot närliggande fastigheter. Både handboken FBL och de vi pratat med säger att en skyddszon är viktig för att inte riskera anläggningens varaktighet. Däremot anser vi att, till skillnad från hur det lösts i Malmö och Stockholm, att skyddszonen bör tillförsäkras med ett negativt servitut och inte att det ska ingå i anläggningen. Framförallt när det gäller 3D-utrymmen eftersom de innehas med äganderätt vilket innebär att fastighetsägaren har rätt att göra vad den vill. Ett negativt servitut innebär däremot endast ett förbud mot den tjänande fastighetens ägare att göra det som bestäms i servitutsändamålet och det medför inte någon rätt för den härskande fastighetens ägare att utföra något på området. Att låta skyddszonen ingå i anläggningen innebär dessutom, om anläggningen är säkrad genom 3D-fastighetsbildning, att konflikt kan uppstå med lämplighetsvillkoren. Ett 3D-utrymme ska inte vara större än det utrymme som är nödvändigt för anläggningens bibehållande. En skyddszon på ett tio-tal meter anser vi kan hamna i gränslandet mellan vad som är tillåtet och inte tillåtet. För Citybanan har det visat sig vara möjligt

att inkludera skyddszonen i 3D-utrymmet men eftersom vi anser att ett servitut uppfyller syftet med skyddszonen väl tycker vi det är tillräckligt.

En fördel med att låta skyddszonen ingå i servitutet eller 3D-utrymmet är dock att det blir en tydligare redovisning av fastighetsindelningen och för Trafikverket innebär det en större förfoganderätt. Ett 3D-utrymme innebär utökade grannelagsrättsliga regler än vad som gäller för ett servitut om JB 3:5 är uppfyllt. Den paragrafen innehåller dock två villkor som måste vara uppfyllda där det ena är att olika delar av anläggningen ska höra till skilda fastigheter. Det villkoret innebär att de särskilda bestämmelserna främst troligen kommer i fråga om stationerna eftersom det där ofta är mer komplexa lösningar och villkoret förmodligen är uppfyllt. För tunnlar är det också uppfyllt om någon del av anläggningen hör till en annan fastighet. I det här examensarbetet har vi dock inte gått in på de detaljfrågorna varpå det är svårt att besvara frågan om de grannelagsrättsliga reglerna innebär ett utökat skydd för en järnvägstunnel om rätten till den är tillförsäkrad genom 3D-fastighetsbildning.

8.1.4 Ersättningsrättsligt

Ur ersättningssynpunkt verkar det inte vara några stora skillnader mellan servitut och 3D-utrymmen. Man kan ställa sig frågande till att ersättningen ska vara densamma i de båda fallen eftersom 3D-fastighetsbildning innebär att äganderätten frångår fastighetsägaren. I servitutsfallet finns det upplåtna utrymmet kvar men utan rätten att nyttja utrymmet. Ur den synvinkeln borde ersättningen vara högre för 3D-fastighetsbildning. Reglerna för en eventuell ersättning hittas i ExL och grunden för den är att marknadsvärdeminskningen ska ersättas. Eftersom utrymmet inte har något egentligt värde för någon fastighetsägare går det inte att utläsa någon skillnad mellan marknadsvärdeminskningarna i de olika fallen, om det ens uppstår någon marknadsvärdeminskning överhuvudtaget. Som läget är idag ser det ut som att det vid en eventuell ersättning kommer att ges ett schablonvärde som baseras på rättspraxis. Vi tycker att ersättningen ska vara en schablonersättning och inte en direktuppskattning med ett marginalvärde eftersom en tunnel går betydligt djupare ner än det exempel med underjordiska ledningar som nämns i 3.7. Om direktuppskattning används bör marginalvärdet vara betydligt lägre än 20 % men inte ens då hade det varit rättvist mot den som tar utrymmet i anspråk.

