

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Erik Jönsson
Saif Saleh

copyright © Erik Jönsson & Saif Saleh

Båda författarna har gemensamt bidragit med hela examensarbetet.

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

ISRN/ LUTVDG/TVLM 12/5250 SE
Tryckort: Lund

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Road easements for joint property associations

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Erik Jönsson och Saif Saleh, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisor:

Fredrik Warnquist, universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Examinator/Examiner:

Ulf Jensen, professor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Anders Henriksson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Vägservitut, AL 50 a §, väsentlig betydelse, särskilda skäl, årlig ersättning

Keywords:

Road easement, AL 50 a §, essentiality, particular reasons, annual compensation

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Abstract

Joint facilities are often used to accommodate property units' common need of roads. The idea is for the facilities to secure a legal right for the joint owners to reach public roads. Situations can however occur when joint owners in one joint facility needs to use roads that is a part of another joint facility. Using AL 50 a § a legal right for such usage can be created for the joint property association which members needs access to the public road. The fact that the easement is connected to the association instead of the joint owners limits the group of affected parties.

If the affected parties don't agree on a solution certain terms must be fulfilled for the exit easement to be created. The exit has to be essential for all the joint owners that receives the right and there has to be particular reasons why it's more appropriate to create the easement instead of connect the owners to the joint facility.

Joint property act has been around since the seventies but 50 a § was introduced as late as 1998. This paragraph is thus relatively new and praxis hasn't yet been elaborated. In addition to this the paragraph is not discussed quite enough in literature.

This Master of Science thesis aims to examine AL 50 a §, both theoretically and practically, and describe how it is used and the possible limitations it has.

The initial part of the thesis is based upon studies of the law, government bills and other literature on the subject. Subsequently a review of 179 exit easement has been performed. As a complement to this review a questionnaire has also been performed where professional cadastral surveyors, who are familiar with the subject, has been able to share their opinions.

Analyses of the researched material showed that the paragraph is used in many different ways which leads to confusion about how AL 50 a § actually should be used. The government bill describes how the terms about essentiality and particular reasons should be interpreted and generally they are fairly stringent. Surveyors tend however to be more tolerant in their interpretations. The requirement of essentiality must in theory be fulfilled by all the joint owners but in practice is it considered fulfilled even if the easement isn't essential for some of them.

Regarding that the exit easement for particular reasons has to be more appropriate than to connect the owners to the joint facility the government bill mentions only one example, which is that the easement only should cover *a small part* of the providing joint facility. The question therefore occurs what counts as *a small part* and after analyzing the results from the research and questionnaire, the answer is that the threshold should be around 10-20 % (when the providing joint facility is up to 10 km long).

The issue of compensation for exit easements created according to AL 50 a § differs greatly in comparison with easements created according to FBL. The compensation rules for easements created according to FBL regulates only a single payment for the providing of the land meanwhile AL 50 a § provides opportunities for both a single and annual payments. The reason for this could be that easements created with FBL can regard many different purposes and a different form of compensation would be complicated to use, while AL 50 a § just manages the increasing wear of the road. The compensation rules in AL 50 a § should be most suitable for easements with road purposes.

The manual for cadastral registration that is published by Lantmäteriet presents how AL 50 a § should be handled. The registration has however not always been handled correctly, which would be that an official easement should be registered on both the “ruling” and “serving” joint facility. In addition to this there shall be a comment on the “ruling” facility which clarifies that it is the joint property association which receives the right, not the joint facility unit. A consequence of failing to register properly is that it creates additional work for the surveyors. Besides that it also makes it harder for affected parties to overlook legal relations. This calls for clearer rules on how the registration process should be handled.

Exit easements created with AL 50 a § should be used in exceptional cases when the issue of reaching public roads can't be solved in a more rational way, for example to connect to another joint facility or by creating single easements. This together with the paragraphs short existence leads to limitations in the amount of available relevant information. It is therefore important to keep the paragraph in mind when developing manuals and eventual changes in the legislature to prevent misunderstandings that could lead to a less secure rule of law.

Sammanfattning

Fastigheters gemensamma behov av vägar tillgodoses ofta genom att gemensamhetsanläggningar bildas. Tanken är att de delägande fastigheterna på så sätt skall få en laglig rätt att ta sig till allmän väg. Situationer kan dock uppstå där delägare i en gemensamhetsanläggning behöver ta väg över en annan gemensamhetsanläggning som de inte har andel i. Genom AL 50 a § kan rätt till en sådan utfart upplåtas till en samfällighetsförening vars medlemmar behöver den. Det faktum att servitutet upplåts till föreningen istället för delägarna betyder att sakägarkretsen begränsas.

För att detta vägservitut skall få bildas måste dock vissa villkor uppfyllas om inte sakägarna är överens, då dessa villkor enligt AL 53 § är dispositiva. Vägservitutet skall vara väsentlig för samtliga delägare som skall tilldelas rättigheten och det skall av särskilda skäl vara lämpligare att upplåta servitutet än att ansluta delägarna till den upplåtande gemensamhetsanläggningen.

AL har förvisso funnits sedan 70-talet men 50 a § infördes så sent som 1998. Paragrafen är alltså relativt ny och någon vidare praxis har ännu inte utarbetats, samtidigt behandlas den inte särskilt utförligt i litteraturen.

Detta examensarbete syftar till att undersöka AL 50 a §, både teoretiskt och praktiskt, för att beskriva hur paragrafen används och vilka eventuella begränsningar den har.

Den inledande delen av examensarbetet baseras på studier av lagtext, förarbeten samt annan litteratur som behandlar ämnet. Därefter har en undersökning gjorts som grundats på 179 stycken vägservitut. Denna undersökning har sedan kompletterats med ett frågeformulär där förrättningslantmätare, som är insatta i ämnet, lämnat svar och synpunkter.

Analyser av undersökningsmaterialet påvisade att paragrafen används på många olika sätt vilket leder till oklarheter kring hur AL 50 a § faktiskt ska användas. Propositionen redogör för hur väsentlighetsvillkoret och kravet på särskilda skäl skall tolkas och teoretiskt sett är de två ganska strikta krav. Lantmätare tenderar dock att vara mer toleranta i sina tolkningar. Kravet på väsentlighet gäller teoretiskt sett för samtliga delägarfastigheter men i praktiken anses det uppfyllt även om servitutet inte är väsentligt för vissa av dem.

Angående kravet på att vägservitutet av särskilda skäl skall vara lämpligare än att ansluta fastigheterna till gemensamhetsanläggningen nämner propositionen endast ett exempel, nämligen att servitutet avser en *liten del* av den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Därför uppstår frågan vad som räknas som liten del och efter analys av resultatet från undersökningen och frågeformuläret, är svaret att gränsen bör ligga kring 10 - 20 % (då upplåtande gemensamhetsanläggning är upp till 10 km lång). Andra särskilda skäl kan förekomma, dessa får så ifall bedömas från fall till fall.

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Ersättningsfrågan för vägservitut enligt AL 50 a § skiljer sig stort i jämförelse med servitut enligt FBL. Ersättningsreglerna för servitut som skapats enligt FBL behandlar endast ett engångsbelopp för själva upplåtelsen av marken medan AL 50 a § ger en möjlighet till både ett engångsbelopp och ett årligt belopp. Anledningen till detta kan vara att servitut enligt FBL avser alla möjliga ändamål och en annan ersättningsform hade blivit alltför komplicerad att hantera, medan AL 50 a § endast hanterar det ökade slitaget på vägen som uppstår. För ett servitut som har väg som ändamål torde ersättningsreglerna i AL 50 a § vara lämpligast.

Lantmäteriets handbok för registrering tar upp reglerna för hur vägservitut enligt AL 50 a § skall hanteras. Denna hantering har dock inte alltid skett på rätt sätt, det vill säga att officialservitutet skall registreras på både "härskande" och "tjänande" gemensamhetsanläggning. Dessutom skall en anmärkning finnas på den "härskande" som klargör att det är samfällighetsföreningen som erhåller rätten och inte själva gemensamhetsanläggningen. En konsekvens av felaktig registrering är att det uppstår ett merarbete för lantmätare. Det blir dessutom svårare för sakägare att veta hur rättsförhållandet ser ut. Därför behövs det tydligare regler för hur detta skall skötas.

Vägservitut enligt AL 50 a § används i undantagsfall då utfartsfrågan inte går att lösa på något annat sätt, till exempel genom anslutning till gemensamhetsanläggning eller enskilda servitut. Detta tillsammans med att paragrafen är förhållandevis ny och okänd leder till att informationen kring den är begränsad. Det är dock viktigt att paragrafen hålls i åtanke vid utformandet av handböcker och eventuella lagförändringar för att förebygga missförstånd som kan leda till att rättssäkerheten blir lidande.


Förord

Detta examensarbete har genomförts vid avdelningen för Fastighetsvetenskap vid Lunds Tekniska Högskola. Arbetet omfattar 30 högskolepoäng och avslutar våra studier vid lantmäteriprogrammet.

Först och främst vill vi tacka vår handledare Fredrik Warnquist som kom med den ursprungliga idén till ämnet och allteftersom arbetet fortlöpt bistått oss med kloka kommentarer och råd. Vidare vill vi rikta ett tack till de på Lantmäteriet som hjälpt till med framtagande av undersökningsmaterial och besvarat frågeformulär.

Vår tid vid LTH lider nu mot sitt slut och det är med tillförsikt till framtiden vi går ut i yrkeslivet som stolta civilingenjörer.

Lund, 2 maj 2012



Erik Jönsson



Saif Saleh

Författningar

AL	Anläggningslag (1973:1149)
EVL	Lagen om enskilda vägar (1939:608)
ExL	Expropriationslagen (1972:719)
FBL	Fastighetsbildningslagen (1970:988)
JB	Jordabalken (1970:994)
LGA	Lagen om vissa gemensamhetsanläggningar (1966:700)
SFL	Lagen om förvaltning av samfälligheter (1973:1150)

Förkortningar

GA	Gemensamhetsanläggning
HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätten
LMV	Lantmäteriverket
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
Prop.	Proposition
SOU	Statens offentliga utredningar

Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	15
1.1	Syfte	16
1.2	Frågeställningar.....	16
1.3	Metod	16
1.3.1	Litteraturstudier.....	16
1.3.2	Datamaterial	16
1.3.3	Frågeformulär.....	17
1.4	Disposition	17
1.5	Avgränsningar	17
2	LAGSTIFTNING.....	19
2.1	Historik	19
2.2	Anläggningslagen (1973:1149).....	21
2.2.1	Syfte och användning.....	21
2.2.2	Villkor för inrättande av gemensamhetsanläggning.....	21
2.2.3	Skyldighet att avstå utrymme.....	23
2.2.4	Ersättning	23
2.2.5	Kostnader för utförande och drift.....	23
2.2.6	Ändrade förhållanden.....	26
2.2.7	Särskilda bestämmelser om enskilda vägar.....	26
2.3	Lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter	28
2.3.1	Delägarförvaltning	28
2.3.2	Föreningsförvaltning	29
2.4	Fastighetsbildningslagen (1970:988)	29
2.4.1	Servitut enligt FBL.....	30
2.4.2	Ersättning	31
2.5	Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning	33
3	ANLÄGGNINGSLAGEN 50 a §	35
3.1	Ursprung	35
3.2	Lagregelns syfte	36
3.3	Utformning.....	36
3.3.1	Rekvisit	37
3.4	Problem	38
3.5	Ersättning	39
3.6	Registrering.....	40
3.7	Dispositiv lagstiftning.....	41
4	ALTERNATIV TILL AL 50 a §.....	43
4.1	Ansluta till gemensamhetsanläggning.....	43
4.1.1	Villkor	43
4.1.2	Ersättning	43
4.1.3	Problem	43
4.2	Enskilda servitut.....	44
4.2.1	Problem	45

Vägservitut för samfällighetsföreningar

5	UNDERSÖKNING	47
5.1	Prövning av villkor och överenskommelser.....	48
5.2	Längd på servitut och upplåtande gemensamhetsanläggning	48
5.3	Ersättning	49
5.3.1	Utformning.....	49
5.3.2	Storlek	50
5.5	Registrering.....	51
5.6	Åskådliggörande på karta.....	52
5.6	Geografisk spridning.....	53
6	ANALYS	55
6.1	Prövning av villkor.....	55
6.1.1	Väsentlighet	55
6.1.2	Särskilda skäl: Liten del.....	59
6.1.3	Villkorens brytpunkter	63
6.1.4	Frågeformulär.....	64
6.2	Ersättning	65
6.2.1	Slitageersättning.....	65
6.2.2	Jämförelse med FBL	67
6.3	Anslutning av gemensamhetsanläggning	68
6.4	Geografiska förutsättningar.....	69
6.5	Överenskommelser.....	69
6.6	Registrering.....	70
6.7	Hantering av AL 50 a § i en förrättning.....	71
7	DISKUSSION.....	79
8	SLUTSATS.....	83
9	KÄLLFÖRTECKNING.....	85
	BILAGA 1 - Frågeformulär	89
	BILAGA 2 – Sammanställning av undersökning	97
	BILAGA 3 – Förslag på tillägg i servitutskatalogen	115

1 Inledning

När fastigheters gemensamma behov av enskilda vägar ska tillgodoses är det sedan införandet av AL vanligt att en gemensamhetsanläggning inrättas vilken fastigheterna blir delägare i. Detta gäller för alla typer av fastigheter, både i tätorter och på landsbygden. Ibland uppstår det situationer där de delägande fastigheterna i en gemensamhetsanläggning för väg har ett behov av att nyttja delar av en annan gemensamhetsanläggning för väg.

Den 1 januari 1998 infördes 50 a § i AL. Denna paragraf innebär en möjlighet att upplåta rätt för en samfällighetsförening att använda befintlig väg som ingår i en gemensamhetsanläggning som föreningens medlemmar inte har andel i.

Ett krav för att använda AL 50 a § är dock att denna rätt är utav väsentlig betydelse för alla delägarfastigheterna i den gemensamhetsanläggning vars samfällighetsförening tilldelas servitutet. Därtill skall det av särskilda skäl vara lämpligare att upplåta servitutet än att ansluta fastigheterna till gemensamhetsanläggningen. Visserligen är villkoren för upplåtelsen dispositiva men i situationer där sakägarna inte är överens kan det i vissa fall bli svårt att uppfylla dem, framförallt kravet på väsentlighet som gäller för delägarna i gemensamhetsanläggningen.

Är det inte möjligt att bilda ett vägservitut enligt AL 50 a § skulle varje fastighet som behöver servitutet istället kunna anslutas för sig genom att ompröva gemensamhetsanläggningen enligt AL 35 eller med en överenskommelse enligt AL 43 §§. Innehåller gemensamhetsanläggningen mer än bara vägar och inte är sektionsindelas skulle det dock betyda att en anslutning svårligen kan genomföras i och med kraven på väsentlighet och båtnad. Detta problem skulle kunna lösas genom en omprövning där anläggningen sektionsindelas eller delas upp i flera mindre gemensamhetsanläggningar men då uppstår i sin tur nya problem med fördelning av förrättningskostnader och eventuella överklaganden.

Ett annat tillvägagångssätt skulle kunna övervägas som lösning, nämligen att varje fastighet som behöver utfarten tilldelas ett enskilt servitut. En sådan lösning innebär dock dels en mer komplex förrättning och dels att i vissa tveksamheter kan uppstå då flera olika rättigheter (gemensamhetsanläggning och servitut) läggs ovanpå varandra.

Dessa problem kan leda till att rätten till väg varken kan säkras genom AL 50 a §, anslutning till gemensamhetsanläggningen eller genom enskilda servitut. Fastighetsägarna skulle då kunna komma att nyttja vägen utan laglig rätt och utan att betala för slitaget, såtillvida de inte fysiskt stängs av från vägen.

Kan AL 50 a § användas för att säkra rätt till väg skall ersättning utgå enligt paragrafens andra stycke. Ersättningen kan enligt AL 50 a § 2 st. ges i två olika former, dels som ett engångsbelopp och dels som en årlig avgift och skall motsvara det slitage som uppstår. Detta skiljer sig från de normala reglerna om ersättning i FBL och AL som endast ger möjlighet till ett engångsbelopp samt baseras på fastighetens marknadsvärdeminskning.

1.1 Syfte

Syftet med examensarbetet är att analysera utformningen av AL 50 a §, samt beskriva hur den tillämpas.

1.2 Frågeställningar

- Hur är AL 50 a § utformad och vilken är dess härkomst?
- Vilka alternativ till AL 50 a § finns idag för att lösa gemensamma vägbehov?
- Hur används AL 50 a § idag?
- Är lagens utformning lämplig?
- Varför skiljer sig ersättningens utformning i AL 50 a § från de andra i AL och FBL?
- Hur registreras vägservitut som bildats enligt AL 50 a §?

1.3 Metod

1.3.1 Litteraturstudier

För att få en bild av nuvarande lagstiftning och rättstillämpning har litteraturstudier gjorts angående AL och FBL. Litteraturen som studerats har förutom lagtext med tillhörande förarbeten varit lagkommentarer och andra publikationer som berör AL 50 a §, allt för att lära känna paragrafen och förstå dess syfte. Även rättsfall har studerats och detta tillsammans ligger till grund för den inledande delen av arbetet.

1.3.2 Datamaterial

Med hjälp av registratorn i Gävle har vi kunnat få tag på de flesta vägservitut som bildats genom AL 50 a §. Resultatet blev två listor med servitut som har legat till grund för undersökningsarbetet. Listornas fullständighet bygger på hur väl registreringen av servituten genomförts och därmed kan det finnas servitut som inte identifierats. Denna begränsning beskrivs vidare i avsnitt 1.5 och 5 nedan. Vid undersökningen kompletterades listorna med relevanta uppgifter om bland annat ersättningsbeslut, kartredovisning och överenskommelser. Den kompletta listan återfinns i bilaga 2.

1.3.3 Frågeformulär

För att få en uppfattning om villkorens brytpunkter har ett frågeformulär utformats som sedan har skickats ut till lantmätare som använt sig av AL 50 a §. På så sätt lämnade de sina åsikter om paragrafen samt gav en beskrivning på hur de hade resonerat i olika enskilda fall. Frågeformuläret har tagits med i bilaga 1.

1.4 Disposition

Kapitel 2 - Lagstiftning. De lagar och regler som är relevanta för arbetet presenteras.

Kapitel 3 - Anläggningslagen AL 50 a §. Paragrafens ursprung, innebörd, syfte och problem beskrivs.

Kapitel 4 - Alternativ till AL 50 a §. Alternativa lösningar för att tillgodose ett gemensamt vägbehov beskrivs.

Kapitel 5 - Undersökning. Resultatet av undersökningen presenteras i form av statistik över olika ämnesområden som berör AL 50 a §.

Kapitel 6 - Analys. Undersökningsmaterialets innebörd analyseras.

Kapitel 7 - Diskussion. Tankar och frågeställningar som dykt upp under arbetets gång diskuteras.

Kapitel 8 - Slutsats. Slutsatser som arbetet lett fram till redovisas.

1.5 Avgränsningar

Stora delar av arbetet baseras på data från fastighetsregistret. Kvaliteten på dessa data bygger därav på hur väl registreringen har skötts. Därmed får vissa reservationer utfärdas för att det kan finnas fler vägservitut som kanske hade påverkat våra slutsatser. Dessa får dock helt lämnas utanför arbetet. Sju stycken servitut som förekom i listan har heller inte undersökts då deras förrättningsakter inte fanns digitaliserade.

En viss del av undersökningsmaterialet hittades vid en sökning efter officialrättigheter där en gemensamhetsanläggning står både som förmån- och lastenhet och har ändamålen ”väg”, ”rätt till väg på GA” samt ”utfartsrätt”. Det kan dock finnas vägservitut som har hamnat under andra ändamål såsom ”utrymme”. Även dessa har lämnats utanför arbetet då stickprov inte innehöll vägservitut och en genomgång av alla ansågs överflödig.

Eftersom paragrafen inte används i särskilt stor utsträckning ansågs det mest lämpligt att fråga lantmätare som har större erfarenhet av den. Frågeformuläret skickades därför bara ut till fyra stycken lantmätare vilka bedömdes som sakkunniga.