För järnvägstunnlar ges schablonersättningen på grund av att möjligheten för fastighetsägarna att borra efter bergvärme utsläcks. Vi anser därför att ersättningen bör vara i samma storleksordning oavsett om utrymmet tagits i anspråk med servitutsrätt eller med äganderätt genom 3D-fastighetsbildning eftersom det är samma utrymme som tas i anspråk med samma begränsningar. Vi tycker även att det faktiskt ska utgå en schablonersättning för intrånget av järnvägstunnlarna eftersom det trots allt handlar om en rättslig belastning. Även om belastningen är liten ska intrånget ersättas, precis som i rättsfallet NJA 2007 s.695. De rättsfall som har gett 0 kronor i ersättning kan anses vara utslagna i och med att det senaste rättsfallet dömer ersättning. Det kan däremot diskuteras om det egentligen inte är att räkna som allmänvanligt med tunnlar i stadskärnor, framförallt i Stockholm där det redan finns en tunnelbana, och att det därför inte skulle utgå någon ersättning. Men precis som

Leif Norell anser vi att hänsyn inte ska tas till influensregeln, ExL 4:2, vilket gör att resonemanget om det allmänvanliga inte har någon betydelse.

Det som däremot kan tänkas bli skillnad i fråga om ersättning vid servitut eller 3D-utrymme är i de fall då det finns sprängsten i marken där tunneln ska byggas. Sprängstenen har ett högt värde och det är då möjligt att ersättningen blir olika för respektive metod. Det har dock inte undersökts i det här arbetet varpå vi inte tar någon hänsyn till detta resonemang.

8.2 Valet

Problemen som har uppstått för Citytunneln med planer som inte medger 3D-fastighetsbildning anser vi vara knutna till att Citytunnelprojektet startades upp innan 3D-lagstiftningen kom 2004. Det känns inte som att Trafikverket har haft något riktigt val vid Citytunneln. Projekt Citybanan startades upp senare och har därför utan problem kunnat använda sig av 3D-utrymmen istället för servitut, vilket gör att de i det fallet kunde välja mellan metoderna. Vår bedömning är därför att det framöver i kommande projekt inte kommer att finnas några hinder, varken i detaljplanearbetet eller på annat sätt, för 3D-utrymmen för tunnlar och att det kommer att användas i större utsträckning när 3D-lagstiftningen har några år på nacken.

3D-lagstiftningen finns idag och alltså finns valet att ombilda servitutet för Citytunneln till ett 3D-utrymme men en ombildning är kostsamt eftersom det kräver detaljplaneändringar. Frågan är om skillnaden mellan servitut och 3D-utrymmen är tillräckligt stor för att lägga ner tid och pengar på något som egentligen inte är nödvändigt. Det är något som Trafikverket får fundera över. Om inte annat kommer Trafikverket i framtiden, när Citytunneln och Citybanan är i bruk, kunna se skillnaden rent praktiskt mellan servitut och 3D-utrymme.

Av vad vi kan se är det viktigt att göra valet mellan 3D-utrymme och servitut tidigt i processen. För att det överhuvudtaget ska gå att göra ett val krävs det såklart att det finns något att välja mellan, till skillnad från hur det var i fallet med Citytunneln. Då uppstod istället ett nytt val en bit in i processen och ställning fick då tas till om Citytunneln skulle ombildas från servitut till ett 3D-utrymme. Ett sådant val är svårt att göra eftersom det dels innebär merarbete samt på grund av att det är, i ett stort projekt, i uppstartandet som de största resurserna finns. Det är bättre att göra valet i början eftersom hänsyn då kan tas till valet i det fortsatta arbetet, ett tydligt exempel där är detaljplanen. I början av ett projekt är valet tvunget att göras och viljan att göra valet är därmed stor. Ju längre projektet går desto svårare är det att byta riktning, om det inte är nödvändigt vill säga, eftersom det oftast innebär att projektet tar några steg tillbaka varpå ambitionen minskar. Det gör att fördelarna med ett nytt val ibland inte överväger de nackdelar som uppstår i form av en kostsam och tidskrävande process. För Citybanan i Stockholm kunde valet göras tidigt vilket har gjort att parterna har kunnat anpassa det fortsatta arbetet efter valet av 3D-fastighetsbildning.

8.3 Lagstiftningen

Det problem som uppmärksammades i avsnitt 3.9 avseende om servitutsvillkoren kan vara uppfyllda för ett utrymme som nyttjas tredimensionellt anser vi inte vara ett problem för järnvägstunnlar. Det rekvisit som kan diskuteras är det totala ianspråktagandet men som nämnts i avsnitt 8.1.1 ser vi inte att det inte skulle vara uppfyllt. Det problem som istället skulle kunna hindra att ett servitut bildas är ifall det inte finns någon fastighet att knyta servitutet till. En fastighet kan nybildas men den får inte bildas för att ha som enda uppgift att servitut ska knytas till den. Skulle hisschaktet på Gärdet ha fastighetsbildats idag, för att på så sätt kunna knyta alla servitut som har med tunnelbanan att göra till den, är det tveksamt om det ansetts vara lämplig fastighetsbildning. Dock blir förmodligen inte det ett problem för Trafikverket då järnvägstunnlar bildas eftersom Trafikverket har järnvägsfastigheter ovan mark vid alla tunnlar.

För Citybanan i Stockholm var tanken redan från början att använda 3D-fastighetsbildning om det var möjligt och förekomsten av tomträtter förstärkte valet ytterligare. Som nämnts kan inte officialservitut upplåtas i tomträtter i de fall då servitutet även berör byggnader eftersom de då klassas som lös egendom. Det behövs då istället andra fastighetsrättsliga åtgärder. Vi tycker att de på projekt Citybanan gjorde rätt i att välja 3D-fastighetsbildning för att undvika de andra lite krångligare åtgärderna. 3D-fastighetsbildning ger en mer enhetlig lösning eftersom det annars med servitut skulle behövas ett antal olika avtal. De olika avtalen hade blivit avtalservitut och för det krävs frivilliga överrenskommelser. Om inte överrenskommelser kommit till stånd hade Trafikverket fått ta till expropriation vilket är något som bör undvikas eftersom det innebär ett kraftigt ingrepp i äganderätten enligt RF.

I avsnitt 4.7 nämndes att 3D-fastighetsbildning kan innebära merarbete i de fall då fastighetsbildningen berör befintliga byggnader. Då krävs en större noggrannhet för hur gränserna ska dras men det ser vi inte som ett problem utan snarare som en fördel eftersom det är önskvärt med så hög grad av tydlighet som möjligt.

För Citytunneln i Malmö har detaljplanen haft stor betydelse i frågan om 3D-fastighetsbildning. Detaljplanen medgav inte 3D-fastighetsbildning eftersom den antagits innan 3D-lagstiftningen kom. Möjligheten att ändra detaljplanen finns, men det är en kostsam och tidskrävande process då det bland annat kräver nytt samråd med samliga berörda parter. På grund av att en ändring av detaljplan krävs bör prioriteten ligga på stationerna eftersom de är mer komplexa anläggningar än själva tunneldelen. Det finns för dem oftast ett behov av att kunna dela upp användningen på olika plan för olika aktörer. Nu lutar det åt att inte heller stationerna kommer att 3D-fastighetsbildas utan hela Citytunneln kommer att ligga kvar som ett servitut. Som sagts tidigare tror vi dock inte att det här problemet kommer att innebära ett problem i framtiden när detaljplanerna har anpassats till 3D-lagstiftningen.

De båda lagstiftningarna är väldigt olika ur aspekten hur beprövade de är. Servitutslagstiftningen har funnits länge och servitut är ett välkänt begrepp till

skillnad från 3D-lagstiftningen som är relativt ny och än så länge har inte så många förrättningar gjorts. Det faktumet anser vi dock inte vara till någon nackdel för någon av lagstiftningarna. Servitutslagstiftningen har visats fungera bra för järnvägstunnlar och därtill finns även omfattande rättspraxis. 3D-lagstiftningen är som sagt ny men det ser vi inte som ett hinder mot 3D-fastighetsbildning förutom problemet med detaljplaner som har uppstått. Vi ser ingen anledning att i 3D-lagstiftningen precisera närmare för vilka ändamål 3D-fastighetsbildning får ske utan FBL 3:1 3st är tillräcklig för att förhindra olämplig fastighetsbildning. I propositionen pekas dessutom en del ändamål som särskilt lämpade ut, bland annat underjordiska utrymmen, och därmed finns det inget behov av att ange dem i lagtexten.