2 Lagstiftning

2.1 Historik

Redan på 1700-talet började samverkan mellan fastigheter uppstå då gemensamt ägda marklotter bildades vid skiften. Ett markområde som ägs av flera fastigheter är en så kallad marksamfällighet. Dessa marksamfälligheter kom att ägas och förvaltas gemensamt av alla de fastigheter som vid skiftet fick ett andelstal i markbiten. På så sätt löstes flera gemensamma behov som växte fram angående vägar, diken, grustag etcetera.¹

Reglerna som hanterade den samfälliga marken såväl som det enskilda ägandet fanns i byggningsbalken. Det fanns även så kallade byordningar som reglerade ägande men dessa byordningar blev onödiga allteftersom sönderdelningen av byarna började. Dessutom reglerades en del samfälliga ägor i nya lagar som till exempel 1896 års lag om rätt till fiske och 1912 års jaktlag.

I de fall enighet inte kunde nås i beslut angående en samfällighet fanns senare möjligheten att använda sig utav 1921 års lag om förvaltning av bysamfällighet. Den fungerade som ett hjälpmedel där varje delägare, med hjälp av den allmänna domstolen, kunde kalla övriga delägare till sammanträde där ett beslut sedan togs genom omröstning. Denna lag gällde dock endast om byordningarna inte reglerade frågan då dessa hade företräde.²

Under denna period tillkom också lagar som specifikt behandlade enskilda vägar, alltså vägar som inte förvaltades av stat eller kommun. Först kom lagen (1907:48) om enskilda vägar på landet vilken bland annat gav möjlighet till tvångsvis markåtkomst. Som namnet antyder gällde bara 1907 års lag på landsbygden. För att kunna hantera enskild väghållning även i städerna ersattes 1907 års lag med lagen (1926:352) om enskilda vägar som gjordes tillämplig även där. En annan stor nyhet med lagen var att den gav möjlighet till organiserad samverkan av väghållningen. Efterhand märktes det emellertid att den enskilda väghållningen i städerna inte fungerade då den i vissa tätorter råkade i konflikt med planläggning av markanvändningen. Bland annat detta problem föranledde en ny förändring av lagstiftning vilket resulterade i EVL.³

EVL hanterade förhållanden gällande enskilda vägar inom både landsbygd och tät bebyggelse samt innehöll speciella regler angående skogsbilvägar. Enskilda vägar på landsbygden hanterades i andra kapitlet och sättet de skapades var ganska likt tillvägagångssättet som idag används för att skapa gemensamhetsanläggningar enligt AL. Bland annat skapades motsvarande samfällighetsföreningar, kallade vägsamfälligheter. Varje fastighet som deltog fick ett andelstal baserat på hur stor

¹ Björklund, M. & Wedman, A. (2004) s 12

² Ekbäck, P. (2007) s 85f

³ Bexelius A. & Körlof V. (1965) s 12

nytta den hade av vägen och detta andelstal reglerade sedan hur stor del av underhållet varje fastighet skulle stå för.

Inom tät bebyggelse skulle istället tredje kapitlet tillämpas. Här bildades så kallade vägföreningar genom att ett område fastställdes inom vilket alla fastigheter ansågs ha nytta av vägen och därmed skulle bli medlemmar i vägföreningen. Grundregeln för fördelningen av föreningens utgifter baserades till skillnad från reglerna i andra kapitlet på varje fastighets taxeringsvärde.⁴ EVL innehöll förutom villkor för bildandet av själva anläggningarna även regler för förvaltningens utformning, alltså bland annat hur vägsamfälligheten eller vägföreningen skulle se ut.

En begränsning med EVL var att den med få undantag endast behandlade vägar. Efterhand som befolkningen ökade och samhället utvecklades ökade kraven på en mer effektiv samverkan mellan fastigheter och en effektivare hantering av andra gemensamma anläggningar än vägar. Det krävdes därmed ny lagstiftning och 1967 infördes LGA genom vilken anläggningar såsom vattenförsörjning och avlopp, värmeanläggningar och tvättstugor också kunde skötas av samverkande fastigheter.⁵

Med tiden växte det fram önskemål att samla reglerna från EVL och LGA tillsammans med andra lagar som hanterade fastigheters samverkan i en och samma lagstiftning. Eftersom de olika lagarna hanterade samverkansfrågor på olika vis ansågs det lämpligt att se över detta och ge alla de olika samverkansformerna samma regelsystem.⁶ Viljan att ta fram en gemensam och mer allmänt hållen lagstiftning resulterade i prop. 1973:160. Propositionen innehöll bland annat förslaget att upphäva LGA och EVL och föra över deras funktion till de nya lagarna AL och SFL. I utredningen som gjordes drogs dock slutsatsen att alla regler från EVL inte lämpligen kunde överföras till AL. EVL hade bland annat varit föremål för översyn i 1969 års vägutredning och de sakkunniga var inte helt säkra på om hela lagen passade in i AL.⁷ Lösningen blev att tredje kapitlet i EVL (enskilda vägar i tätorter) fick användas även efter att AL trätt i kraft.⁸

Det fanns dock kvar en vilja att förändra EVL och under de följande decennierna kom olika förslag på hur detta skulle ske genom utredningarna SOU 1977:12 och SOU 1987:26. De förslagen godkändes inte och det dröjde ända till nittioalet innan det hände något. I och med prop. 1996/97:92 togs EVL bort och med den försvann den dubbla lagstiftning som funnits för enskilda vägar i tätorter och de problem som den medfört.⁹ Propositionen innebar också att AL utökades med några bestämmelser angående enskilda vägar som tidigare saknats.

⁴ Julstad, B. (2005) s 156

⁵ Prop. 1973:160 s 59

⁶ Prop. 1973:160, s 60

⁷ Prop. 1996/97-92 s 25

⁸ Julstad, B. (2005) s 155

⁹ Prop. 1996/97-92 s 25

2.2 Anläggningslagen (1973:1149)

2.2.1 Syfte och användning

AL trädde i kraft den första januari 1974 och syftet med lagen var att samla ihop tidigare, i olika lagar utspridda bestämmelser, kring fastighetssamverkan. För att uppnå detta krävdes en allmänt hållen lagstiftning som skulle kunna appliceras på en mängd olika situationer. Lösningen blev till att börja med att det inte togs med någon lista över specifika anläggningar som kunde inrättas genom lagen. Istället definierades de anläggningar som kunde inrättas genom lagen som ”anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem” (AL 1 § 1 st.). På så sätt hölls dörren öppen för såväl enskilda vägar som för vattenförsörjning och tvättstugor.¹⁰ Vidare lades de flesta bestämmelserna kring förvaltning i en separat lag, SFL.

2.2.2 Villkor för inrättande av gemensamhetsanläggning

Efter de inledande bestämmelserna som definierar lagens tillämpning och säger att gemensamhetsanläggningar inrättas genom förrättningar som handläggs av lantmäterimyndighet, kommer de paragrafer som formulerar villkoren för när en gemensamhetsanläggning får skapas. Dessa paragrafer ska ta till vara på dels de enskilda sakägarnas intressen och dels olika allmänna intressen¹¹. Förutom kravet på stadigvarande betydelse (AL 1 § 1 st.) skall även dessa villkor uppfyllas.

Väsentlighetsvillkoret (AL 5 §)

Skyddet för enskilda intressen inleds genom det så kallade väsentlighetsvillkoret som säger att gemensamhetsanläggning endast får inrättas för fastighet som anläggningen är väsentlig för. Väsentlighetsvillkoret är till för att skydda den enskilde fastighetsägaren från att bli medtvingad i gemensamhetsanläggningar som inte är till nytta för denne. Villkoret är uppfyllt om fastigheten har ett påtagligt behov av att få tillgång till den nyttighet anläggningen avser. I det fall behovet av nyttigheten i fråga redan är uppfyllt av en separat anläggning kan fastigheten inte tvingas med såtillvida den separata anläggningen inte är utsliten eller på andra sätt obrukbar. Ett påstående att fastigheten inte behöver vara medlem i gemensamhetsanläggningen på grund av att den skall utrustas med en separat anläggning kan normalt lämnas utan beaktande. Endast om fastighetsägaren kan bevisa att detta av tekniska och ekonomiska anledningar är lämpligare kan det hindra deltagande i gemensamhetsanläggning. Motsvarande tillämpning gäller om en fastighetsägare vill tvinga med sin fastighet i en gemensamhetsanläggning och övriga fastighetsägare motsätter sig.¹² Enligt AL 16 § 1 p. är väsentlighetsvillkoret dispositivt och kommer fastighetsägarna överens behöver inte villkoret prövas.

¹⁰ Ekbäck, P. (2007) s 37

¹¹ Ekbäck, P. (2007) s 37

¹² Prop. 1973:160 s 151f

Båtnadsvillkoret (AL 6 § 1 st.)

Nästa bestämmelse som skyddar enskilda intressen är båtnadsvillkoret. Båtnadsvillkoret anger att gemensamhetsanläggning kan inrättas om fördelarna med inrättandet överväger nackdelarna. Dessa fördelar och nackdelar kan vara av ”ekonomisk eller annan art” men skall vara oberoende av fastighetsägarnas personliga intressen.¹³ Båtnadsvillkoret prövas för själva gemensamhetsanläggningen och inte för varje fastighet. Villkoret är tvingande och skall prövas även när det finns en överenskommelse. Enligt AL 6 a § kan dock både väsentlighetsvillkoret och båtnadsvillkoret bortses från om gemensamhetsanläggningen planlagts i detaljplan och anläggningsbeslut meddelas under detaljplanens genomförandetid.

Opinionsvillkoret (AL 7 §)

Motsätter sig ägare till fastigheter som skall få andel i gemensamhetsanläggningen åtgärden får den inte inrättas om de har beaktansvärda skäl. Syftet med detta villkor är att inrättandet av gemensamhetsanläggningar lämpligtvis bör stödjas av en viss fastighetsägaropinion, detta för att det annars kan uppstå problem med förvaltningen när medlemmar försöker dra sig ur eller underlåter underhållsskyldigheter.¹⁴ Även om en opinion motsätter sig åtgärden och har beaktansvärda skäl kan anläggningen dock inrättas om behovet av anläggningen är synnerligen angeläget.

Lokalisering (AL 8 §)

Som skydd för både enskilda och allmänna intressen finns bestämmelsen att anläggningen skall lokaliseras och utföras med minsta möjliga intrång och olägenhet såvida det inte innebär oskäliga kostnader. Detta villkor är dispositivt såvida det gäller enskilda intressen (AL 16 § 2 p.).

Planer och bestämmelser om markanvändning

Inom planlagda områden får det inte inrättas gemensamhetsanläggningar som strider mot plan eller bestämmelser (AL 9 §). Denna regel ska utläsas så att gemensamhetsanläggningen inte bara skall följa reglerna utan även vara ändamålsenlig utifrån planens syfte.¹⁵ Villkoret är tvingande.

Inom områden som inte innefattas av planer skall även en planmässig bedömning göras, eftersom det där inte får inrättas gemensamhetsanläggningar som försvårar områdets ändamålsenliga markanvändning (AL 10 §). Är bedömningen av AL 10 § tveksam skall prövningen hänskjutas till byggnadsnämnden enligt AL 23 §.

¹³ Prop. 1973:160 s 84

¹⁴ Prop. 1973:160 s 84

¹⁵ Prop. 1973:160 s 195

Skyddsregel för allmänna intressen (AL 11 §)

Förutom de övriga villkoren finns en generell skyddsregel som säger att gemensamhetsanläggning inte får inrättas om den medför olägenhet av betydelse för allmänt intresse. Då det allmänna intresset redan tas till vara genom reglerna i AL 9-10 §§ kan denna regel kännas överflödigt men den är tänkt att användas till exempel då nya allmänna intressen uppstått efter en plan upprättats.¹⁶

2.2.3 Skyldighet att avstå utrymme

Mark som behövs för inrättandet av en gemensamhetsanläggning får tas i anspråk om inga synnerliga men uppstår för fastigheten som marken ligger på (AL 12 §). Begreppet ”synnerliga men” har inte definierats närmre i förarbetena men det talas om att det ska vara ”höggradiga intrång”.¹⁷ Om fastighetsägaren begär det skall dock markbiten inlösas. Vid inlösen bildas en marksamfällighet för fastigheterna som är delägare i gemensamhetsanläggningen.¹⁸ Utrymme för gemensamhetsanläggning kan säkras antingen genom en servitutsliknande rättighet eller genom att äganderätten flyttas över till de delägande fastigheterna. Lantmäterimyndighet kan också ta beslut om att äganderätten för befintliga anläggningar som tas i anspråk skall överföras till de delägande fastigheterna (AL 12 a §).

2.2.4 Ersättning

Fastigheter som får avstå utrymme till en gemensamhetsanläggning ersätts utifrån reglerna i FBL 5 kap. 10-12 §§ (AL 13 §) vilka antingen kan ge ren skadekompensation (i expropriationsliknande fall) eller vinstfördelning. Dessa regler förklaras i avsnitt 2.4.2 nedan.

Förutom upplåtet utrymme kan i vissa fall även andra skador ersättas. Paragraferna AL 13 a-c §§ reglerar ersättningen för svårbedömda och oförutsedda skador samt skador som kan provas trots att de inte orsakats av anläggningsåtgärden.

2.2.5 Kostnader för utförande och drift

Vid förrättningen skall varje fastighet som ingår i gemensamhetsanläggningen tilldelas andelstal både för utförandet av anläggningen och för driften av den. Andelstalet för utförandet bestäms utifrån hur stor nytta varje fastighet beräknas ha av anläggningen medan andelstalet för driften bestäms utifrån hur mycket varje fastighet beräknas använda anläggningen (AL 15 §). Bestämmelserna om kostnadsfördelningen är dispositiva såvida överenskommelser inte ”sker i otillbörligt syfte” (AL 16 §), till exempel får inte överenskommelser göras där alltför stora kostnader läggs på det allmänna¹⁹.

¹⁶ Prop. 1973:160 s 200

¹⁷ Prop. 1973:160 s 206

¹⁸ Ekbäck, P. (2007) s 52

¹⁹ Prop. 1973:160 s 220

Andelstal för utförande

Andelstalen för utförande skall bestämmas utifrån nyttan, det vill säga den värdehöjande effekten anläggningen har på varje fastighet²⁰. Denna nytta är i praktiken svår att fastställa och i de flesta fallen får alla fastigheterna samma andelstal för utförandet²¹.

Andelstal för drift

Andelstalen för driften är inte heller helt enkla att bedöma. Om anläggningen avser vägar finns det dock en väl utarbetad metod, den så kallade tonkilometermetoden. Denna metod bygger på schablonsiffror för belastningen hos olika typfastigheter (som bestämts av Lantmäteriet) vilka multipliceras med hur stor del av vägen som varje fastighet använder. Resultatet blir ett antal tonkilometer. Efter att ha räknat ut det totala antalet tonkilometer får varje fastighet ett andelstal utifrån hur stor del av den totala belastningen som den medför.²²

Metoden illustreras lättast med hjälp av ett exempel. Om en gemensamhetsanläggning innehåller 10 fastigheter, där fem är permanentbostäder, fyra är normalt utnyttjade fritidsbostäder och slutligen en 30 ha stor skogsfastighet, fördelas kostnaderna på följande sätt med förutsättningarna nedan:

Tabell 1 Exempel tonkilometersmetoden

	Fastighetstyp	Schablon, ton/år	Användning, km
Fastighet 1	Permanentbostad	2100	0,1
Fastighet 2	Permanentbostad	2100	0,1
Fastighet 3	Permanentbostad	2100	0,2
Fastighet 4	Permanentbostad	2100	0,2
Fastighet 5	Permanentbostad	2100	0,3
Fastighet 6	Fritidsbostad	700	0,4
Fastighet 7	Fritidsbostad	700	0,4
Fastighet 8	Fritidsbostad	700	0,5
Fastighet 9	Fritidsbostad	700	0,5
Fastighet 10	Skogsbruk	Tillväxtområde 4 = 30 ton/ha	

²⁰ Prop. 1973:160 s 215

²¹ Ekbäck, P. (2007), s 60

²² Lantmäteriet (2010) s 2

Vägservitut för samfällighetsföreningar

<i>Fastighet 1:</i>	2100 ton/år x 0,1 kilometer = 210 tonkm/år
<i>Fastighet 2:</i>	2100 ton/år x 0,1 kilometer = 210 tonkm/år
<i>Fastighet 3:</i>	2100 ton/år x 0,2 kilometer = 420 tonkm/år
<i>Fastighet 4:</i>	2100 ton/år x 0,2 kilometer = 420 tonkm/år
<i>Fastighet 5:</i>	2100 ton/år x 0,3 kilometer = 630 tonkm/år
<i>Fastighet 6:</i>	700 ton/år x 0,4 kilometer = 280 tonkm/år
<i>Fastighet 7:</i>	700 ton/år x 0,4 kilometer = 280 tonkm/år
<i>Fastighet 8:</i>	700 ton/år x 0,5 kilometer = 350 tonkm/år
<i>Fastighet 9:</i>	700 ton/år x 0,5 kilometer = 350 tonkm/år

Fastighet 10:

Skogens bestånd ger upphov till olika mycket trafik då produktionen varierar och delas därför in olika tillväxtområden. I detta exempel har skogsfastigheten ett tillväxtvärde 4 vilket leder till att skogsfastigheten genererar 30 ha x 30 ton/ha x 2 kilometer = 1800 tonkm/år

I vissa fall behöver dessutom skogstransporter vändplatser och därför skall det enligt normen läggas på ett schablonpåslag på 25 % som har ansetts vara rimligt. Tillägget baseras på avståndet mellan fastighet och vändplatsen. I detta exempel tas dock ingen hänsyn till påslaget.

Total belastning blir då 4950 tonkm/år.

Sista steget är att fördela kostnaderna procentuellt och detta görs genom att dividera varje fastighets mängd tonkilometer genom det totala antalet. I detta fall ska permanentbostad 1. betala $210/4950 = 4,2$ % av driftskostnaderna, fritidsbostad 4. $350/4950 = 7$ % och så vidare.

Sektionsindelning

Eftersom gemensamhetsanläggningar kan ha flera olika ändamål är det ibland lämpligt att även ha olika andelstal för olika ändamål. Detta upplägg kallas för att anläggningen är sektionsindeldad. Sektionsindelning brukar oftast bara göras för utförande.²³ Det bör även nämnas att sektionsindelning enligt förarbetena till AL helst ska undvikas då det kan medföra komplikationer för gemensamhetsanläggningens förvaltning²⁴.

När en gemensamhetsanläggning inrättas skall andelstalen enligt 15 § bestämmas efter vad som är skäligt främst med hänsyn till varje fastighets nytta i anläggningen. Skall exempelvis en gemensamhetsanläggning bestå av både vägar och brygga och det endast är ett fåtal fastigheter som har nytta av bryggan, kan det vara bra att sektionsindela anläggningen. De fastigheterna kan på så sätt tilldelas andelstalet 0 vilket betyder att de inte skall stå för några kostnader samt att de saknar rösträtt i de

²³ Ekbäck, P. (2007) s 63

²⁴ Prop. 1973:160, s 218

beslut som påverkar den sektionen. I ett rättsfall²⁵ konstaterade dock HD att möjligheten ändå kvarstår att utnyttja anläggning trots att en fastighet tilldelas andelstalet 0.

Eftersom alla i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheter är sakägare vid en eventuell omprövning av en sektion kan det leda till mer komplicerade förrättningar om alla inte är överens. Därför bör sektionsindelning undvikas och istället finns möjligheten att inrätta flera gemensamhetsanläggningar vilka sedan kan förvaltas av samma samfällighetsförening²⁶.

2.2.6 Ändrade förhållanden

En gemensamhetsanläggning är tänkt att vara stadigvarande men ibland kan förhållanden inträda som gör att gemensamhetsanläggningen behöver förändras. Förändringen kan i vissa fall göras genom omprövning i ny förrättning. Denna omprövning får ske om det har föreskrivits i anläggningsbeslutet, vid rent fysiskt ändrade förhållanden eller om annat klart behov av omprövning föreligger (AL 35 §).

Förändring av en gemensamhetsanläggning kan även i två fall ske utan ny förrättning. Om en gemensamhetsanläggning förvaltas av en samfällighetsförening och en i anläggningen deltagande fastighets användningssätt stadigvarande förändras kan styrelsen ta beslut om att förändra fastighetens andelstal, såtillvida styrelsen har den beslutsförmågan enligt anläggningsbeslutet (AL 24 a §). Det andra fallet där en gemensamhetsanläggning kan förändras utan ny förrättning är genom överenskommelse om inträde eller utträde som godkänns av lantmäterimyndighet (AL 43 §). Enligt förarbetena skall denna regel dock användas restriktivt.²⁷

Gemensamhetsanläggningar kan av naturliga skäl även behöva förändras vid fastighetsbildning vilket kan göras på olika sätt beroende på vilken fastighetsbildningsåtgärd som utförs enligt AL 41-42 a §§.

2.2.7 Särskilda bestämmelser om enskilda vägar

Ett av AL:s syften var som nämnts tidigare att ersätta EVL:s funktion. Detta görs till största delen genom att vägsamfälligheter och vägföreningar har ersatts med inrättandet av gemensamhetsanläggningar. Andra vägrättigheter i EVL, såsom rätt till väg för enstaka fastighet, går dock inte på grund av villkoren i AL att få tillstånd genom en gemensamhetsanläggning. Därav har det tagits med bestämmelser i slutet på AL som specifikt behandlar enskilda vägar.

Rätt till väg för enstaka fastighet

Om en fastighet är ensam om ett behov av väg kan ingen gemensamhetsanläggning inrättas. För att detta behov ändå skall tillgodoses kan en fastighet få en rättighet att bygga eller använda befintlig väg på annan fastighet (AL 49 §). Villkoren för en

²⁵ NJA 2004 s 266

²⁶ Lantmäteriet, (2012b) s 23

²⁷ Prop. 1973:160, s 263

sådan rättighet är att den är väsentlig för fastigheten, att det inte är lämpligare att bilda en ny eller ansluta till en befintlig gemensamhetsanläggning och att det inte uppstår synnerliga men för den upplåtande fastigheten eller för annan fastighet som redan har rätt till vägen. Kravet på väsentlighet ska tolkas på samma sätt som det i AL 5 § och ”synnerliga men” har samma tolkning som i AL 12 § (se avsnitt 2.2.2 och 2.2.3 ovan).²⁸

Paragrafen fanns redan när AL infördes på sjuttioalet men utökades till att även ge rätt att använda befintlig väg när EVL upphävdes genom proposition 96/97:92. Utökningen behövdes då EVL 3:77 tidigare gav möjlighet till rätt att använda befintlig väg stadigvarande medan AL 50 § tidigare bara gett möjlighet till en tillfällig rättighet.²⁹

Rättigheten som fås genom AL 49 § är en officialrättighet (gäller för all framtid eller tills den ändras genom beslut) och har mer eller mindre samma egenskaper som ett vägservitut som kan bildas genom FBL. För att undvika dubbellagstiftning har den avskiljning gjorts att AL 49 § ska användas då rättigheten behöver skapas fristående medan vägservitut enligt FBL endast får skapas genom fastighetsreglering om det görs i samband med annan fastighetsbildning (FBL 7:2 3 st.). Servitut enligt FBL beskrivs i avsnitt 2.4.1.

Ersättning för rätt att använda befintlig väg bestäms enligt AL 50 a § 2 st. regel om slitageersättning och ersättning för rätt att bygga ny väg bestäms enligt AL 13 § regel om upplåtet utrymme.

Tillfällig rätt till väg

Tillfällig rätt till väg kan upplåtas genom AL 47 och 50 §§. Om det föreligger särskilda skäl kan en fastighet anslutas till en gemensamhetsanläggning som avser vägar även då behovet endast är tillfälligt (AL 47 §). Som särskilda skäl nämns i förarbetena när fastigheten är huvudintressent i vägen eller när samtliga fastigheters behov är tidbegränsat.³⁰

Om det är väsentligt för en fastighets ändamålsenliga användning kan en fastighet få rätt att tillfälligt använda väg som inte tillhör fastigheten, såvida det inte uppkommer synnerliga men för fastigheten som vägen ligger på eller för annan fastighet som använder vägen (AL 50 § 1 st.). Denna rätt skall ersättas utifrån det slitage som uppstår (AL 50 § 2 st.).

Övriga bestämmelser

Förutom de nämnda rättigheterna har även andra bestämmelser från EVL tagits med såsom rätt att ta material till väghållning (AL 51 §) och förbud att sätta upp grind (AL 52 §). Därtill finns i AL 50 a § en bestämmelse som kan ge en samfällighetsförening rätt att använda väg som ingår i en gemensamhetsanläggning som föreningen inte

²⁸ Prop. 1973:160 s 282

²⁹ Prop. 1996/97-92 s 67

³⁰ Prop. 1996/97-92 s 267

förvaltar. Denna bestämmelse är något av huvudtemat för rapporten och kommer därför att beskrivas utförligt i kapitel 3 nedan.

Prövning av AL 47-52 §§

Rättighetsupplåtelse enligt AL 47-52 §§ prövas enligt AL 53 § första 1 st. i en ”förrättning enligt denna lag”, en anläggningsförrättning, och därav gäller reglerna i AL 19-29 §§ om förrättning (alltså gäller enligt AL 19 § 1 st. även vissa delar av FBL 4 kap.) och reglerna i 30-31 §§ om domstolsprövning. AL 53 § 1 st. säger även att fråga om rättighet enligt AL 47-52 §§ får tas upp utan ansökan om det sker i samband med anläggningsfråga. Vidare får fråga upptas på ansökan av den fastighetsägare eller samfällighetsförening som rättigheten skall gälla för.

AL 53 § 2 st. säger därtill att AL 8-11 §§, 12 § 3 st. samt 16 § äger motsvarande tillämpning. Hänvisningen i 16 § till 12 § 1 st. skall för rättighet enligt 49-52 §§ avse villkoren för upplåtelse av rättigheten och hänvisningen till 13 § avser ersättningen. Andra stycket i AL 53 § säger alltså att villkoren för upplåtelse av rättighet enligt 49-52 §§ är dispositiva samt att ersättningsbeslutet kan grundas på en överenskommelse.³¹

2.3 Lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter

Då EVL och LGA upphävdes och ersattes med AL samlades alla bestämmelser om förvaltning i en separat lag, lagen om förvaltning av samfälligheter. SFL är precis som AL allmänt utformad och tillämpas inte bara för förvaltningen av gemensamhetsanläggningar utan även för samfälligheter som skapats enligt FBL, lagen om särskilda vattenverksamheter eller lagen för exploateringssamverkan samt för gemensamma servitut och för i en socken gemensamt ägd mark (SFL 1 § 1 st.). Fastighet som har del i samfällighet kallas för delägarfastighet (SFL 1 § 2 st.). SFL definierar två olika typer av samfällighetsförvaltning; delägarförvaltning och föreningsförvaltning (SFL 4 §).

2.3.1 Delägarförvaltning

Delägarförvaltning föreligger då det inte bildats någon samfällighetsförening och samfälligheten förvaltas då direkt av delägarna, det vill säga ägarna till fastigheterna som har andel i samfälligheten. Beslut tas gemensamt av delägarna (SFL 6 §), det krävs därmed full enighet i frågor som rör samfälligheten. Uppnås inte enighet i en fråga kan, om en delägare begär det, lantmäterimyndighet kallas in och hålla sammanträde med delägarna för att avgöra frågan eller anordna föreningsförvaltning (SFL 7 §). När en förrättning angår en samfällighet som förvaltas genom delägarförvaltning är samtliga delägare sakägare.

³¹ Lantmäteriet (2012b) s 283

2.3.2 Föreningsförvaltning

Föreningsförvaltning föreligger då en samfällighetsförening bildats för förvaltningen av en samfällighet. Bildandet sker vid sammanträde där stadgar antas och styrelse utses (SFL 20 § 1 st.). Sammanträdet hålls av lantmäterimyndighet på begäran av delägare. Sammanträdet kan också hållas i samband med förrättning enligt FBL, AL eller lagen om exploateringsövervakning om det är ”av väsentlig betydelse från allmän synpunkt att samfällighetsförening bildas” (SFL 20 § 2 st.). Medlemmarna i föreningen utgörs av ägarna till de i samfälligheten delägande fastigheterna. Den som säljer en delägande fastighet utgår ur föreningen och den som köper en delägande fastighet ingår. Föreningen är en juridisk person och kan företräda medlemmarna, ingå avtal och förvärva rättigheter. Föreningen får dock inte bedriva verksamhet som är främmande för samfällighetens ändamål (SFL 18 §).

Föreningens angelägenheter sköts av styrelsen som har behörighet att företräda föreningen i förhållande till tredje man. Styrelsen kan alltså företräda hela föreningen som sakägare även i fastighets- eller anläggningsförrättningar. Samma rätt kan ges till speciella firmatecknare. Styrelsen begränsas av att verksamheten skall skötas i enlighet med de antagna stadgarna (SFL 35-37 §§) och enskilda medlemmar får tillfälle att påverka genom föreningsstämman där de grundläggande förvaltningsbesluten tas³².

En samfällighetsförening kan även komma att förvalta flera samfälligheter. Detta kan ske genom att föreningen bildas för förvaltningen av flera samfälligheter, en samfällighet ansluts till en redan befintlig förening eller om en samfällighetsförening uppgår i en annan (SFL 55-57 §§).

2.4 Fastighetsbildningslagen (1970:988)

När fastighetsindelning förändras skall det ske i enlighet med FBL. Fastighetsbildning sker genom nybildning eller ombildning av fastigheter. All fastighetsbildning skall följa de allmänna lämplighetsvillkoren i FBL 3 kap. Beroende på vilken ny- eller ombildningsåtgärd som företas finns sedan speciella villkor som också ska uppfyllas i senare kapitel. Nybildning sker genom avstyckning, klyvning och sammanläggning vilka regleras speciellt i FBL 10-12 kap.

Ombildning av fastighet sker genom fastighetsreglering som regleras i FBL 5-9 kap. Fastighetsreglering kan innebära marköverföring, bildande eller ändring av samfälligheter, överföring av fastighetstillhörighet samt bildande eller ändring av servitut. Femte kapitlet innehåller bestämmelser som gäller för all fastighetsreglering och dessa regler kompletteras med specialbestämmelser i kapitel 6-9. Bildande och ändring av samfällighet regleras i sjätte kapitlet och bildande och ändring av servitut regleras i sjunde kapitlet. Åttonde och nionde kapitlen innehåller bestämmelser om inlösen av mark respektive gemensamma arbeten vid fastighetsreglering.

³² Ekbäck, P. (2007) s 98

2.4.1 Servitut enligt FBL

När ett servitut skall bildas behöver alltså alla tillämpliga villkor i FBL 3, 5 och 7 kap. vara uppfyllda. Därtill skall även JB 14:1 tillämpas.³³ Det kan synas som en omständlig prövning men villkoren bygger i många fall på varandra och dessutom är många av dem dispositiva. Då servitut skall skapas för rätt till väg är det framförallt båtnadsvillkoret (FBL 5:4 1 st.), servitutsrekvisiten i JB 14:1 och väsentlighetsvillkoret (FBL 7:1) som tillämpas vid prövningen.

Båtnadsvillkoret (FBL 5:4 1 st.)

Fastighetsreglering får bara ske om fördelarna som vinnes genom regleringen överväger nackdelarna. Fördelarna med regleringen skall hänföras till fastigheten som sådan och fastighetsägarens personliga intressen skall inte vägas in. Hur stora fördelarna är bör i regel kunna utläsas genom en höjning av fastighetsvärdet. Det kan dock förekomma fall då fastighetsindelningen förbättras utan att detta påverkar fastighetsvärdet. Nackdelarna som regleringen medför nämns i lagtext som ”olägenheter och kostnader”. De kostnader som skall medräknas är eventuell marknadsvärdeminskning för berörd fastighet samt förrättningskostnader (kostnad för ombud med mera skall dock inte räknas med). Begreppet olägenheter är lite svårare att definiera men förarbetena nämner lite svävande att det handlar om ekonomiska olägenheter såsom arbete som uppkommer för sakägare för avträde och tillträde samt det obehag som föranletts genom ändringen i fastighetsbeståndet.³⁴

Då ett vägservitut prövas kan villkoret förenklat ses som uppfyllt om marknadsvärdeökningen för fastigheten som erhåller servitutet överväger marknadsvärdeminskningen hos den belastade fastigheten och förrättningskostnaderna. Den strikt ekonomiska tolkningen får dock i vissa fall lämnas när någon förändring i marknadsvärde inte förekommer även om fastighetsindelning klart förbättras.

Det bör även konstateras att båtnadsvillkoret är dispositivt enligt FBL 5:18.

Servitutsrekvisiten (JB 14:1)

JB 14:1 definierar begreppet servitut med hjälp av ett antal rekvisit. Visserligen säger tredje stycket i denna paragraf att kapitlets regler inte är tillämpliga på servitut som skapas enligt FBL men enligt förarbetena till FBL bör servitut som skapas genom FBL även uppfylla rekvisiten i 14:1.³⁵ Rekvisiten som ställs upp är att rättigheten som upplåts skall främja ändamålsenlig markanvändning, det vill säga att användningen av de berörda fastigheterna effektiviseras. Nästa rekvisit är att utnyttjandet av den tjänande fastigheten bara får vara i visst hänseende. Servitut får alltså inte innebära ett totalt ianspråktagande. Rättigheten som upplåts skall också vara av stadigvarande betydelse för den härskande fastigheten. Uppfylls dessa rekvisit är rättigheten alltså ett servitut.

³³ Julstad, B. (2005) s 117

³⁴ Prop. 1969:128 s B 349f

³⁵ Prop. 1969:128 s B 541

Väsentlighetsvillkoret (FBL 7:1)

Sjunde kapitlet i FBL hanterar servitut specifikt. Det enda villkoret för bildande som finns i kapitlet är det så kallade väsentlighetsvillkoret. Detta villkor säger att servitut endast får bildas om det är av väsentlig betydelse för den härskande fastigheten. Servitut skall bara upplåtas om det är av synnerlig vikt för fastighets ändamålsenliga markanvändning och att det av den anledningen uppstår en positiv nettoeffekt för fastigheten. Detta krav kan enligt förarbetena uttolkas som en skärpning av båtnadsvillkoret i FBL 5:4 1 st. då prövningen i FBL 7:1 gäller fastigheten och inte hela fastighetsregleringsåtgärden.

Villkoret är tänkt att hindra officialservitut från att användas i alltför stor omfattning. Därmed hindras också att enskilda personer påtvingas belastningar som är oväsentliga och samtidigt belastas inte fastighetsindelningen med en mängd onödiga servitut.³⁶

Till skillnad från båtnadsvillkoret i FBL 5:4 1 st. är inte FBL 7:1 dispositiv. Alla servitut som bildas genom FBL måste alltså vara väsentliga för respektive fastighet, vare sig fastighetsägarna är överens eller ej. Anledningen är att officialservitut består i tiden och det är därmed olämpligt att bilda dem utifrån överenskommelser mellan fastighetsägare som kan komma att frångå sina fastigheter. Sådana överenskommelser bör istället utnyttas i avtalsservitut som kan inskrivas för att få sakrättsligt skydd.³⁷

Rätt till väg enligt FBL

Är ovanstående villkor uppfyllda är chanserna goda för att rätt till väg kan upplåtas genom ett officialservitut. Som det nämndes i tidigare avsnitt får det dock bara ske i samband med annan fastighetsbildningsåtgärd (FBL 7:2 3 st.). Detsamma gäller ändring eller upphävande av servitut som skapats genom vissa andra lagar, till exempel AL (FBL 7:9 2 st.).

Vidare bör även påpekas att den tjänande fastighetens ägare som undantag från huvudregeln (fri från skyldigheter) kan tillskrivas en väghållningsskyldighet såvida fastighetsägarna är överens (JB 14:1 2 st. och FBL 7:1 2 st.).

2.4.2 Ersättning

En fastighet som belastas av ett servitut sjunker ofta i värde medan den härskande fastigheten vanligtvis ökar värde. Servitutsupplåtelsen innebär alltså en värdeförändring hos de berörda fastigheterna. Denna förändring till följd av servitutsupplåtelsen skall utjämnas genom ersättning i pengar (FBL 5:10). Ersättningen bestäms på två olika sätt beroende på hur egendomen kan tas i anspråk.

Då det är uppenbart att den aktuella egendomen kan tas i anspråk genom expropriation eller liknande tvångsförvärv är det ett så kallat expropriationsfall och då skall ersättningen bestämmas enligt ExL 4 kap. (FBL 5:10 a § 2 st.). Då det inte är uppenbart att egendomen kan tas i anspråk genom expropriation eller andra liknande

³⁶ Prop. 1969:128 s B 545

³⁷ Prop. 1969:128 s B 545

tvångsförvärv är det ett så kallat vinstfördelningsfall. Ersättningen skall vid dessa fall också ersättas enligt ExL 4 kap. men med undantag för ExL 4:1 2 st. samt det som sägs om värdestegring i ExL 4:2 (FBL 5:10 a § 3 st.).

Ersättning vid expropriationsfallen

Expropriationsfallen skall ersättas helt enligt ExL 4 kap. Detta betyder vid ett expropriationsfall som avser servitut att intrångsersättning skall betalas med ett belopp som motsvarar marknadsvärdeminskningen för den belastade fastigheten (ExL 4:1). Denna intrångsersättning skall sedan ökas med ett påslag på 25 % (ExL 4:1 2 st.). Förutom ovanstående poster skall även övrig skada som uppstår vid expropriationen ersättas (ExL 4:1 1 st.).

Den värdepåverkan själva expropriationsföretaget innebär skall också regleras med den så kallade influensregeln (ExL 4:2). Negativ värdepåverkan kallas för företagskada och skall ersättas om skadan inte är orts- eller allmänvanlig. Positiv värdepåverkan kallas för företagsnytta och denna får fastighetsägaren omvänt tillgodogöra sig om den är vanlig. Ovanliga företagsnyttor ersätts inte. Påslaget på 25 % ska inte göras för ersättning som avser företagskada, däremot ska det göras på företagsnytta.³⁸

Vidare skall skadebegränsande åtgärder som den exproprierande vidtagit samt värden som den exproprierande själv skapat beaktas vid bestämmandet av ersättningen (ExL 4:1 4-5 st.). Till exempel skall den exproprierande inte tvingas till att betala ersättning för en väg som han själv anlagt vid ett tidigare nyttjande av en rättighet.

Ersättning vid vinstfördelningsfallen

Vinstfördelning skall tillämpas då det inte är uppenbart att egendomen kan tas i anspråk genom expropriation. I praktiken innebär detta vissa markåtkomstfall enligt FBL eller AL (vilka bland annat innefattar skapandet av servitut för väg enligt FBL). Vid vinstfördelning skall ExL 4 kap. tillämpas med undantag för regeln om påslaget på 25 % och influensregeln. Företagsnytta kan alltid tillgodogöras fastighetsägaren.