8.4 Tredimensionell fastighetsbildning i framtiden

3D-fastighetsutnyttjandet har funnits länge. Delar av fastigheter, byggnader och anläggningar har utnyttjats på olika sätt där användningarna har varit skilda från varandra. I propositionen till 3D-lagstiftningen pekas just den typen av 3D-fastighetsutnyttjande ut. Syftet med lagstiftningen var att kunna separera användningarna även äganderättsligt. Bland annat pekas bergtrum och tunnlar ut i propositionen som anläggningar där 3D-fastighetsbildning vore att föredra. Det finns alltså idag en lagstiftning som möjliggör ägande av utrymmen som 3D-fastighetsutnyttjas istället för att utrymmet tillförsäkras med servitut. Trafikverket har som tradition att äga sina järnvägsfastigheter ovan mark. Tidigare har inte möjligheten att äga tunnlar funnits, vilket har gjort att de har löst rättigheten till dem med servitut. Nu däremot, med den nya lagstiftningen, öppnas en ny möjlighet för Trafikverket att äga all sin mark för järnvägsändamål och på så vis slippa de avbrott i fastighetsindelningen som annars blir till följd av servitut.

Avslutningsvis tror vi att behovet av infrastrukturanläggningar kommer att fortsätta öka i takt med att befolkningen ökar och förtätning av städer sker. På de ställen det finns plats att förlägga järnvägar ovan mark kommer det att göras men i städer kommer det bli mer och mer platsbrist för infrastrukturanläggningar ju mer de förtätas. Det innebär att behovet av att förlägga dem under mark ökar, det vill säga att 3D-fastighetsutnyttjandet ökar. Passande nog finns det nu en lagstiftning som kan tillgodose ägandet av anläggningarna under mark. Servitutslagstiftningen har fungerat för järnvägstunnlar och andra utrymmen som varit 3D-fastighetsutnyttjade men den har, av vad det framgår från 3D-lagstiftningens proposition, inte varit optimal. Officialservitut kan fortfarande användas för 3D-fastighetsutnyttjande, men i och med att det numera faktiskt finns en lagstiftning som är menad för den typen av fastighetsutnyttjande bör den också användas.

Att det dessutom redan har 3D-fastighetsbildats två tunnlar, den betydligt större i Stockholm och den mindre kalkbrottstunneln i Malmö, tyder på att viljan och ambitionen att 3D-fastighetsbilda finns.

8.5 Vidare forskning

En idé är att undersöka vad skillnaderna kan tänkas vara mellan servitut och 3D-utrymmen ur den skadeståndsrättsliga aspekten. Det hade i det fallet varit intressant att studera Hallandsåsen och om konsekvenserna av det projektet hade sett annorlunda ut ifall tunneln innehafts med äganderätt genom 3D-utrymme istället för servitut som idag är fallet.

En annan idé vore att undersöka vidare hur redovisningen i förrättningshandlingarna skiljer sig åt. Eftersom det ännu inte gjorts många 3D-fastighetsbildningar vad gäller utrymmen under mark är en sådan jämförelse svår att göra i dagsläget men i framtiden hade det varit intressant att utreda om redovisningen i karta och beskrivning skiljer sig åt mellan servitut och 3D-utrymmen.

Ytterligare ett ämne för ett annat examensarbete är att utreda vad sprängstenen kan ha för inverkan då ersättningen ska bestämmas i fallet med 3D-fastighetsbildning.

9 Slutsats

Examensarbetets slutsats, utifrån den information som presenterats samt den analys som gjorts, redovisas.

En järnvägstunnel innebär ett 3D-fastighetsutnyttjande. Tidigare har tunnlar tillförsäkrats genom servitut eftersom det inte funnits något annat alternativ. 2004 kom 3D-lagstiftningen vilket innebar en möjlighet att även äga det utrymme som utnyttjats tredimensionellt. I propositionen för 3D-lagstiftningen pekas infrastrukturanläggningar ut som ett exempel då 3D-fastighetsbildning bör användas. Det tillsammans med det konstaterande att en järnvägstunnel innebär ett 3D-fastighetsutnyttjande gör att 3D-fastighetsbildning bör väljas före servitut då en järnvägstunnel byggs.

Därutöver är ett av de främsta skälen till att 3D-fastighetsbildning ska väljas den fördel som ges av möjligheten att utnyttja tunnelutrymmet till även andra verksamheter då tunneln är tillförsäkrad som ett 3D-utrymme. Det är möjligt att utnyttja järnvägstunneln till även andra saker då den innehåser med äganderätt till skillnad från när den innehåser med servitutsrätt. I det senare fallet finns ett relativt snävt utformat servitutsändamål som ska följas och det är inte tillåtet att lägga in något komplement i tunnelutrymmet om det strider mot ändamålet.

Trafikverket äger av tradition sina fastigheter ovan mark vilket vi anser vara en anledning till att 3D-fastighetsbildning bör väljas framför servitutsrätt om det är möjligt, eftersom även järnvägstunneln då kan ingå i äganderätten. Det finns visserligen en tradition av servitut för järnvägstunneln men det har varit en påtvingad tradition eftersom valmöjligheter har saknats tidigare. Med 3D-lagstiftningen som medger att ett utrymme som en järnvägstunnel kan särskiljas från resterande del av fastigheten ges nu en möjlighet att istället förstärka den tradition som finns av att äga järnvägen. Med det följer då att äganderätten kan separeras från markanvändningen och ägandet från det som pågår ovan järnvägstunneln. Med äganderätten följer en tydlighet, främst i att det är enklare att se hur fastighetsindelningen ser ut, men även ur förvaltningssynpunkt innebär ett 3D-utrymme en fördel för Trafikverket.

Vi anser att runt tunnelutrymmet, oavsett om det innehåser med äganderätt eller servitutsrätt, bör det finnas en skyddszon i form av ett negativt servitut. Vi tycker att negativt servitut ska väljas istället för att låta skyddszonen ingå i utrymmet för anläggningen eftersom syftet med skyddszonen är att den ska skydda järnvägsanläggningen och inte att järnvägsbyggaren ska ha rätt att utnyttja det området. Då ett negativt servitut endast medför att tjänande fastighet hindras i sin användning av den egna fastigheten på ett visst sätt enligt servitutsändamålet är det tillräckligt för att syftet med skyddszonen ska vara uppfyllt.

Trots att det inte uppstår någon mätbar marknadsvärdeminskning när ett markområde tas i anspråk för en järnvägstunnel anser vi att en schablonersättning bör utgå eftersom det trots allt handlar om en belastning på fastigheten. Ersättningen bör vara

Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnlar?

den samma oavsett om området tas i anspråk genom servitut eller genom 3D-fastighetsbildning eftersom det är samma utrymme med samma begränsningar som tas i anspråk.

I framtiden rekommenderar vi Trafikverket att använda sig av 3D-fastighetsbildning för alla järnvägstunnlar. Problemen som uppstod för Citytunneln i planerna var olyckliga eftersom Citytunnelprojektet startade när lagstiftningen ännu inte fanns. De motgångar som Trafikverket har mötts av vid försök till 3D-fastighetsbildning är inget som kommer att vara ett problem i framtiden.

Avslutningsvis kan vi säga att det finns skillnader mellan servitut och 3D-utrymmen men de är inte överdrivet stora. Därför bör inte 3D-fastighetsbildning väljas i de fall då det innebär en omotiverat hög kostnad, eftersom fördelarna i sådant fall inte överväger kostnaden. I fallet Citytunneln anser vi inte att servitutet nödvändigtvis måste ombildas till 3D-utrymme men däremot tycker vi alltså att 3D-fastighetsbildning ska väljas för järnvägstunnlar som skapas i framtiden.

10 Källförteckning

10.1 Offentliga tryck

Prop. 1971:122. *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1917:189) om expropriation m.m.* 1971-12-30.

Prop. 2002/03:116. *Tredimensionell fastighetsindelning.* 2003-05-12.

10.2 Offentliga handlingar

Aktbilaga A. Ansökan 2004-12-07. *Fastighetsreglering innebärande marköverföring och bildande av servitut berörande Dekanen 1:1, Järnvägen 1:1 m fl. fastigheter (Citytunnelprojektet i Malmö).* Ärendenummer M042992. Lantmäterimyndigheten, Malmö.

Aktbilaga BE 1. Beskrivning 1, 2005-03-02. *Fastighetsreglering berörande Dekanen 1, Järnvägen 1:1 m fl. fastigheter (Citytunneln).* Ärendenummer M042992. Kristofer Törngård, Lantmäterimyndigheten, Malmö.

Aktbilaga BE 2. Beskrivning 2, 2005-03-02. *Fastighetsreglering berörande Dekanen 1, Järnvägen 1:1 m fl. fastigheter (Citytunneln).* Ärendenummer M042992. Kristofer Törngård, Lantmäterimyndigheten, Malmö.

Aktbilaga BE 3. Beskrivning 3, 2005-03-02. *Fastighetsreglering berörande Dekanen 1, Järnvägen 1:1 m fl. fastigheter (Citytunneln).* Ärendenummer M042992. Kristofer Törngård, Lantmäterimyndigheten, Malmö.