Vinstfördelning innebär precis som namnet antyder att vinsten som uppkommer genom fastighetsreglering skall fördelas mellan de inblandade fastigheterna. Då ett servitut för väg skapas kan vinsten till exempel uppkomma av att den härskande fastigheten kan bebyggas eller på annat sätt utnyttjas effektivare. Vinstfördelning kan utföras genom olika metoder. De som beskrivs i Lantmäteriets handbok är direkt och indirekt vinstfördelning. Direkt vinstfördelning går i princip ut på att ersättning bestäms utifrån hur stor del av vinsten varje fastighetsägare skall få samt hur stor del av kostnaden varje fastighetsägare skall betala. Vid indirekt vinstfördelning bestäms istället ersättningen utifrån någon för situationen lämpligt vald princip. Skulle slutresultatet bli negativt för någon av fastigheterna jämkas ersättningen.³⁹

³⁸ Lantmäteriet (2012a) s 72

³⁹ Lantmäteriet (2012a) s 74ff

Ersättningens erläggande

Då ersättning bestämts tar lantmäterimyndigheten ett ersättningsbeslut som fastställer ersättningens slutgiltiga storlek samt hur den skall erläggas (FBL 5:15 1-2 st.). Normalt anges ett förfalldatum där hela summan skall vara inbetalad men det finns även en möjlighet att dela upp betalningen, dock med begränsningen att en femtedel av summan skall betalas årligen (FBL 5:15 2 st.). Begränsningen till fem års avbetalning var en skärpning av tidigare regler vilka gett möjlighet till längre avbetalningstid. Ändringen gjordes då möjligheten till avbetalning enligt förarbetena inte ansågs få någon större användning.⁴⁰

Vare sig ersättningen betalas direkt eller genom delbetalning handlar det om ett fast belopp. Någon återkommande årlig ersättning finns det alltså inte möjlighet till (vare sig sakägare kommit överens om det eller ej då FBL 5:15 1-2 st. är tvingande).

2.5 Förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning

Förvaltare av enskilda vägar kan om vissa villkor är uppfyllda erhålla statliga och/eller kommunala bidrag. Dessa bidrag ska täcka delar av de kostnaderna som uppstår för både anläggandet och driften av vägen. Bidragen skall på så sätt verka för att transportpolitiska mål uppnås, såsom skapandet av ett transportsystem med hög kvalitet och god tillgänglighet i alla delar av landet.⁴¹

Villkoren för att erhålla statliga bidrag definieras i förordning (1989:891) om stadsbidrag till enskild väghållning 2 §. Där nämns bland annat att den enskilda vägen ska tillgodose ett kommunikationsbehov samt ha en viss längd. Eftersom ordalydelsen i förordningen är allmänt hållen ger trafikverket ut en handbok för statsbidrag till enskild väghållning där de beskriver hur de tolkar paragraferna mer specifikt (exakt väglängd med mera).⁴²

Möjligheten att erhålla kommunala bidrag utöver statliga bidrag varierar från kommun till kommun. Till exempel kan en enskild väg i Ystad som får statliga bidrag för driften få de resterande kostnaderna betalda genom det kommunala bidraget⁴³, medan man i Borås endast får stöd för 35 % av den beräknade driftskostnaden om vägen redan erhåller statliga bidrag.⁴⁴ I de fall väghållaren inte erhåller statliga bidrag får kommunen göra en egen prövning om vägen är bidragsberättigad eller ej. Villkoren för denna prövning varierar också från kommun till kommun men handlar i huvudsak om vägens längd, utseende, belastning etcetera.

⁴⁰ Prop. 1969:128 del B s 431

⁴¹ Trafikverket (2012)

⁴² Trafikverket (2001)

⁴³ Ystads kommun (2012)

⁴⁴ Borås stad (2012)

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Förutom de redan nämnda villkoren är de statliga och vissa av de kommunala bidragen kopplade till en skyldighet att hålla vägen öppen för trafik (regeln för de statliga bidragen finns i förordning (1989:891) 27 §).⁴⁵ För de statliga bidragen gäller att vägen bara får stängas av med Trafikverkets medgivande.

⁴⁵ Borås stad (2012)

3 Anläggningslagen 50 a §

3.1 Ursprung

Som nämnts ovan i avsnitt 2.1, delades det enskilda vägnätet tidigare in i olika områden som sedan förvaltades av vägsamfälligheter och vägföreningar beroende på om det var på landsbygden eller inom tätort. Denna indelning skedde geografiskt vilket gjorde att det kunde uppstå situationer där medlemmarna i respektive förvaltningsform behövde tillgång till vägar som förvaltades av andra. Ett tydligt exempel var när utfarter fram till allmänna vägar gick över enskilda vägar som tillhörde olika vägsamfälligheter. Detta problem påpekades redan i 1969 års vägutredning och som lösning diskuterades en möjlighet att ansluta en samfällighet som sådan till en annan istället för att blanda in alla delägare var för sig. Förslaget byggde på att en samfällighet fick ett andelstal i en annan vilken representerades av styrelsen. På så vis skulle man undvika eventuella förvaltningsproblem som kunde uppstå om varje delägare istället anslöts. Det skulle innebära betydligt fler delägare vilket i sin tur kunde leda till att kallelser, utdebiteringar etcetera blev krångligare. Detta förslag blev aldrig mer än ett förslag och togs inte med i AL när den infördes.⁴⁶

Problemet fanns dock kvar även efter inrättandet av AL. I många fall uppstod situationer där delägarna i en gemensamhetsanläggning precis som tidigare var tvungna att använda sig utav vägar inom andra gemensamhetsanläggningar för att nå allmänna vägar.⁴⁷

Några år senare började nya lösningar på detta problem diskuteras. Ett förslag var att helt enkelt ansluta fastigheterna till alla gemensamhetsanläggningar de hade behov av. Detta ansågs dock inte lämpligt som en generell lösning då det ibland bara handlade om ett fåtal meter väg. Att ansluta ett stort antal fastigheter skulle även leda till stora förrätningskostnader och en mer komplicerad förvaltning för föreningen.⁴⁸

1996 års vägutredning fortsatte därefter med 1969 års resonemang om att ansluta själva föreningen. För att kunna genomföra ett sådant förslag krävdes dock en ny lagteknisk lösning. Denna lösning gick ut på att AL skulle förändras så att en samfällighetsförening kunde anslutas till en gemensamhetsanläggning, genom att komplettera AL 2 § till att även avse samfälligheter. Slutsatsen angående den lösningen blev emellertid att den hade gått emot gällande lagstiftnings principer (det vill säga att det är olämpligt med enskilda fastigheter och samfälligheter sida vid sida) och förkastades därför.⁴⁹

⁴⁶ SOU (1996) s 110

⁴⁷ SOU (1996) s 110

⁴⁸ SOU (1996) s 110

⁴⁹ SOU (1996) s 111

För att säkra någon form av rätt till väg fanns visserligen möjligheten att upprätta ett nyttjanderättsavtal mellan föreningar men det skulle i sin tur skapa andra problem. Sådana avtal är tidsbegränsade och en eventuell ersättning kan vara svår att förhandla fram.⁵⁰

Efter noggranna övervägande kom 1996 års vägutredning till slut fram till en lösning som också lämnades som förslag. Lösningen gick ut på att en rättighetsupplåtelse skulle kunna ges till en samfällighetsförening så att medlemmarna i den föreningen erhöi rätt att använda vägar som ingick i en annan gemensamhetsanläggning. För detta skulle sedan en ersättning betalas vilken förrättningslantmätaren bestämde utifrån mängden slitage, förbättringskrav på vägen samt andra omständigheter. På så sätt försvann också bekymren om ersättning för nyttjanderättsavtalen då en opartisk myndighet tog ersättningsbeslutet.

Förslaget ledde till slut till dagens AL 50 a § som trädde i kraft den första januari 1998.

3.2 Lagregelns syfte

Lagregelns syfte sett till utredningar och förarbeten skulle kortfattat kunna beskrivas som att underlätta hanteringen av sakägarkretsen när gemensamma vägbehov tillgodoses. Genom att samfällighetsföreningen erhåller ett vägservitut förenklas även förvaltningen av de inblandade gemensamhetsanläggningarna jämfört med om föreningen (som varit tanken i vissa utredningar) eller fastigheterna istället skulle anslutas till gemensamhetsanläggningen.

3.3 Utformning

AL 50 a § Om en gemensamhetsanläggning som avser vägar förvaltas av en samfällighetsförening och det är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna att använda en väg som ingår i en annan gemensamhetsanläggning, får rätt att använda vägen upplåtas till samfällighetsföreningen. Detta gäller endast om en sådan upplåtelse av särskilda skäl är lämpligare än att ansluta fastigheterna till den andra anläggningen.

För upplåtelse enligt första stycket skall ersättning betalas efter vad som är skäligt främst med hänsyn till den slitning av vägbanan som beräknas uppkomma genom vägens användande. Sådan ersättning skall bestämmas att betalas på en gång eller årligen i förskott.

Ovanstående paragraf innebär en möjlighet för en samfällighetsförening att använda en väg som ingår i en annan gemensamhetsanläggning utan att delägarna var för sig blir inblandade. Rätten kopplas med andra ord inte till fastigheterna, utan till föreningen som sådan. Det gör att flera fastigheters behov effektivt kan tillgodoses utan att den belastade gemensamhetsanläggningen påverkas i någon större grad.

⁵⁰ SOU (1996) s 110

Eftersom det är föreningen som tilldelas servitutet får nya medlemmar i föreningen del av det medan medlemmar som utgår tappar det. Ett vägservitut enligt AL 50 a § kan även likt AL 50 § innebära en tillfällig rätt i avvaktan på en åtgärd, till exempel att en ny utfart ska anläggas inom en snar framtid.⁵¹ Servitutet som upplåts enligt AL 50 a § är på samma sätt som AL 49 § en officialrättighet.

Ett servitut enligt AL 50 a § skapas vanligtvis i samband med bildandet av nya gemensamhetsanläggningar men kan även prövas som en särskild fråga eller i de fall en befintlig gemensamhetsanläggning ska omprövas enligt AL 35 §.⁵²

Ansökan om en rättighetsupplåtelse enligt denna paragraf görs av samfällighetsföreningen vilken rättigheten skall gälla till förmån för och skall föregås av beslut på stämma. Frågan kan även tas upp utan ansökan i samband med en annan anläggning- eller fastighetsbildningsåtgärd vid en förrättning.⁵³

3.3.1 Rekvisit

Rekvisiten för att få bilda ett vägservitut enligt AL 50 a § finns i paragrafens första stycke. Hur dessa bör tolkas och vad de innebär förklaras nedan.

Gemensamhetsanläggning som avser vägar

Många gemensamhetsanläggningar innehåller flera ändamål såsom vatten och avlopp, sophus, tvättstugor, kabel-tv etcetera. Fördelen med detta är en smidig förvaltning där fastigheternas samtliga behov hänförs till ett och samma andelstal. Det första kravet för att använda sig utav AL 50 a § är dock att den gemensamhetsanläggning som ska få rätten bland annat måste avse vägar. HD har i domslut fastslagit att förutom vanliga farvägar för motortrafik skall även gång-, cykel- och ridvägar räknas in i vägbegreppet.⁵⁴

Föreningsförvaltning

Gemensamhetsanläggningen vars delägare behöver ett vägservitut skall förvaltas av en samfällighetsförening. I avsnitt 2.3.2 definieras vad en samfällighetsförening innebär. Kravet på föreningsförvaltning faller sig naturligt då det är samfällighetsföreningen som skall tilldelas servitutet.

Väsentlig betydelse

Det måste vara utav *väsentlig betydelse* för delägarfastigheterna i den aktuella gemensamhetsanläggningen att använda väg som ingår i den andra gemensamhetsanläggningen. Detta krav på väsentlighet i AL 50 a § skall tolkas på samma sätt som kravet i AL 49 § som i sin tur bygger på väsentlighetsvillkoret i AL 5 § (se avsnitt 2.2.2 och 2.2.7 ovan).⁵⁵ Ägarna till de i gemensamhetsanläggningen

⁵¹ Lantmäteriet (2012b) s 273

⁵² Lantmäteriet (2012b) s 272

⁵³ Lantmäteriet (2012b) s 172

⁵⁴ NJA 1985 s 683

⁵⁵ Prop. 1996/97:92 s 101

delägande fastigheterna skall alltså ha ett påtagligt behov av att få tillgång till nyttigheten i fråga (det vill säga vägservitutet). Lagtextens ordval *delägarfastigheterna* har i handbok för AL tolkats som *samtliga* delägande fastigheter och att villkoret därmed måste vara uppfyllt för varje enskild fastighet.⁵⁶ Förarbetena säger dock inte mer än lagtexten och dörren kan därför lämnas öppen för andra tolkningar av ordet *delägarfastigheterna*.

Särskilda skäl

Vidare skall det av *särskilda skäl* vara lämpligare att upplåta servitutet istället för att ansluta medlemmarna till den gemensamhetsanläggningen som inrymmer vägen i fråga. Ett godtagbart skäl som förarbetena nämner som exempel är att det endast är en liten del av den upplåtande gemensamhetsanläggningens vägar som avses. Omständigheter såsom mer komplicerad förvaltning eller krånglighet vid en eventuell anslutning genom förrättning eller överenskommelse enligt AL 35 respektive 43 §§ räknas *inte* som särskilda skäl.⁵⁷ Det borde finnas andra omständigheter som kan anses vara särskilda skäl men några sådana omständigheter nämns som sagt inte i vare sig förarbeten eller handboken.

3.4 Problem

Servitutet som skapas är officialrättigheter och är därmed bestående i tiden tills de upphävs genom beslut. Därmed är det viktigt att de inte skapas i onödan eller får olämplig utformning. Villkoren som beskrivits ovan är till för att säkra denna lämplighet men kan kanske samtidigt innebära för stora begränsningar.

Gemensamhetsanläggningar som består av vägar kan ibland vara mycket stora och behov av en utfartsrätt kan därav vara olika stort för de olika delägarna. Till exempel kan en gemensamhetsanläggning redan ha en utfart som fungerar bra för flera delägare även om andra delägare är i stort behov av en ny utfartsmöjlighet. I sådana situationer uppfylls inte kravet på väsentlighet för samtliga delägare och servitutet kan därmed inte bildas såvida sakägarna inte är överens.

Även kravet på att det av särskilda skäl skall vara lämpligare med vägservitutet än att ansluta fastigheterna till gemensamhetsanläggningen kan ge upphov till problem. Till exempel förekommer det på landsbygden ibland långa utfartsvägar vilket kan leda till ett behov av vägservitut som också är långa. Tveksamheter kan då uppstå om kravet på särskilda skäl är uppfyllt vad gäller att upplåtelsen bara får avse en *liten del*.

Då de berörda gemensamhetsanläggningarna istället är av mindre storlek kan kravet på särskilda skäl också bli svårt att uppfylla. Är den upplåtande gemensamhetsanläggningen liten måste servitutet vara ännu mycket mindre för att det endast skall vara *en liten del* som belastas.

⁵⁶ Lantmäteriet (2012b) s 272

⁵⁷ Lantmäteriet (2012b) s 273

3.5 Ersättning

Enligt AL 50 a § 2 st. skall ersättning för den ökade slitningen av vägbanan som servitutet innebär utgå till delägarna i den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Denna ”slitageersättning” kan betalas som ett engångsbelopp eller en årlig avgift. Förutom det ökade slitaget skall ersättningen dessutom ta hänsyn till krav på förbättring av vägområdet samt övriga omständigheter.⁵⁸ Övriga omständigheter kan vara eventuella intrång och värdeminskningar vilket HovR konstaterat i ett rättsfall.⁵⁹

Det är inte reglerat i lagen vilken beräkningsmodell som skall användas när ersättningen räknas ut. Lantmäteriets handbok för AL nämner dock en metod där motsvarande andelstal för varje fastighet som ingår i den ”härskande” gemensamhetsanläggningen beräknas för att sedan läggas samman till ett för föreningen gemensamt andelstal. Samtidigt poängteras att det inte handlar om något reellt andelstal, då en samfällighetsförening inte kan bli delägare, utan bara om ett så kallat motsvarande andelstal som kan läggas till grund för ersättningsberäkningen. Detta motsvarande andelstal beräknas precis som riktiga andelstal med fördel genom tonkilometersmetoden som har beskrivits i avsnitt 2.2.5. Bestäms ersättningen istället till en fast årlig avgift lämnar lagregeln även utrymme för att koppla den till ett index (till exempel konsumentprisindex eller entreprenadindex).⁶⁰

Utformas ersättningen som ett engångsbelopp finns vissa regler som bestämmer när den skall utbetalas. Enligt AL 32 § skall den erläggas inom tre månader från dess att ersättningsbeslutet vunnit laga kraft. Betalas ersättningen efter denna period, skall dessutom ränta utgå enligt 6 § räntelagen. Tas rättigheten i bruk innan hela beloppet är betalt, utgår även ränta enligt 5 § räntelagen. Har ersättningen inte erlagts inom ett år från dess att ersättningsbeslutet vunnit laga kraft riskerar dessutom rättighetsupplåtelsen att förfalla enligt AL 33 §.

Det bör noteras att rättighetsupplåtelsen inte kan upphöra att gälla enligt AL 33 § om ersättningsbeslutet består av en årlig avgift då denna betalningsform inte hanteras av denna paragraf.⁶¹

AL 35 § ger möjlighet att ompröva gemensamhetsanläggningen vid ändrade förhållanden. Antalet medlemmar i en gemensamhetsanläggning kan variera då fastigheter inträder och utträder ur föreningen vilket leder till att belastningen av vägen förändras. Detta påverkar i sin tur slitaget på vägen och med hjälp av omprövningen kan ersättningen regleras efter vad som är mer skäligt.

⁵⁸ Lantmäteriet (2012b) s 274

⁵⁹ LMV Rättsfallregister V09

⁶⁰ Lantmäteriet (2012b) s 274

⁶¹ Lantmäteriet (2012b) s 197

Beräkningsexempel slitageersättning

Nedan följer ett exempel på hur ersättningen kan beräknas med hjälp av tonkilometersmetoden.

Om GA:1 ska få rätt på GA:2 och delägarna i GA:1 genererar 10 000 tonkm/år på GA:2 vägar medan GA:2 delägare själva genererar 100 000 tonkm/år, ska den härskande gemensamhetsanläggningen betala $10\,000/110\,000 = 9\%$ av driftkostnaderna. Är kostnaderna för vägen 50 000 kr/år skall alltså den årliga ersättningen då bestämmas till 4 500 kr (50 000 kr x 9 %).

Detta är bara en av de metoder som kan användas. Ett annat sätt kan vara att bara uppskatta ökad driftkostnad och bestämma en ersättning efter det.

3.6 Registrering

Lantmäteriets handbok för fastighetsregistrering beskriver att vägservitut som skapats enligt AL 50 a § skall registreras med en anmärkning på ”härskande” gemensamhetsanläggning, det vill säga den gemensamhetsanläggning vars samfällighetsförening tilldelas servitutet. Anmärkningen skall ange att ”Samfällighetsförening X har rätt till väg på GA:X” och placeras under informationsgrupp 17.⁶²

Vidare skall också själva servitutet och dess berörkrets registreras under informationsgrupp 17 i fastighetsregistret på både ”härskande” och ”tjänande” gemensamhetsanläggning (den som belastas av servitutet).

Görs registreringen på rätt sätt kommer servitutets berörkrets redovisas som ett officialservitut på båda gemensamhetsanläggningarna samt med en anmärkning på den ”härskande” som förklarar att det är samfällighetsföreningen som erhållit servitutet. Detta är viktigt för att det tydligt skall framgå vilka rättigheter och belastningar som varje delägarfastighet har, vilket är uppenbart intressant för fastighetsägarna.

Handbokens instruktioner grundas på förordning (2000:308) om fastighetsregister 35 § 10 p. som säger att ”övriga förhållanden som är till betydelse för enheten”, det vill säga gemensamhetsanläggningen, skall registreras i fastighetsregistret.

⁶² Lantmäteriet (2004) s 11

3.7 Dispositiv lagstiftning

I avsnitt 2.2.7 konstaterades att villkoren för att upprätta en rättighet enligt AL 49-52 §§ är dispositiva enligt AL 53 § 2 st. Det betyder att kraven på väsentlighet och särskilda skäl inte behöver vara uppfyllda såvida sakägarna är överens.⁶³ Om det inte finns något fristående dokument om överenskommelse mellan sakägarna som kan biläggas förrättningsakten räknas även överenskommelse som skett under protokollfört förrättningsammansammanträde (fastighetsbildningskungörelsen 8 § 8p), förutsatt att samtliga behöriga parter är närvarande. Finns det en överenskommelse mellan sakägarna angående ersättning kan denna också läggas till grund för ersättningsbeslutet.⁶⁴

⁶³ Lantmäteriet (2012b) s 283

⁶⁴ Lantmäteriet (2012b) s 274

4 Alternativ till AL 50 a §

4.1 Ansluta till gemensamhetsanläggning

Kan ingen rätt enligt AL 50 a § skapas för samfällighetsföreningen i fråga på grund av att sakägarna inte kommer överens och villkoren inte är uppfyllda får utfartsrätt sökas på annat håll. Ett närliggande alternativ är att istället ansluta de aktuella fastigheterna till gemensamhetsanläggningen de behöver ta väg över. Om det kan anses att ändrade förhållanden inträtt sedan gemensamhetsanläggningen skapades kan fastigheterna anslutas genom att gemensamhetsanläggningen tas upp till omprövning enligt AL 35 §. Det finns även möjlighet till anslutning vid fastighetsbildning enligt AL 42 a § eller genom överenskommelse enligt AL 43 §.