Aktbilaga PR 1. Protokoll 2005-01-31. *Fastighetsreglering berörande Dekanen 1, Järnvägen 1:1 m fl. fastigheter (Citytunneln).* Ärendenummer M042992. Kristofer Törngård, Lantmäterimyndigheten, Malmö.

Aktbilaga PR 2. Protokoll 2005-03-02. *Fastighetsreglering berörande Dekanen 1, Järnvägen 1:1 m fl. fastigheter (Citytunneln).* Ärendenummer M042992. Kristofer Törngård, Lantmäterimyndigheten, Malmö.

Sakkunnigutlåtande, 2009-06-17. *Ersättningsprinciper för intrång av järnvägstunnel för Citybanan i Stockholm.* Leif Norell, Lantmäteriet, Gävle.

Sakkunnigutlåtande – kompletterade synpunkter, 2009-10-20. *Ersättningsprinciper för intrång av järnvägstunnel för Citybanan i Stockholm.* Leif Norell, Lantmäteriet, Gävle.

Samrådshandling, 2010-04-20. *Genomförandebeskrivning som tillhör detaljplan för "Limhamns läge", etapp 1, östra delen av fastigheten Cementen 13 m.fl. i Limhamn i Malmö.* Malmö stad, stadsbyggnadskontoret.

Utlåtande, 2010-02-22. *Ersättningsprinciper för intrång av Citytunneln i Malmö*. Leif Norell, Lantmäteriet, Gävle.

10.3 Rapporter

Boverket 2004. *Fastighetsindelning i tre dimensioner – en första vägledning*. 2004. Boverket, Karlskrona.

Lantmäteriet 2003. *LMV-rapport 2003:7. Tredimensionell (3D) fastighetsbildning. Exempel på användningsområden för 3D-fastigheter och 3D-fastighetsutrymmen*. 2003-10-15. Lantmäteriet, Gävle.

10.4 Interna dokument

Anvisningar. Järnvägsplan enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg. 2010-03-31. Banverket.

Citybanan i Stockholm – Järnvägsplan. Banverket, 2007-11. Diarienummer F07-1809/SA20.

Handbok FBL. Version 2010-01-04. Lantmäteriet, Gävle.

Huvudavtal om genomförande och finansiering av en citytunnel i Malmö för persontrafik med järnväg. 1997-02-27. Mellan Staten, Banverket, SJ, Malmö kommun samt kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik.

Projektavtal avseende Citytunnelprojektet. 2001-08-20. Mellan Staten, Banverket, SJ, Malmö kommun samt Region Skåne.

Svenska höghastighetsbanor. Banverket. 2008-05-30. Diarienummer F07-16013/EK10.

10.5 Litteratur

Boverket 2002. *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser*. Boverket, Karlskrona.

Egerö, T., Noborn, B. & Rydström, H. 1997. *Prövning av byggande under mark. Särskilt väg och järnvägstunnlar*. Boverket, Karlskrona.

Grauers, F. 2005. *Fastighetsköp*. Sextonde upplagan. Juristförlaget i Lund, Lund.

Hillert, S. 1991. *Servitut*. Tredje upplagan. Iustus Förlag, Uppsala.

Jensen, U. 2004. *Panträtt i fast egendom*. Sjunde upplagan. Iustus Förlag, Uppsala.

Julstad, B. 1994. *Tredimensionellt fastighetsutnyttjande genom fastighetsbildning. Är gällande rätt användbar?* Juristförlaget, Stockholm.

Julstad, B & Sjödin, E. 2005. *Tredimensionell fastighetsindelning*. Norstedts Juridik, Stockholm.

Kalbro, T. 2007. *Markexploatering. Juridik, ekonomi, teknik och organisation*. Tredje upplagan. Norstedts Juridik, Stockholm.

Nilsson, L I & Sjödin, E. 2003. *Servitut – en handbok*. Andra upplagan. Norstedts Juridik, Stockholm.

Sjödin, E., Ekbäck, P., Kalbro, T & Norell, L. 2007. *Markåtkomst och ersättning. För bebyggelse och infrastruktur*. Andra upplagan. Norstedts Juridik, Stockholm

10.6 Elektroniska källor

Citytunneln a, Korta fakta – *Vad är Citytunnelprojektet*, tillgänglig på <<http://www.citytunneln.com/sv/2154/Korta-fakta/>>, hämtad 2010-04-05.

Citytunneln b, Ändamål – *Viktigt för Öresundsregionen och Sverige*, tillgänglig på <<http://www.citytunneln.com/sv/2154/2157/>>, hämtad 2010-04-15.

Citytunneln c, Bakgrund – *Öresundsregionens utveckling kräver förbättrade kommunikationer*, tillgänglig på <<http://www.citytunneln.com/sv/2154/Bakgrund/>>, hämtad 2010-04-15.

Citytunneln d, Malmö c, tillgänglig på <<http://www.citytunneln.com/sv/Projektet/Malmo-C/>>, hämtad 2010-04-15.

Statistiska centralbyrån, 2010-05-11: *Befolkningsstatistik – Befolkningsstatistik i sammandrag 1960-2009*, tillgänglig på <http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____26040.aspx>, hämtad 2010-07-25.

Trafikverket 2010-05-20 a, Sveriges järnvägsnät, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-02-17 b: Bandata, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Bandata/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-02-24 c: Citytunneln, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Citytunneln/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-02-24 d: Citybanan, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Citybanan/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-02-23 e: Väst kustbanan, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Vastkustbanan/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-04-27 f: Höghastighetsutredningen, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Hoghastighetsutredningen/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-02-24 g: Götalandsbanan, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Gotalandsbanan/>>, hämtad 2010-07-28.

Trafikverket 2010-03-15 h, Citytunneln i Malmö, tillgänglig på <<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Citytunneln-Malmo/>>, hämtad 2010-04-06.

Trafikverket 2010-03-04 i, Om Citybanan, tillgänglig på <www.trafikverket.se/privat/projekt/stockholm/citybanan/om-projektet>, hämtad 2010-04-06.

Trafikverket 2010-03-04 j, Citybanan i Stockholm, tillgänglig på <www.trafikverket.se/privat/projekt/stockholm/citybanan>, hämtad 2010-04-16.

Trafikverket 2010-03-04 k, Om Citybanan – *Titta på Citybanans sträckning*, tillgänglig på <http://www.trafikverket.se/PageFiles/13351/karta_1_citybanan.jpg>, hämtad 2010-04-16.

Trafikverket 2010-03-04 l, Bakgrund, tillgänglig på <www.trafikverket.se/privat/projekt/stockholm/citybanan/bakgrund>, hämtad 2010-04-16.

Trafikverket 2010-03-25 m, Sammanfattning av viktiga händelser, tillgänglig på <www.trafikverket.se/privat/projekt/stockholm/citybanan/bakgrund/milstolpar>, hämtad 2010-04-16.

10.7 Muntliga källor

Bergkvist, Björn. Markförhandlare Trafikverket.

Cinthio, Anders. Trafikverket. Intervju den 11 maj 2010.

de Maré, Björn. Förrättningslantmätare KLM Stockholm. Intervju den 27 april 2010.

Esaiasson, Lotta. Förrättningslantmätare KLM Malmö. Intervju den 20 april 2010.

Habor, Marie. NAI Svefa. Intervju den 29 april 2010.

Holm, Åke. Mark & Fastighet, Trafikverket. 2010-01-18

Håkansson, Anders. Förrättningslantmätare LM Malmö. Intervju den 18 maj 2010.

Lindén, Håkan. Förrättningslantmätare LM Stockholm. Intervju den 28 april 2010.

Mattson, Per. Projekt Citybanan. Intervju den 27 april 2010.

Montelius, Annica. Förrättningslantmätare KLM Malmö. Intervju den 20 april 2010.

Norell, Leif. LM Gävle. Intervju den 7 maj 2010.

Runelöv, Åsa. NAI Svefa. Intervju den 29 april 2010.

Rönngård, Rune. Citytunnelprojektet. Intervju den 22 april 2010.

Sjöblom, Olle. Förrättningslantmätare KLM Stockholm. Intervju den 27 april 2010.

Sjödén, Eije. Fastighetsjuridisk expert LM Gävle.

Törngård, Kristofer. Förrättningslantmätare LM Malmö. Intervju den 17 maj 2010.

Warnquist, Fredrik. Universitetsadjunkt Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet.

10.8 Rättsfall

NJA 2007 s.695

HovR 1980-02-28

HovR 1962-06-20

NJA 1957 s.736