4.1.1 Villkor

Villkoren för att ansluta en fastighet till en befintlig gemensamhetsanläggning är samma som när anläggningen bildas. Teoretiskt sett skall samtliga villkor prövas men praktiskt sett är det enda som får någon betydelse det om kravet på väsentlighet.⁶⁵ Gemensamhetsanläggningen måste alltså vara väsentlig för fastigheterna som skall anslutas (se avsnitt 2.2.2). Anslutning av fastigheter innebär en ändring i delägarkretsen och enligt AL 35 § 2 st. får en sådan ändring endast ske om det inte uppstår avsevärd olägenhet från enskild eller allmän synpunkt.

4.1.2 Ersättning

Ersättning för rätten att använda gemensamhetsanläggningens vägar hanteras först och främst genom att de anslutande fastigheterna tilldelas andelstal och på så sätt får del i kostnaderna. Har det i gemensamhetsanläggningen genom investeringar eller fonderingar byggts upp ett överskott kan anslutande fastigheter därtill komma att få betala ersättning till övriga delägare för respektive fastighets del i överskottet (AL 37 §).

4.1.3 Problem

Såvida den gemensamhetsanläggningen till vilken fastigheterna skall anslutas bara innehåller vägar torde det inte vara något större problem att genomföra en anslutning. Anslutningen har initierats för att ett behov av utfart har uppkommit och då borde tillgången till gemensamhetsanläggningens vägar vara väsentlig för fastigheterna (AL 5 §). Den ökade trafiken på gemensamhetsanläggningen borde inte heller kunna räknas som någon avsevärd olägenhet.

⁶⁵ Warnquist, F. (2012)

Många gemensamhetsanläggningar har dock fler ändamål än väg och det kan sätta stopp för anslutningen. Eftersom fastigheternas behov bara gäller väg är inte gemensamhetsanläggningar med även andra ändamål väsentliga för fastigheterna och de kan därmed inte anslutas.

Problemet kan lösas genom att hela gemensamhetsanläggningen omprövas och delas in i sektioner där en sektion bara avser vägar. Då skulle den sektionen kunna anses som väsentlig för fastigheterna. Därmed kan de anslutas till gemensamhetsanläggningen och erhålla andelstal som bara gäller för vägsektionen. Det tillvägagångssättet leder emellertid till mycket större förrättningskostnader. Som nämnts tidigare uttrycker förarbetena dessutom en restriktivitet gentemot användandet av sektionsindelade gemensamhetsanläggningar.⁶⁶ En förändring av förvaltningen skulle även kunna innebära en större risk för överklaganden från delägare i gemensamhetsanläggningen som tycker att allt redan fungerar bra.

Ytterligare en lösning skulle kunna vara att vid en omprövning dela upp gemensamhetsanläggningen i flera mindre där en endast innehåller vägar. Precis som vid uppdelningen i sektioner skulle då delägande i gemensamhetsanläggningen som bara avser vägar kunna anses vara väsentligt och fastigheterna skulle därmed kunna anslutas. Denna lösning har dock samma problem som lösningen med sektionsindelning, alltså att förrättningskostnaderna blir stora och risken för överklaganden är stor.

4.2 Enskilda servitut

Då vägrätt för en enskild fastighet skall skapas är ett naturligt alternativ att bilda ett vägservitut enligt AL 49 §. Det kan därmed tyckas vara en bra lösning att bilda servitut för varje fastighet som behöver ta väg över en gemensamhetsanläggning den inte har andel i. Ett examensarbete vid Kungliga Tekniska Högskolan har visat att i alla fall det omvända tillvägagångssättet (gemensamhetsanläggning läggs ovanpå befintligt servitut) har använts då lantmätare oftast anser att rättigheterna kan utövas parallellt.⁶⁷ Enligt AL 12 § 3 st. och ExL 1:3 består också officialrättigheter i normalfallet när mark tas i anspråk enligt AL 12 §. Därtill föreslår lantmäteriets handbok för AL 50 a § detta som ett bra alternativ om väsentlighetsvillkoret bara uppfylls av vissa fastigheter.⁶⁸

⁶⁶ Prop. 1973:160, s 218

⁶⁷ Stafverfeldt, P. & Söderberg, M., (2009) s 37

⁶⁸ Lantmäteriet (2012b) s 272

4.2.1 Problem

Ett sådant tillvägagångssätt skulle dock innebära att en rättighet (servitutet) läggs ovanpå en befintlig rättighet (gemensamhetsanläggningen). Även om denna stapling av markanknutna rättigheter rent rättsligt är tillåten kan den leda till problem angående vem som är ansvarig för olyckor, underhåll med mera och blir på så sätt juridiskt obekvämt för inblandade parter.⁶⁹

Lösningen med enskilda servitut fyller heller inte ett syfte med AL 50 a § som lagstiftaren tog sikte på, nämligen att hålla nere sakägarkretsen. Effektiviteten i att upplåta ett servitut till en förening med flera hundra medlemmar går ju förlorad om det istället måste upplåtas enskilda servitut till fastigheter var för sig. Sådana för flera fastigheter identiska servitut räknas dessutom som gemensamma servitut vilka faller inom SFL:s tillämpningsområde.

⁶⁹ Warnquist, F. (2012)

5 Undersökning

Tredje kapitlet i detta arbetet beskriver hur AL 50 a § teoretiskt sett fungerar. Den praktiska användningen stämmer dock inte alltid överens med teorin och för att studera detta förhållande har en undersökning gjorts angående servitut som bildats genom lagregeln.

Registreras vägservitut som bildats genom AL 50 a § enligt Lantmäteriets instruktioner skall som sagt textsträngen ”har rätt till väg” finnas i en anmärkning på i alla fall den gemensamhetsanläggning vars samfällighetsförening erhåller servitutet. En beställning av samtliga gemensamhetsanläggningar i fastighetsregistret som har denna anmärkning resulterade i en lista över 159 stycken olika gemensamhetsanläggningar. I vissa fall fanns både ”härskande” och ”tjänande” gemensamhetsanläggning med i listan vilket justerades så att varje servitut bara räknades en gång. Efter denna justering samt en bortsortering av sex fall där akterna inte fanns tillgängliga digitalt minskade undersökningsmaterialet till 147 stycken vägservitut.

Denna ursprungliga sökning letade som sagt endast efter de vägservitut där anmärkningen fanns på någon utav de berörda gemensamhetsanläggningarna. Efter en inledande granskning av det materialet drogs slutsatsen att det borde finnas ett mörkertal av servitut som inte hittas genom en sökning efter enbart anmärkningen. För att identifiera en del av detta mörkertal gjordes en ny beställning där sökningen istället tog sikte på officialservitut med gemensamhetsanläggningar som både last- och förmånsenhet. Denna sökning resulterade i ytterligare en lista över rättigheter med diverse ändamål såsom utrymme, grindförbund, väg etcetera. Alla rättigheter med ändamålen ”väg”, ”utfartsrätt” samt ”rätt till väg på GA” kontrollerades, och efter en bortsortering av tre akter som inte fanns tillgängliga digitalt kvarstod 32 vägservitut som inte fanns med i den ursprungliga listan. Därmed växte undersökningsmaterialet till 179 vägservitut som skapats genom AL 50 a §.

Under arbetets gång har det dykt upp servitut som inte fanns med i undersökningsmaterialet och förmodligen finns det flera som inte registrerats på rätt sätt och därmed inte identifierats vid de olika sökningarna i fastighetsregistret. Även om materialet som bearbetats alltså knappast är fullständigt bör det fungera som ett tvärsnitt för samtliga vägservitut. Med hjälp av fastighetsregistret, registerkartan och förrättningsakter har de olika servituten inventerats utifrån följande aspekter:

- Prövning av villkoren i förrättningsprotokollet
- Förekomsten av överenskommelser
- Upplåtande gemensamhetsanläggnings storlek
- Vägservitutets längd
- Ersättnings utformning
- Vägservitutets registrering
- Redovisning på förrättningskartan

Dessa uppgifter är de som bedömts relevanta för undersökningen av hur AL 50 a § tillämpats praktiskt. I följande avsnitt beskrivs resultaten från undersökningen. Listan över de undersökta vägservituten återfinns i bilaga 2.

5.1 Prövning av villkor och överenskommelser

Om ingen överenskommelse föreligger skall samtliga aktuella villkor prövas specifikt vid skapandet av ett officialservitut. Denna prövning redovisas sedan i förrättningsprotokollet. Vid genomgången av de olika förrättningsakterna undersöktes hur väl prövningen redovisats, alltså om lantmätaren direkt prövat villkoren genom att nämna dem och säga att de är uppfyllda eller indirekt prövat dem genom ett konstaterande att servitutet upplåts enligt AL 50 a §. Som synes i tabell 2 nedan visar undersökningen av de 179 fallen att villkoren har prövats i 64 % av dem och ej prövats i 36 % av dem.

Många av fallen där ingen prövning gjorts har servitutet istället bildats genom överenskommelse mellan sakägarna. Som också kan ses i tabell 2 visar undersökningen att överenskommelse, antingen genom sammanträde eller i fristående avtal, förelåg vid 33 % av fallen.

Tabell 2 Prövning av villkor och förekomsten av överenskommelse

<i>Prövning av villkor</i>		
Genomförd	Ej genomförd	
114 st	65 st	
64 %	36 %	
<i>Överenskommelse</i>		
Sammanträde	Fristående	Ingen
37 st	22 st	120 st
21 %	12 %	67 %

5.2 Längd på servitut och upplåtande gemensamhetsanläggning

Ett av rekvisiten som måste uppfyllas om ett vägservitut enligt AL 50 a § skall bildas är att det av särskilda ska vara lämpligare än att ansluta fastigheterna till den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Som särskilt skäl räknas bland annat att servitutet bara gäller en liten del av upplåtande gemensamhetsanläggning (se avsnitt 3.3.1). Hur detta villkor uppfylls i praktiken har undersökts genom att längden på vägservituten och respektive upplåtande gemensamhetsanläggning tagits fram för så många fall som möjligt.

Diagram 1 nedan beskriver spridningen av förhållandet mellan servitut och upplåtande gemensamhetsanläggning bland de olika fallen. Detta förhållande har bara varit möjligt att beräkna för de fall där servitutets längd kunnat utläsas på förrättningskartan eller genom att tolka förklaringar i protokollet på registerkartan. Totalt kunde detta göras för 128 stycken fall.

Vägservitut för samfällighetsföreningar

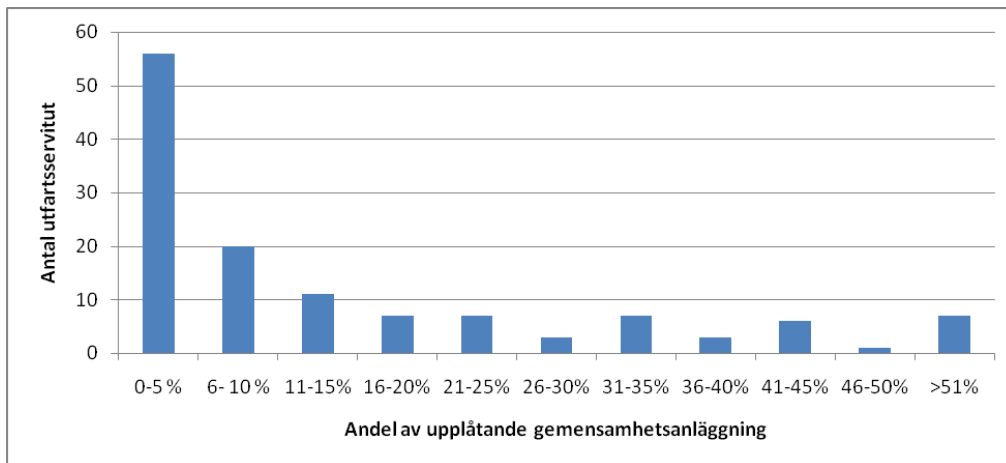


Diagram 1 Andel av upplåtande gemensamhetsanläggning som täcks av servitutet

I nästan hälften av fallen täckte servitutet endast 0-5 % av den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Som synes förekommer dock några fall (7 stycken) där mer än hälften av den upplåtande gemensamhetsanläggningen täcks av servitutet.

Det går inte att utläsa något samband mellan storlek på upplåtande gemensamhetsanläggning och hur stor andel som upplåts. Något som kan konstateras är dock att nästan alla upplåtande gemensamhetsanläggningar är mindre än 10 km och medelvärdet för storleken ligger runt 4,7 km.

5.3 Ersättning

5.3.1 Utformning

Enligt ersättningsreglerna i AL 50 a § 2 st. kan lantmätaren välja mellan att utforma ersättningen som ett engångsbelopp eller en årlig avgift vilken även kan kopplas till ett index (se avsnitt 3.5). I diagram 2 presenteras resultatet för undersökningen av hur ersättningen utformats i de olika förrättningarna.

Vägservitut för samfällighetsföreningar

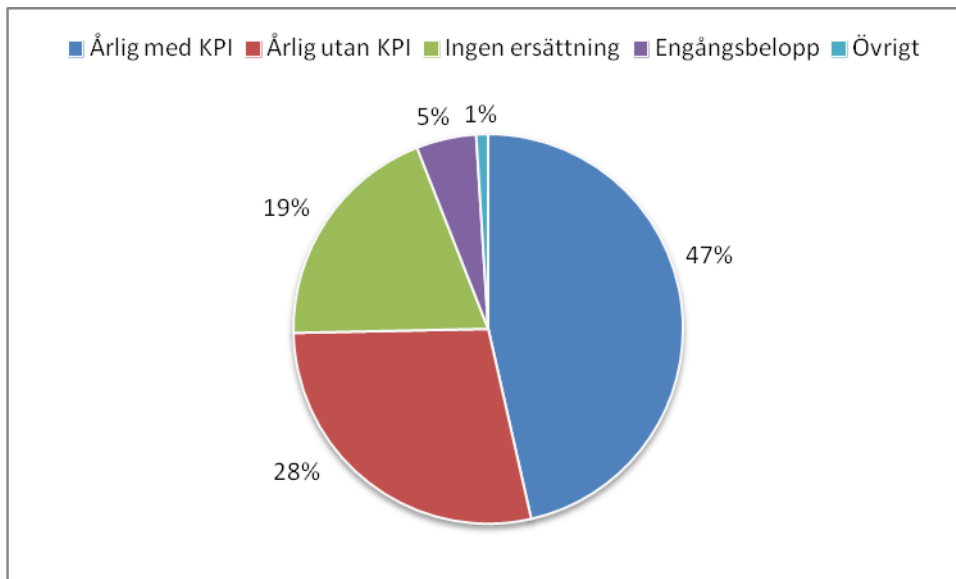


Diagram 2 Ersättningsform

Årliga avgifter (68 % utformade med fast belopp och 32 % med motsvarande andelstal) är den överlägset vanligaste formen av ersättning och ofta kopplas den till konsumentprisindex. Drygt 22 % av alla årliga avgifter har dessutom kopplats till en eventuell reducering om väghållaren beviljas statligt eller kommunalt bidrag. Alla utom två av ersättningarna som fått sådana reduceringsvillkor har beslutats av samma lantmätare.

Noterbart är att en femtedel av rättighetsupplåtelseerna inte ansågs ersättningsberättigande. I ett av fallen utan ersättning ”kvittades” två föreningar mot varandra då de fick servitut på varandras gemensamhetsanläggningar.⁷⁰

Kategorin övrigt består endast av ett fall där lantmätaren beslutat sig för att använda både ett engångsbelopp i form av en ”inträdesavgift” och en årlig avgift.⁷¹

5.3.2 Storlek

Ersättningsbeloppet skall vare sig det utformas som ett engångsbelopp eller en årlig avgift bestämmas utifrån det slitage som servitutet ger upphov till (se avsnitt 3.5). Som synes ovan har nästan alla ersättningar utformats som årliga avgifter. För att få grepp om vilken storleksordning som gäller för dessa avgifter har deras storlek undersökts och sedan jämförts med hur många fastigheter som får servitutet och hur långt servitutet är. Resultatet blir avgift per meter servitut per fastighet och nedan i tabell 3 presenteras en sammanställning av de 58 fall som innehåller samtliga tre avgifter.

⁷⁰ Västra Götalands län aktnummer 1485K-2004/41

⁷¹ Kalmar län aktnummer 0885-3716 s 19

Vägservitut för samfällighetsföreningar

I vissa samfällighetsföreningar är hus på ofri grund medlemmar och dessa räknas då som fastigheter. Självklart är det skillnad på belastning mellan stora skogsfastigheter och små bostadsfastigheter eller hus på ofri grund vilket ger en inverkan på slitaget och därmed ersättningens storlek. Resultatet får därmed ses som ett översiktligt genomsnitt. Vidare har två ”outliers” uteslutits från underlaget då de servituten var så korta att ersättningen per meter servitut blev alldeles för hög.

Tabell 3 Slitageersättning, kronor/meter/fastighet

Median	Medel	Max	Min
0,0735	0,312	3,4	0,0017

Som synes finns det även efter uteslutningen av ”outliers” en stor spridning i ersättningarnas storlek och de båda extremerna ligger långt från varandra. Maximum är också så pass högt att medeltalet blir lite missvisande och en mer rättvisande exempelersättning kan nog sägas ligga närmre medianvärdet än medelvärdet.

För att få en bild av hur stor belastningen på de upplåtande gemensamhetsanläggningarna blir, har antalet delägare i varje ”härskande” gemensamhetsanläggning undersökts (vissa delägarkretsar har dock inte redovisats i registret och därför blir inte undersökningen fullständig). Tabell 4 beskriver resultatet. Maxvärdet är dock påtagligt mycket större än nästkommande värde vilket gör att medianvärdet även här blir mer rättvisande än medelvärdet.

Tabell 4 Antal ”härskande” delägare

Median	Medel	Max	Min
37 st	73 st	686 st	5 st

5.5 Registrering

För att de belastningar och förmåner som kopplats till en gemensamhetsanläggning skall gå att hitta gäller det som sagt att de registreras på rätt sätt. Tillvägagångssättet för en korrekt registrering har beskrivits i avsnitt 3.6. Hur vägservituten i undersökningsmaterialet är registrerade har studerats och resultatet presenteras i tabell 5 nedan.

Tabell 5 Registrering

	Endast "Härskande"	Endast "Tjänande"	Båda	Ingen
Anmärkning	135 st	10 st	2 st	32 st
Servitutet	0 st	117 st	52 st	10 st

Ovanstående siffror visar att anmärkningen i de flesta fallen finns på den ”härskande” gemensamhetsanläggningen (även om det inte alltid var under informationsgrupp 17). De 32 fall där ingen anmärkning förekommit är de som hittades genom den andra sökningen. Angående själva servitutets berörkrets har majoriteten bara registrerats på den ”tjänande” gemensamhetsanläggningen. Allt som allt har registreringen bara i 15 fall utförts på rätt sätt, det vill säga med anmärkningen på ”härskande” gemensamhetsanläggning och själva servitutet med berörkrets på båda.

Det förekom dock fem fall där anmärkningen visserligen fanns med på den ”härskande” gemensamhetsanläggningen men servitutet helt saknades på den ”tjänande”.

I tio fall fanns däremot anmärkningen på den ”tjänande” gemensamhetsanläggningen. Utav dessa tio har servitutet i fem fall redovisats på både ”härskande” och ”tjänande” gemensamhetsanläggning under informationsgrupp 17. I övriga fem fall redovisats servitutet varken med en anmärkning eller under informationsgrupp 17 på den ”härskande” gemensamhetsanläggningen.

5.6 Åskådliggörande på karta

Delar av FBL 4 kap. skall tillämpas vid en anläggningsförrättning, bland annat regeln om åskådliggörande på karta i FBL 4:28. Enligt paragrafen är huvudregeln att karta skall upprättas vid förrättning. Kan fastighetsbildningen genomföras utan att någon karta behöver denna emellertid inte upprättas. Kartan skall redovisa allt som händer i förrättningen och på så sätt ge en bra överblick över situationen. Därför bör det lämpligtvis upprättas en karta när ett vägservitut enligt AL 50 a § bildas, detta för att sakägare, lantmätare etcetera enkelt ska kunna identifiera innebörden av servitutet.

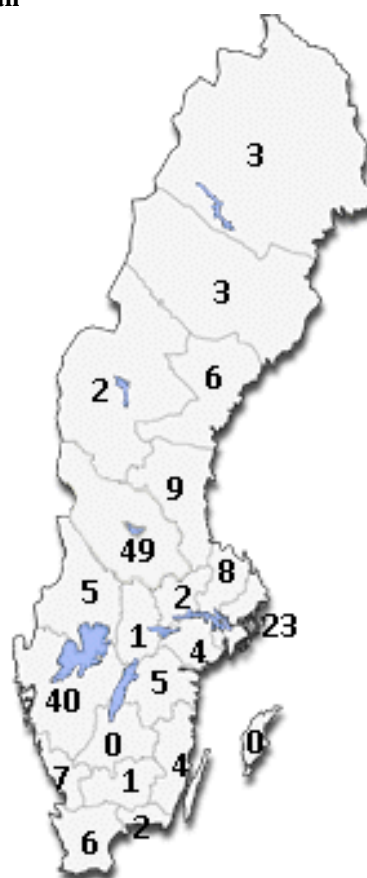
Med hjälp av undersökningsmaterialet kan det konstateras att vägservitutet redovisats på kartan i 59 % av fallen. Redovisningen har antingen skett genom att hela servitutet ritats ut eller genom att beskrivningen förklarar mellan vilka figurer på kartan som servitutet sträcker sig.

5.6 Geografisk spridning

Som en överblick över var i landet AL 50 a § använts har en kartläggning gjorts för antalet registrerade vägservitut i varje län. I figur 1 nedan med tillhörande tabell 6 kan det utläsas att användningen koncentrerats till framförallt tre olika län, Stockholms, Västra Götalands och Dalarnas län. Två län, Gotland och Jönköping, förekommer inte i undersökningsmaterialet. Totalt har 85 stycken olika lantmätare tagit beslut om vägservitut enligt AL 50 a §.

Tabell 6 Antal vägservitut enligt AL 50 a § i varje län

Blekinge	2
Dalarna	49
Gotland	0
Gävleborg	9
Halland	7
Jämtland	2
Kalmar	4
Jönköping	0
Kronoborg	1
Norrbottn	3
Skåne	6
Stockholm	23
Södermanland	4
Uppsala	8
Värmland	5
Västerbotten	3
Västernorrland	6
Västmanland	2
Västra Götaland	40
Örebro	1
Östergötland	5



Figur 1 Antal vägservitut enligt AL 50 a § i varje län⁷²

⁷² Sveriges Nationalatlas (2012a), med egen modifiering.

6 Analys

Föregående avsnitt påvisar att den praktiska tillämpningen av AL 50 a § inte alltid följer de teoretiska reglerna. Till exempel prövas inte villkoren för upplåtelsen i vissa fall där det inte heller har funnits någon överenskommelse. Frågan är då vilka följder sådana avvikelser kan få? Så länge tillämpningen inte går helt och hållet utanför lagstiftningens ramar kan olika tolkningar av reglerna vara nödvändiga för att anpassa sig efter olika situationer. Anpassningen får dock inte bli så pass långtgående att resultatet hamnar helt och hållet utanför nämnda ramar då det skulle äventyra rättssäkerheten och ge underlag för överklaganden.

Följande avsnitt har som syfte att analysera hur skillnaden mellan praktik och teori egentligen ser ut och om eventuella avsteg från lagstiftning är berättigade. Analysen skall på så sätt ge ett underlag för bedömningen av själva paragrafen.

6.1 Prövning av villkor

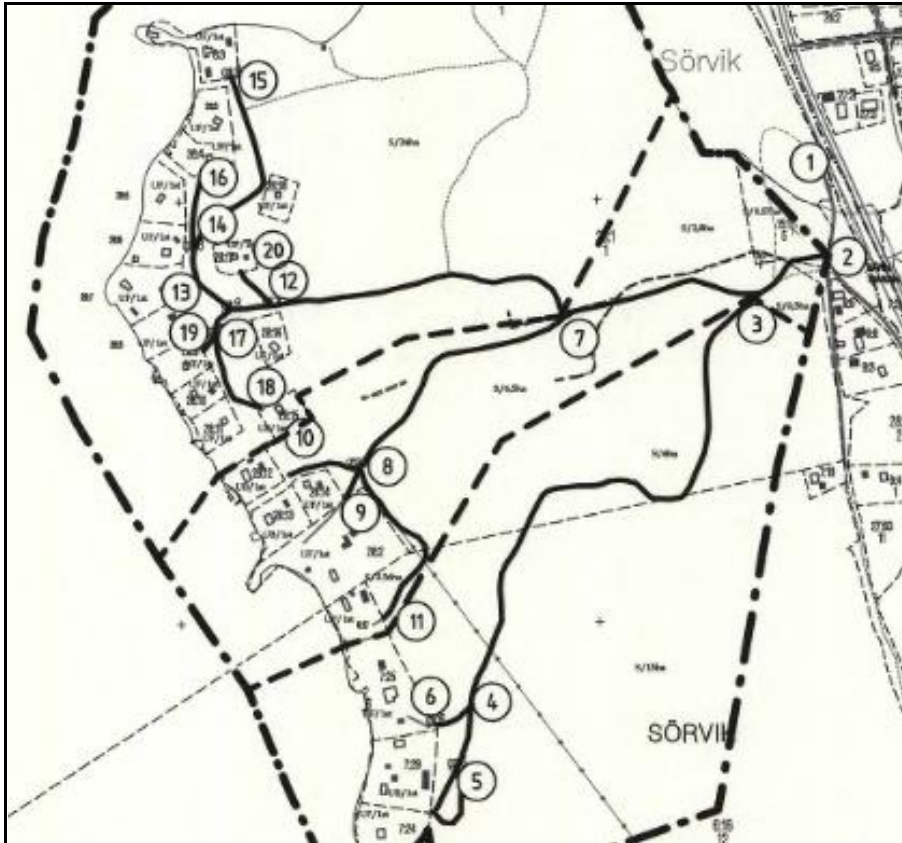
De villkor som en lantmätare behöver ta ställning till har beskrivits ovan i avsnitt 3.3.1. Om gemensamhetsanläggningen avser vägar och om det är föreningsförvaltning eller ej kan ganska snabbt konstateras. Desto större utrymme för tolkning lämnar villkoren om väsentlighet och särskilda skäl. I och med det stora utrymmet skiljer sig också olika tolkningar åt, både från varandra och från teorin.

Från undersökningsmaterialet har fall hämtats för att gestalta när villkoren för väsentlighet och särskilda skäl utifrån teorin kan anses vara uppfyllda eller ej. Flera av fallen grundas visserligen på överenskommelser men lantmätaren brukar ofta ändå genomföra en prövning av villkoren ur vilken de olika tolkningarna kan utläsas.

6.1.1 Väsentlighet

Väsentlighet är som begrepp inte helt enkelt att definiera. Varje enskilt fall har sina egna förutsättningar som måste tas hänsyn till vid tolkningen av villkoren. Tolkas väsentlighetsvillkoret strikt borde det dock innebära att vägservitutet enligt AL 50 a § skall ge rätt till den enda eller i alla fall den enda lämpliga utfarten från gemensamhetsanläggningen. Endast då har delägarna normalt ett väsentligt behov av den nyttighet som vägservitutet innebär. Nedan följer fyra exempel som visar när kravet på väsentlighet med denna strikta tolkning kan anses som uppfyllt respektive ej uppfyllt samt ett gränsfall.

Väsentligt för delägarna



Figur 2 Ludvika Sörvik GA:6-8⁷³

Detta exempel är tagit från Ludvika kommun i Dalarnas län. Förrättningen berör fyra stycken gemensamhetsanläggningar varav tre nybildas (se streckade båtadsområden) och en är befintlig och ligger öster om. I samband med förrättningen bildas två nya samfällighetsföreningar, en för de två övre gemensamhetsanläggningarna och en för den nedre. Dels får samfällighetsföreningen som förvaltar den nedersta gemensamhetsanläggningen rätt till väg på den mellersta (sträcka 2-3) och dels får båda föreningarna rätt till väg på den befintliga gemensamhetsanläggningen som ligger öster om (sträcka 1-2).

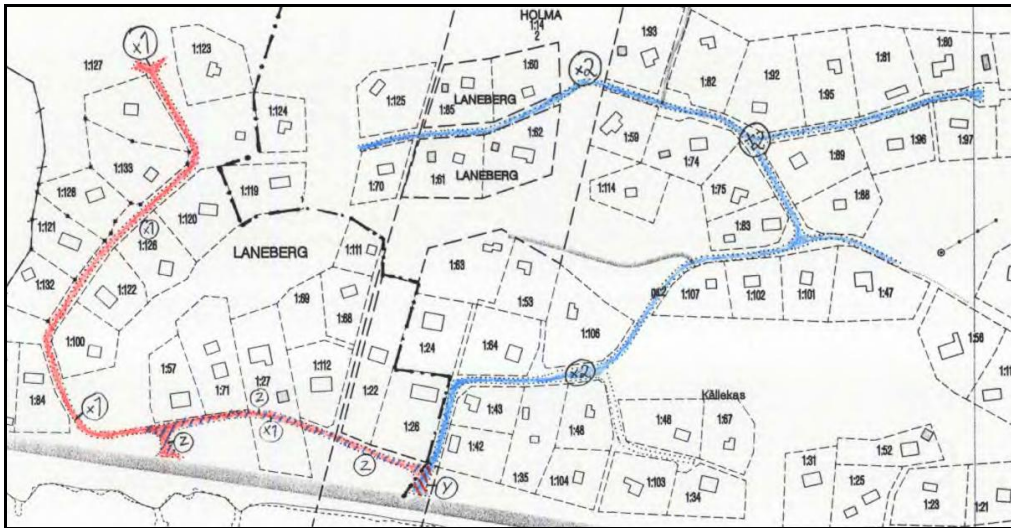
Sakägarna var visserligen överens om servituten men lantmätaren prövade ändå villkoren och kom fram till att servituten var av väsentlig betydelse för samtliga i gemensamhetsanläggningarna delägande fastigheter.

⁷³ Dalarnas län aktnummer 2085-1581

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Denna bedömning får anses korrekt då kartan visar att vägen över den befintliga gemensamhetsanläggningen är den enda möjligheten till utfart för delägarna i de nybildade gemensamhetsanläggningarna.

Ej väsentligt för delägarna, med överenskommelse



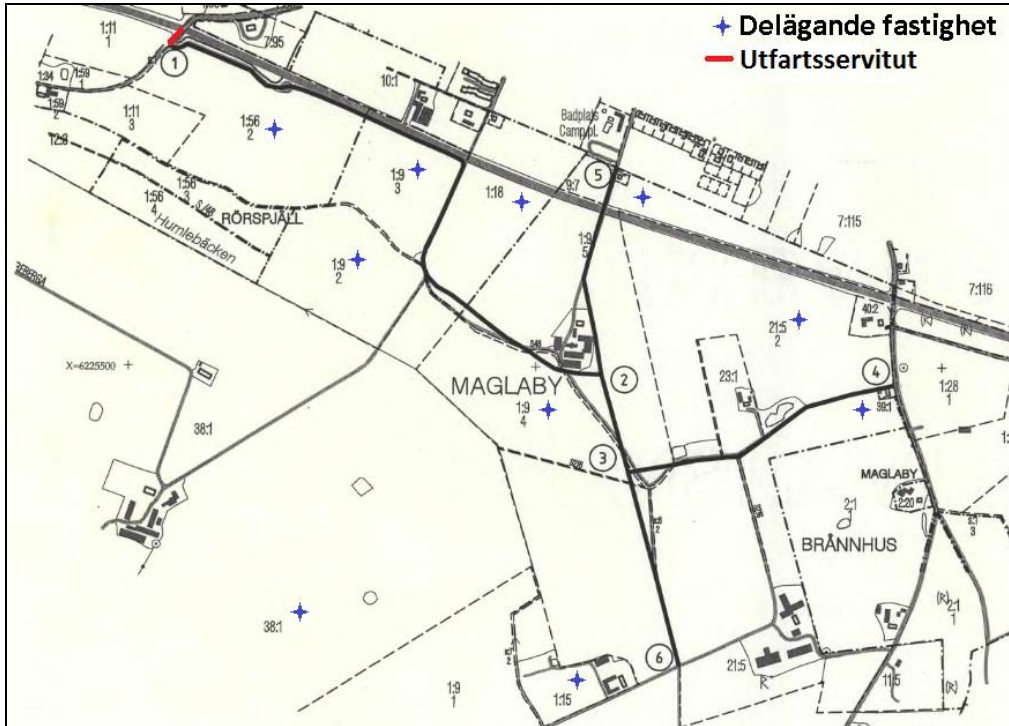
Figur 3 Uddevalla Laneberg GA:2 och 8⁷⁴

I detta fall bildas ”korsvisa servitut” där de båda gemensamhetsanläggningarnas (GA:2 till höger i blått och GA:8 till vänster i rött) samfällighetsföreningar får rätt att använda varandras utfarter (de randiga områdena längst ner på kartan). Gemensamhetsanläggningarna har var sin utfartsmöjlighet och servituten ger endast ytterligare en möjlighet. Därtill torde deras respektive utfart vara den mest lämpliga för samtliga delägare, åtminstone för GA:2 vars utfart är den närmsta för alla fastigheterna som ingår i den. Vägservitutet som upplåts till GA:8 kan nog räknas som väsentlig för en eller ett par av dess delägare men villkoret innebär som sagt att det skall vara väsentligt för samtliga. Inget av servituten är egentligen väsentligt för samtliga delägare och även om de kan tyckas ”ta ut varandra” och på så vis verka rättvisa kan väsentlighetsvillkoret här inte anses uppfyllt.

Anledningen till att servituten i detta fall ändå kom till stånd är att sakägarna under protokollfört sammanträde var överens om lösningen med ”korsvisa servitut”. Lantmätaren brydde sig heller inte om att pröva villkoren då överenskommelse som sagt förelåg och förutsättningarna för att uppfylla villkoren ändå inte fanns.

⁷⁴ Västra Götalands län aktnummer 1485K-2004/41

Ej väsentligt för delägarna, utan överenskommelse



Figur 4 Åstorp Maglabý GA:4 och Kärreberga GA:2⁷⁵

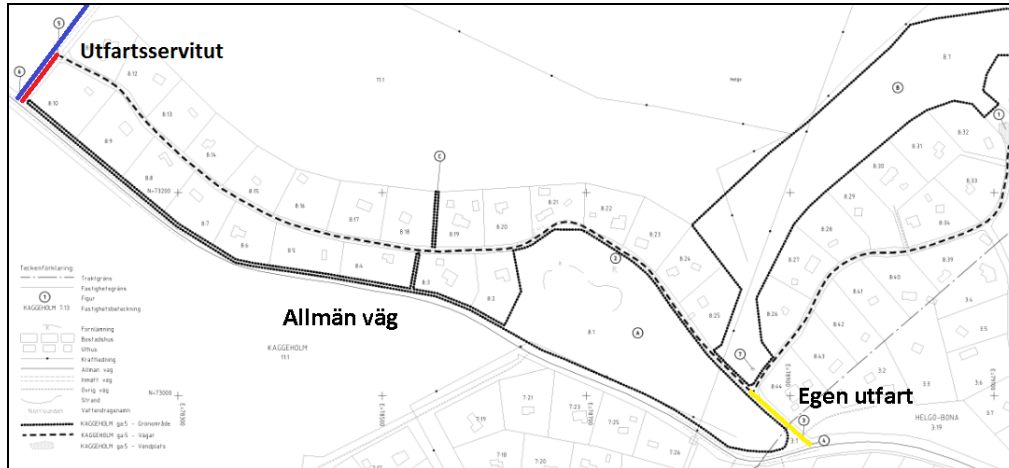
Ytterligare ett fall som visar när kravet på väsentlighet ej är uppfyllt gestalts i figur 4 ovan. Här har Maglabý GA:4 (sträckorna 1-2-3-6, 2-5 och 3-4) fått rätt att från punkt 1 ta väg över Kärreberga GA:2 ut till den allmänna vägen. Även i detta fall finns dock redan andra möjligheter till utfart och vägservitutet torde därför knappast vara väsentligt för alla de deläggande fastigheterna. Till skillnad från föregående fall finns inte heller någon överenskommelse mellan sakägarna.⁷⁶

Rätten att få köra de cirka 30 metrarna över Kärreberga GA:2 ut till allmän väg kan tyckas helt naturlig men om villkoren skall följas och ingen överenskommelse finns borde den inte ha bildats.

⁷⁵ AutoKaVy (2012)

⁷⁶ Skåne län aktnummer 1277-460

Gränsfall för väsentlighet



Figur 5 Ekerö Kageholm GA:2 och 5⁷⁷

Kageholm GA:5 består bland annat av vägar (den streckade svarta linjen) och har en egen utfart till allmän väg (den gula linjen). Intill, mestadels utanför kartan, ligger GA:2 som har sin utfart till allmän väg genom den blåmarkerade vägen. Då flera av delägarna i GA:5 ligger långt från den egna utfarten bildas ett servitut för deras samfällighetsförening (den röda linjen) att använda utfarten som tillhör GA:2.

Som synes ligger nästan hälften av alla delägarna i GA:5 närmre den röda utfarten än den gula och servitutet skulle därmed kunna anses vara väsentlig för dessa. Övriga delägare ligger dock närmre den gula utfarten och tycker förmodligen att den är tillräcklig. Frågan är dock om den ytterligare utfartsmöjligheten är helt oväsentlig för de delägarna. Om de skall åt nordväst kanske det är lämpligare att välja den röda utfarten. Sammanvägt med den starka väsentligheten för de västra delägarna kanske villkoret kan anses uppfyllt.

Vid denna förrättning var sakägarna överens om vägservitutet men lantmätaren tog sig ändå tid att pröva villkoren och kom då ganska kortfattat fram till att det var av väsentlig betydelse för delägarna.

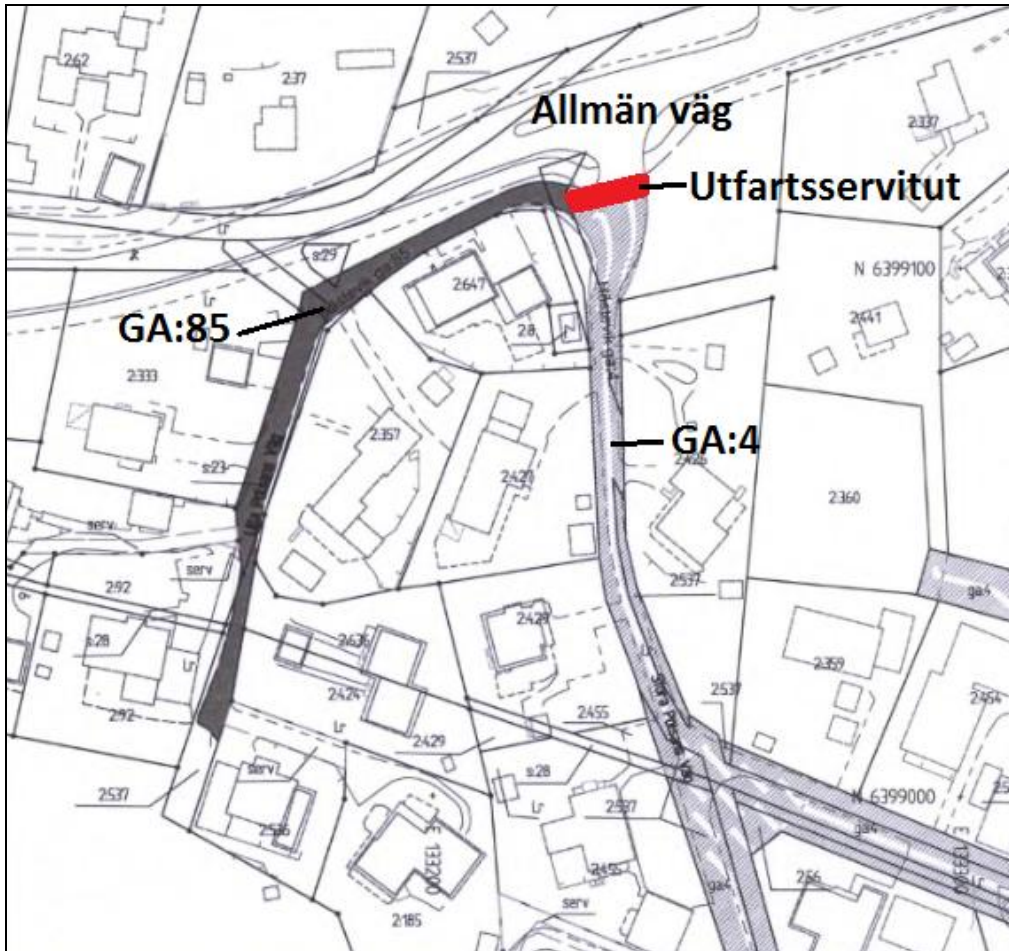
6.1.2 Särskilda skäl: Liten del

Efter att ha studerat resultatet från undersökningen kan det snabbt med hjälp av diagram 2 konstateras att förhållandet mellan servitutets storlek och den upplåtande gemensamhetsanläggningen skiljer sig stort i de olika fallen. I några fall skapas ett vägservitut som täcker mer än 50 % av den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Som beskrivits tidigare har propositionen diskuterat vad som anses som särskilda skäl och kommit fram till ett särskilt skäl kan vara att vägservitutet endast ska avse en *liten del* utav den upplåtande gemensamhetsanläggningen. I de fall då rättigheten täcker

⁷⁷ Stockholms län aktnummer 0125-11/5

mer än 50 % av den upplåtande gemensamhetsanläggningen kan det knappast anses att kravet på särskilda skäl faktiskt är uppfyllt. Tre exempel har valts ut vilka beskriver situationer där belastningsgraden är tillräckligt låg, för hög respektive på gränsen.

Låg belastningsgrad

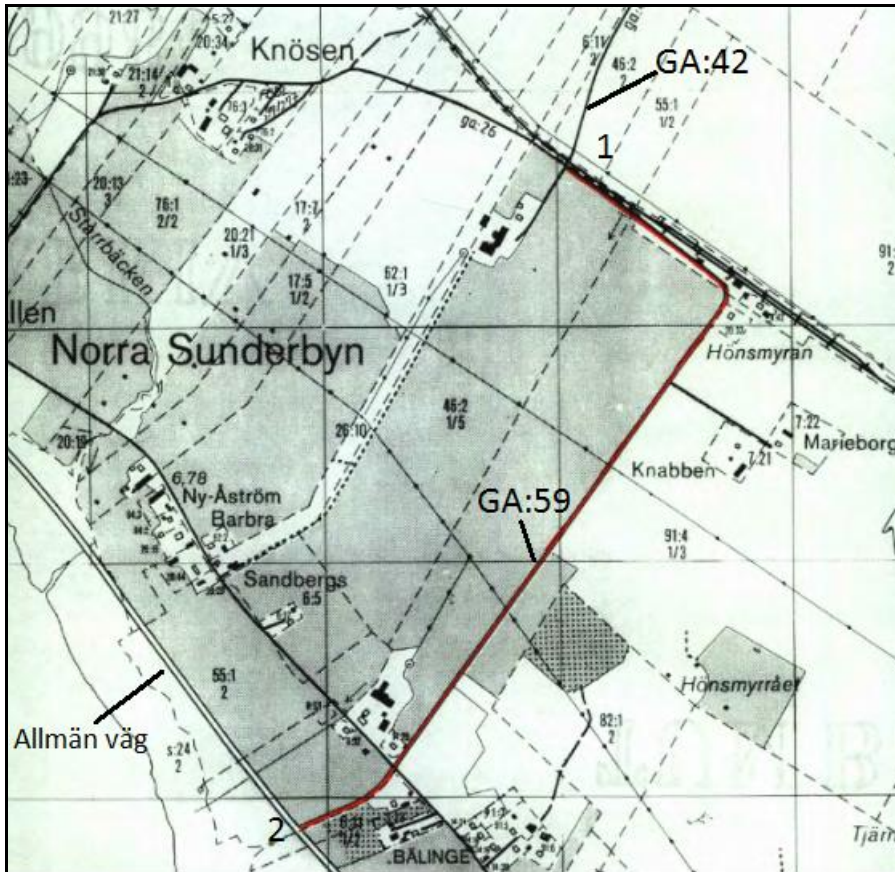


Figur 6 Göteborg Hästevik GA:4 och 85⁷⁸

Figur 6 ovan illustrerar en situation där det lätt kan hävdas att särskilda skäl föreligger eftersom servitutet endast avser en kort vägbit. I detta fall är det GA:85 som behöver en liten del av GA:4 (rödmarkerat på kartan) för att nå den allmänna vägen. Eftersom det är den enda utfartsmöjligheten och endast handlar om ett fåtal meter kan villkoret ses som uppfyllt. Även lantmätaren har resonerat på detta sätt och konstaterat att det är lämpligare att upplåta en sådan rätt istället för att ansluta medlemmarna i GA:85 till GA:4.

⁷⁸ Västra Götalands län, akt nummer 1480K-2010F283

För hög belastningsgrad



Figur 7 Luleå Sunderbyn GA:42 och 59⁷⁹

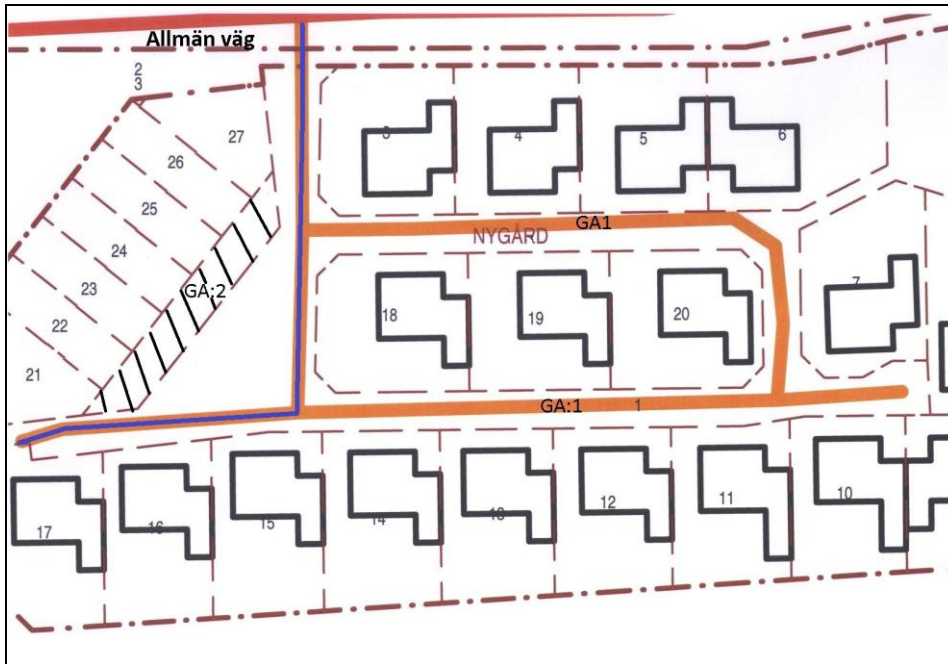
Figur 7 ovan beskriver en situation där ett vägservitut bildas för GA:42 som behöver ta väg över GA:59, röda linjen på kartan, för att kunna nå den allmänna vägen i söder. GA:59 var tidigare en allmän väg men dåvarande vägverket bestämde att vägen skulle ändras till ett enskilt ägande (så kallat indragande av allmän väg). I detta fall belastas alltså 100 % av GA:59. Frågan är då om det av särskilda skäl kan vara lämpligare att upplåta ett vägservitut än att ompröva GA:42 till att även omfatta vägen i fråga. Gemensamhetsanläggningarna består dessutom bara utav vägar vilket borde framställa en omprövning som ett lämpligare alternativ.

Då hela den upplåtande gemensamhetsanläggningen i detta fall belastas kan knappast belastningsgraden anses vara ett särskilt skäl. Eftersom det inte förekom någon överenskommelse i förrättningen blir det viktigt att prövningen av villkoren redovisas i protokollet. Någon sådan redovisning gjordes dock inte och därför är det svårt att avgöra hur lantmätaren resonerade.

⁷⁹ Norrbottens län aktnummer 25-F1998-487

Bedömningen kring om särskilda skäl föreligger skiljer sig mycket mellan dessa två exemplen men generellt går det snabbt att få en uppfattning om villkoret är uppfyllt vid liknande situationer. Svårare blir det när man hamnar mittemellan dessa två exempel.

Gränsfall för belastningens storlek



Figur 8 Malmö Nygård GA:1-2⁸⁰

Ett exempel på ett sådant gränsfall beskrivs i figur 8 ovan där nya bostadsfastigheter ska bildas samt en ny väg ska anläggas, det streckade svarta området, som sedan ska förvaltas genom GA:2 där fastigheterna 21-27 är medlemmar. Den enda utfartsvägen till allmän väg ligger i norr och förvaltas av GA:1 som består utav de orangea linjerna. I denna förrättning har lantmätaren bildat ett vägservitut, den blå linjen, istället för att ansluta de nybildade fastigheterna till GA:1. Som synes belastas en ganska stor del utav GA:1, ca 30 %, och frågan är om det är över eller under gränsen för vad som anses vara en *liten del*.

Eftersom en överenskommelse finns angående vägservitutet behöver villkoren inte prövas. Lantmätaren har ändå valt att pröva dem i protokollet och ansett att särskilda skäl föreligger.⁸¹

⁸⁰ AutoKaVy (2012)

⁸¹ Skånelän, aktnummer 1280K-10/140

6.1.3 Villkorens brytpunkter

Föregående exempel visar att paragrafens användning och tolkning skiljer sig mycket från fall till fall, vilket är naturligt då varje fall bjuder på nya förutsättningar. Det är dock av intresse att försöka identifiera någon sorts brytpunkt för när respektive villkor är uppfyllt eller ej.

Angående väsentlighet är det ganska svårt att peka ut någon egentlig brytpunkt. Strikt sett borde som sagt brytpunkten vara då servitutet inte är väsentlig för en av delägarfastigheterna. Som kan ses i exemplen ovan har dock en del servitut (även i fall där ingen överenskommelse förelåg) inneburit extra utfartsmöjligheter. Vissa av dessa kan kanske ändå ses som berättigade. Figur 5 som beskriver gränsfallet visar till exempel hur en utfart i högsta grad är väsentlig för några delägarfastigheter men inte fullt så väsentlig för de övriga. Detta fall kanske kan representera en eventuell brytpunkt för när väsentlighetsvillkoret är uppfyllt; utfarten bör vara någorlunda väsentlig för samtliga delägare och påtagligt väsentligt för några. En sådan gradering är givetvis svårbedömd och som för så mycket annat är det i slutändan upp till lantmätaren att fälla ett avgörande i varje enskilt fall.

Lite mer tacksamt är det att leta efter en brytpunkt för kravet på särskilda skäl, i alla fall angående det av lagstiftaren nämnda exemplet att servitutet endast avser en liten del av den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Lantmätnarna har, som exemplen visar, emellertid haft ganska skilda åsikter angående detta. Ett servitut som belastar 100 % av gemensamhetsanläggningen, vilket förekom i Luleå, är som sagt extremt och borde tyda på att kravet på särskilda skäl helt har missats. Fallet i Malmö är mer intressant för bedömningen. Där hamnade belastningsgraden på cirka 30 % och trots överenskommelsen genomfördes prövning av villkoren vid vilken lantmätaren ansåg att kravet på särskilda skäl var uppfyllt. I några andra fall har lantmätaren även godkänt belastningsgrader på mer än 40 %. Diagram 1 presenterar spridningen av de undersökta vägservitutens belastningsgrad och eftersom de flesta ligger på 10 % eller mindre kan kanske slutsatsen dras att det var denna storleksordning som lagstiftaren syftade på med ordalydelsen *liten del*. Som nämndes i undersökningsmaterialet gick det inte att utläsa något samband mellan storlek på upplåtande gemensamhetsanläggning och belastningsgrad men ett naturligt synsätt borde vara att gränsen blir lägre då storleken på upplåtande gemensamhetsanläggning ökar.

På grund av att tolkningen av kravet på särskilda skäl sällan tas med i förrättningsprotokollen har det varit svårt att hitta några andra omständigheter som lantmätare hänfört till särskilda skäl. Det enda som uttrycktes specifikt var ett fall där administrativa fördelar diskuterades⁸², något som propositionen uttryckligen angett som ej godtagbart.

⁸² Södermanlands län aktnummer 0484-00/73

6.1.4 Frågeformulär

För ytterligare synpunkter på tolkningen av villkoren ombads några yrkesverksamma lantmätare att genom ett frågeformulär beskriva sin uppfattning av paragrafen. Detta frågeformulär tar upp verkliga fall där kraven på väsentlighet och särskilda skäl kan bedömas olika beroende på vilka faktorer som anses viktiga (formuläret återfinns i bilaga 1). De tillfrågade lantmäterna är: Gunnar Eriksson, Magnus Landgren, Lennart Lenman och Jan-Olof Olsson⁸³.

Inställningen hos lantmäterna vad gäller väsentlighetsvillkoret tyder på en gemensam uppfattning kring möjligheten till flera utfarter. Generellt kan ett vägservitut enligt AL 50 a § inte anses vara utav väsentlig betydelse för en fastighet om det redan finns andra alternativ. Däremot kan det förekomma speciella förutsättningar i varje enskilt fall som kan vara av betydelse och därmed kan villkoret vara uppfyllt trots att det finns flera utfartsmöjligheter. Till exempel ansåg en lantmätare att om ett servitut endast skall avse ett fåtal meter, som i Maglabyfallet, kan det anses rimligt att kravet på väsentlighet förmildras då det är av stor betydelse för några fastigheter. Skall dock endast en eller två fastigheter använda sig utav ett sådant servitut bör en eventuell anslutning till den närliggande gemensamhetsanläggningen ligga närmre till hands.

När det kommer till särskilda skäl tar propositionen endast upp en situation där särskilda skäl föreligger, nämligen de fall där en gemensamhetsanläggning endast behöver använda en liten del av en annan. I tidigare avsnitt har problematiken kring uttrycket "liten del" tagits upp. Förrättningslantmätarnas bedömning av belastningsgraden tyder på att gränsen för vad som får anses vara acceptabelt ligger strax innan 20 %. Dock är det svårt att sätta en fast siffra som ska gälla hela tiden då varje enskilt fall har olika förutsättningar. En förrättningslantmätare påpekade att en större upplåtelse ger ett större behov att vara med och påverka väghållningen, vilket bara kan göras om fastigheterna istället ansluts och får andelstal i den upplåtande gemensamhetsanläggningen.

Kan det finnas situationer där villkoret är uppfyllt genom att andra särskilda skäl föreligger? Formuläret påvisade att frågan i alla fall är värd att diskutera. Figur 5 ovan kan användas som ett exempel. En lantmätare tyckte att det vore olämpligt med en cirka 900 meter lång vägsträcka inom ett bostadsområde som slutar med en återvändsgränd och av den anledningen borde kravet på särskilda skäl vara uppfyllt.

I vissa fall kan det finnas starka önskemål från sakägare att hålla isär förvaltningen av olika vägar. Även om dessa önskemål endast grundas på tradition bör de kanske följas när omständigheterna tillåter det för att på så sätt undvika framtida konflikter. Att hålla isär vitt skilda förvaltningar skulle kanske på så sätt kunna användas som ett särskilt skäl att skapa vägservitut enligt AL 50 a §.

⁸³ Jan-Olof Olsson är den enskilda lantmätare som förekommit flest gånger i undersökningsmaterialet och hans föredömliga användning av paragrafen i förrättningar har varit till stor hjälp i arbetet med denna rapport.

En lantmätare anser att paragrafen bör ses som en undantagsregel. Det handlar om att lösa ett utfartsbehov för den "sista biten ut" och att lagstiftaren tillåtit ett engångsbelopp tyder på detta. Slitaget på några få meter kan ses som nästan försumbart och därför finns möjligheten till en engångssumma så att ersättningen kan bestämmas till ett lågt belopp.

6.2 Ersättning

Tidigare avsnitt har beskrivit hur ersättningen för ett vägservitut enligt AL 50 a § kan betalas som en engångssumma eller som en årlig avgift. Ersättning skall enligt lagen utgå efter vad som är skäligt och då många vägservitut endast avsett en kort vägsträcka där det ökade slitaget snarast varit försumbart har ingen ersättning heller utdömts i de fallen. För de fall som varit ersättningsberättigade eller då man kommit överens om en ersättning utformades nästan alltid denna som en årlig avgift, ofta också kopplad till ett index (se avsnitt 5.3.1).

6.2.1 Slitageersättning

Årlig ersättning

Den årliga slitageersättningen skall som sagt motsvara det ökade slitaget av vägbanan som uppstår på grund av vägservitutet. Fördelen med en årlig avgift är att det blir en rättvis ersättning för den som förvaltar vägen då det är relativt enkelt att uppskatta det slitage som den härskande gemensamhetsanläggningen genererar. Eftersom ersättningen inte har någon begränsning i tiden är det också vanligt att avgiften kopplas till ett index för att värdesäkra beloppet.

Som nämndes i avsnitt 3.5 ovan föreslår Lantmäteriet en metod för beräkning av slitageersättningen där motsvarande andelstal används som beräkningsgrund. Detta förfarande har i vissa fall tagits ett steg längre då samfällighetsföreningen istället för en fast avgift tilldelats ett andelstal efter vilket föreningen sedan varje år skall utdebiteras (se exempel i figur 9 nedan). Anledningen till detta kan till exempel vara ett försök att uppnå en rättvis fördelning av kostnaderna mellan alla de inblandade då slitagekostnaderna kan variera från år till år. Detta kan visserligen framstå som olämpligt vid en jämförelse mellan de olika metoderna då en fast årlig slitageersättning bestäms utifrån den beräknade mängden ökat slitage medan kostnaden för ett motsvarande andelstal bestäms efter vad driftkostnaderna blev för året. Det innebär att även kostnader för snöröjning och liknande avgifter skulle ingå. Får de totala driftkostnaderna på så sätt bestämmas ersättningen frångås lagregelns princip om att ersättningen skall baseras på det ökade slitaget av vägbanan. Undersökningsmaterialet visade att den fasta avgiften var mycket vanligare än tilldelning av motsvarande andelstal vilket kan vara ett tecken på att den metoden anses mer lätthanterlig.

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Fastigheter	Sakägare	Andelstal	Anmärkning
Utgård 3:1		0,6	Fritidsbostad
Utgård 4:1		0,6	Fritidsbostad
Gemensamhetsanläggningar		Slitageavgift motsvarande	
Medstugan ga:2	Lövås-Medstugan-Parkhyddans Vägsamfällighet	3	
Svineviken ga:2	Bön-Svineviken-Rånäs Vägsamfällighet	4	
Granbua ga: 2	Skreröd-Bua Vägsamfällighet	3	

Figur 9 Motsvarande andelstal i andelstalslängd

Rent praktiskt skulle det kunna uppstå vissa problem om ersättningen utformas som en årlig avgift. Först och främst krävs det att samfällighetsföreningarnas kassörer sköter sina uppgifter korrekt, de låga belopp som ersättningen oftast handlar om kan lätt glömmas bort. Samtidigt torde ingen avisering krävas av den som skall erhålla ersättningen då fordringen uppstått på grund av ett myndighetsbeslut. Om en årlig avgift bestäms genom ovan nämnda motsvarande andelstal skulle det också kunna uppstå vissa problem om betalningen inte sköts. Finns ingen fast summa blir det svårt att vända sig till kronofogden. Dessa svårigheter har inte undersökts i arbetet, de har helt enkelt legat utanför syfte och avgränsningar. Hur väl den årliga avgiften fungerar i praktiken hade dock varit av intresse för framtida studier, inte minst med tanke på att även vägservitut enligt AL 49 § kan ersättas på detta sätt.

Engångsbelopp

Svårare blir det om ersättningsbeslutet skall bestå utav ett engångsbelopp. Ett engångsbelopp borde motsvara en evighetskapitalisering av det framtida slitaget som uppstår, något som kan vara väl så svårt att beräkna. Det faktum att engångsbeloppen i undersökningsmaterialet skiljer sig åt, trots att förutsättningarna är relativt lika, tyder på att beräkningsmetoderna är olika. Detta leder i sin tur till att engångsavgifterna möjligen inte alltid är helt rättvisa i förhållande till den årliga slitageersättningen.

En engångsersättning ligger kanske närmst till hands när servitutets belastning på upplåtande gemensamhetsanläggning är så pass liten att endast en symbolisk summa behöver utdömas.

Kombination

I ett av fallen som beskrivits i avsnitt 5.3.1 har ersättningsbeslutet bestått utav en kombination av de olika ersättningstyperna, först en så kallad "inträdesavgift" och sedan en årlig slitageersättning. AL 50 a § ger ingen möjlighet för att kunna kombinera dessa olika två avgifter men på grund av att det finns en överenskommelse har ett sådant ersättningsbeslut kunnat utformas.

Storlek

Storleken på den årliga slitageersättningen varierar beroende på hur stort vägservitutet är och hur många fastigheter som nyttjar det. Med hjälp av tabell 3 i avsnitt 5.3.2 går det att dra slutsatsen att den genomsnittliga storleken på ersättningen är relativt låg och knappast kan anses särskilt betungande för de fastighetsägare som är medlemmar i samfällighetsföreningen. Samtidigt baseras många ersättningar på överenskommelser vilket tyder på att även ägarna till fastigheterna i den upplåtande gemensamhetsanläggningen verkar nöja sig med låga ersättningsbelopp. Det faktum att inga rättsfall hittats angående ersättning för vägservitut enligt AL 50 a § stärker denna tes ytterligare.

Bidrag

Under vissa förhållanden kan enskilda vägar erhålla statliga och kommunala bidrag vilka beskrivits i avsnitt 2.5. Hur ett sådant bidrag skall påverka slitageersättningen är en fråga som lantmätaren har att ta ställning till. Å ena sidan kan det tyckas orättvist att samfällighetsföreningen som erhåller vägservitutet skall betala full ersättning när den upplåtande gemensamhetsanläggningens förvaltare erhåller bidrag för stora delar av driftkostnaderna. Å andra sidan skulle vägservitutet, i alla fall när sakägarna är överens, kunna jämföras med en vara eller tjänst som samfällighetsföreningen köper av den upplåtande gemensamhetsanläggningens förvaltare och med ett sådant synsätt är det inte lika självklart att ersättningen skall reduceras vid eventuella bidrag.

Undersökningsmaterialet visar att det är vanligast med en avgift som inte påverkas av bidragsgivning. Detta skulle kunna tyda på att denna lösning generellt sett anses mest skälig. Samtidigt har de flesta av ersättningsbesluten som kopplats till en reduktion då driftkostnaderna betalas med bidrag tagits av en och samma lantmätare. Förklaringen till att inte fler lantmätare har valt att göra på det viset skulle kunna vara att de helt enkelt inte kommit att tänka på denna lösning.

Anses det lämpligt att ersättningen skall sänkas om den upplåtande gemensamhetsanläggningen erhåller bidrag finns olika metoder för att utforma ersättningsbeslutet. Till exempel kan ersättningen reduceras med samma procentsats som ligger till grund för hur stor del av driftkostnaderna som täcks av bidraget.

6.2.2 Jämförelse med FBL

Avsnitt 2.4 beskrev hur servitut kan skapas enligt FBL och att intrångsersättning då utgår. Redan benämningen *intrångsersättning* påvisar hur ersättning för ett fastighetsbildningsservitut skiljer sig från de servitut som ger rätt att använda väg enligt AL. Då FBL (som hänvisar till ExL) tar sikte på att ersätta intrång, det vill säga

begränsning av någon annans utnyttjande av egendom, har regeln i AL 50 a § 2 st. istället som syfte att ersätta det slitage som uppstår vid användandet av den andres egendom. Eftersom ersättning för fastighetsbildningsservitut avser ett intrång blir användandet av ett engångsbelopp naturligt. Lagstiftningen ger heller inte utrymme till någon annan utformning. Slitageersättning enligt AL 50 a § har däremot, möjligheten till årlig ersättning. Här skiljer sig alltså ersättningshanteringen för de olika rättigheterna åt.

Visserligen skiljer sig också servitutet som upplåts genom AL 50 a § från servitut enligt FBL på så sätt att det tilldelas en samfällighetsförening. Intressant är dock att rätt att använda befintlig väg enligt AL 49 § hänvisar till AL 50 a § 2 st. ifråga om ersättning och en sådan rättighet skiljer sig annars inte på något vis från ett vägservitut för befintlig väg som skapats enligt FBL.

I ovanstående avsnitt konstaterades det att årlig ersättning torde vara mer rättvis än ett engångsbelopp eftersom slitaget, som är målet för ersättningen, lättare kan beräknas då. Av samma anledning tycks reglerna för ersättning i AL 50 a § vara bättre än de i FBL och ExL, så länge det är rätt till befintlig väg som skall ersättas.

6.3 Anslutning av gemensamhetsanläggning

I några fall är det svårt att utläsa om ett servitut faktiskt har bildats, trots att anmärkningen finns i fastighetsregistret. Protokollen för de olika fallen nämner inte AL 50 a § och inga villkor prövas. Det enda som tyder på att förvaltaren till en gemensamhetsanläggning har fått rätt på en annan är att gemensamhetsanläggningen tagits med i beskrivningen eller andelstalslängden där andelstalen redovisas. Figur 10 nedan visar ett exempel på hur det kan se ut. Holmahult GA:3 tilldelas ett andelstal som om de blev delägare i den gemensamhetsanläggningen som bildas.⁸⁴ Denna metod var något som vägutredningarna tog upp men förkastade på grund att det stred mot anläggningslagens principer, se avsnitt 3.1. Det betyder att det egentligen inte finns något lagligt stöd för att kunna tilldela en gemensamhetsanläggning ett vägservitut på detta sätt.

⁸⁴ Kronobergs län, aktnummer 0760-03/17, aktbilaga AB 2

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Holmahult 1:49					50
Område 1					50
Utfart obebyggd tomt	1 st	50	1,00	100	50
Holmahult 1:50					50
Område 1					50
Utfart obebyggd tomt	1 st	50	1,00	100	50
Holmahult GA:3					15300
Holmahult fritidsbys vägförening					
Område 1					15300
Utfart från fritidsbostad	20 st	600	1,20	100	14400
Utfart obebyggd tomt	15 st	50	1,20	100	900
Magersbygd 1:2					300
Område 1					300
Skogstransporter	20,00 ha	30	0,50	100	300

Figur 10 Samfällighetsföreningen tilldelas andelstal

6.4 Geografiska förutsättningar

Även om AL 50 a § är en förhållandevis ny paragraf har den använts ganska intensivt i vissa delar av landet. Som man kan se i figur 1 är det tre län som speciellt sticker ut, Västra Götaland, Stockholm och Dalarna. Anledningen till detta kan bero på många saker. En av anledningarna kan vara att alla förrättningslantmätare har olika relationer till paragrafen. Vissa kanske inte ens känner till den medan andra använder den aktivt som en problemlösare. Vid studier av undersökningsmaterialet framgår det också att många av förrättningarna är gjorda av samma lantmätare, bland annat är detta extra tydligt i Dalarna. Totalt har 85 olika lantmätare bildat de 179 vägservituten.

Tillgången till allmän väg skiljer sig beroende på var i Sverige man befinner sig.⁸⁵ Skillnader i tätheten på det allmänna vägnätet i kombination med variation på befolkningstätheten leder till olika stort behov av paragrafen. I Skåne kan till exempel det låga antalet vägservitut som bildats enligt AL 50 a § bero på en hög täthet av allmänna vägar. Den höga tätheten av allmänna vägar torde leda till att behovet av servituten är lågt trots att det finns många städer som expanderar. Västra Götalands och framförallt Stockholms län är också befolkningstäta och innehåller tätorter som expanderar men har relativt sett färre allmänna vägar vilket kanske kan förklara att det också finns fler servitut där.

6.5 Överenskommelser

En överenskommelse kan bestå antingen av en separat handling där vägservitutet beskrivs vilken sedan alla parter skriver på (föreningarnas företrädare i detta fall), eller av en muntlig accept på ett protokollfört sammanträde. Föreligger en muntlig överenskommelse är det viktigt att det uttryckligen skrivits att alla är överens. Det innebär att förrättningslantmätaren på ett tydligt sätt skall beskriva vad förslaget går

⁸⁵ Sveriges Nationalatlas (2012b)

ut på samt att parterna är överens om att förslaget skall gälla. Ett krav är dock att behöriga företrädare för båda föreningarna och/eller alla delägare i en delägarförvaltning är närvarande på sammanträdet.

I avsnitt 5.1 beskrivs hur många förrättningar i undersökningsmaterialet som har baserats på en överenskommelse. I ungefär vart tredje fall har en överenskommelse legat till grund för vägservitutet och därför har många servitut kunnat bildas även om villkoren egentligen inte varit uppfyllda.

I några förrättningar har det dock varit svårt att avgöra om en överenskommelse faktiskt föreligger trots att vägservitutet har diskuterats på sammanträdet. Bland dessa exempel finns det dessutom fall där villkoren inte heller prövats. Om det är tveksamt att en överenskommelse har kommit till stånd samt tveksamt att villkoren är uppfyllda, kan det leda till problem ifall någon skulle hävda att servitutet egentligen inte är giltigt.

6.6 Registrering

Undersökningen visade att endast några få vägservitut har registrerats korrekt med en anmärkning på "härskande" gemensamhetsanläggning och själva berörkretsens redovisad under informationsgrupp 17 på både "härskande" och "tjänande" gemensamhetsanläggning. En sådan korrekt registrering betyder att servitutet lätt hittas av samtliga delägare och att samfällighetsföreningen genom anmärkningen direkt kan identifieras som förmånshavare.

Fallen där anmärkningen registrerats korrekt men servitutet endast registrerats på "tjänande" gemensamhetsanläggning behöver i sin tur inte leda till några större problem. Att det finns ett servitut framgår av anmärkningen och mer information om servitutet framkommer enkelt genom en sökning på den gemensamhetsanläggning som anges som "tjänande" i anmärkningen.

Större problem blir det då anmärkningen visserligen finns men själva servitutet inte registrerats på den "tjänande" gemensamhetsanläggning. Vid de fem fallen som registrerats på det sättet syns inte servitutet på något sätt vid en sökning i fastighetsregistret efter den gemensamhetsanläggningen. Problem kan då uppstå när till exempel någon står i begrepp att köpa en fastighet som är delägare i den "tjänande" gemensamhetsanläggningen och därför undersöker vilka förmåner eller belastningar som följer med delägandet. Även lantmätare kan drabbas i form av merarbeten med utredningar.

De fall där anmärkningen istället fanns på den "tjänande" gemensamhetsanläggningen komparerades i fem av fallen genom att servitutet fanns redovisat på båda gemensamhetsanläggningarna. På så sätt kan även här hela berörkretsens enkelt identifieras även om registreringen inte gjorts enligt handbokens instruktioner. Kvar fanns dock fem fall där varken anmärkning eller servitut tagits med på "härskande" gemensamhetsanläggning. Det kan då uppstå samma bekymmer som ovan.

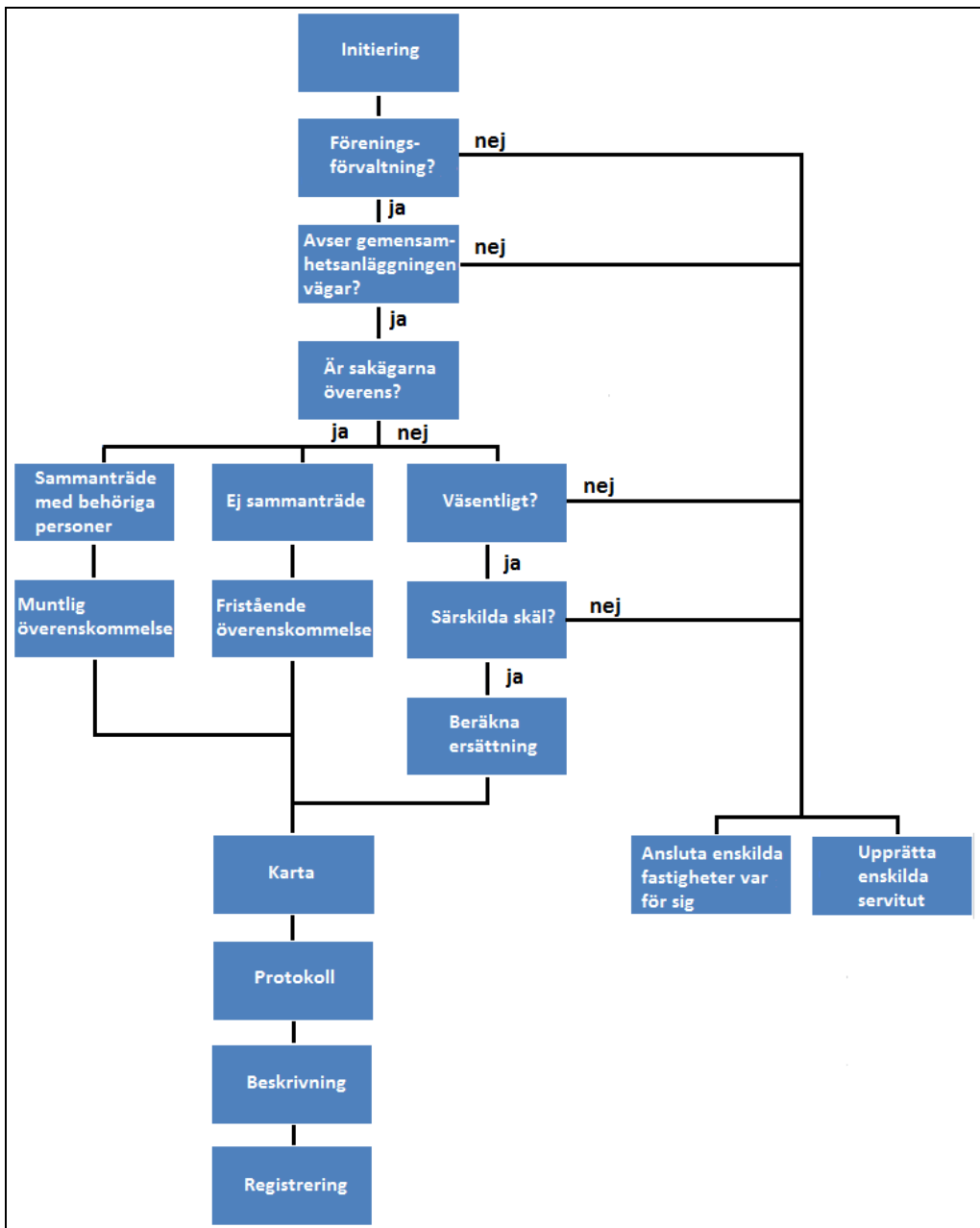
De 32 fall som registrerats utan anmärkning ställer inte till med några större problem. Då vägservitutet, som även i många fall förklaras med en kort beskrivning, finns på både ”härskande” och ”tjänande” gemensamhetsanläggning framgår berörkretsens tydligt i registret för sakägare och lantmätare. Även om handboken säger att en anmärkning skall göras kan den i sådana fall kännas överflödigt.

Ett tecken på det mörkertal av oregistrerade vägservitut som nämnts tidigare är de ”härskande” gemensamhetsanläggningar som stötts på under arbetets gång men inte funnits med i undersökningsmaterialet. Dessa har till exempel hittats i akter vilka även behandlar de gemensamhetsanläggningar som faktiskt funnits med.

6.7 Hantering av AL 50 a § i en förrättning

Undersökningen av de olika fallen visade att paragrafen, förmodligen för att den inte används särskilt ofta, hanterades på en mängd olika vis. Detta kan skapa förvirring både bland sakägare, lantmätare och eventuella köpare av delägarfastigheter. För att förebygga sådan förvirring bör användandet ske på ett så överskådligt sätt som möjligt i varje del av en förrättning. Nedan följer en genomgång för hur de olika delarna i en förrättning kan utföras för att skapa så god överskådlighet som möjligt. Samtliga tillvägagångssätt har tagits från de fall som gått igenom, dock har alla delarna inte funnits i en och samma förrättning utan de kommer från flera fall som hanterat respektive del extra bra. Uppräkningen sker i den normala ordningsföljden i en förrättning. För överskådligheten har även ett flödesschema över förrättningens gång skapats (se figur 11).

Vägservitut för samfällighetsföreningar



Figur 11 Flödesschema förrättning

Initiering

Har inte frågan om vägservitut tagits upp av lantmätaren skall en ansökan göras av samfällighetsföreningen som skall erhålla servitutet. Det är då viktigt att ansökan skrivs under av föreningens styrelse eller behörig firmatecknare. Ansökan tas sedan med i akten som aktbilaga.

Föreningsförvaltning?

Då förrättningen initierats tar prövningen vid. Första förutsättningen är att gemensamhetsanläggning skall förvaltas av en förening.

Avser gemensamhetsanläggningen vägar?

Nästa förutsättning som krävs är att gemensamhetsanläggningen vars förening skall erhålla servitutet avser vägar. Själva konstaterandet att denna förutsättning finns bör tas med i protokollets redogörelse eller i beslutet.

Är sakägarna överens?

Då villkoren för upplåtelsen samt ersättningens storlek är dispositiva spelar det ganska stor roll om sakägarna är överens eller ej. Lantmätaren bör alltså reda ut hur det ligger till antingen genom sammanträde eller enskilda samtal med sakägarna. Verkar det som sakägarna är överens finns två vägar att gå. Antingen kallas det till sammanträde där sakägarna kan komma överens muntligen eller kan överenskommelsen göras giltig i ett fristående avtal.

Sammanträde med behöriga personer

Till sammanträdet skall såklart alla sakägare kallas. Dock är det inte tvunget att alla kommer då styrelsen kan företräda en förening. Det viktigaste är alltså att styrelsen eller firmatecknare kommer till sammanträdet. Förvaltas den upplåtande gemensamhetsanläggningen genom delägarförvaltning måste alla delägare vara med antingen personligen eller genom upprättandet av fullmakter.

Muntlig överenskommelse

Är samtliga sakägare representerade på sammanträdet kan de där muntligen komma överens om upplåtande av servitutet. Det bör framgå tydligt i sammanträdesprotokollet vilka som är överens och vad de kommit fram till. Detta kan gärna få ett eget avsnitt i protokollet. Vidare räcker det inte med ett konstaterande om att ingen haft något att erinra mot förslaget, parterna måste uttryckligen vara överens om vägservitutet.

Ej sammanträde?

Om alla förhållanden i förrättningen är klarlagda redan från början kanske inget sammanträde behövs för förrättningens fullbordande. En giltig överenskommelse kan då istället uppnås genom att ett fristående avtal upprättas som skrivs under av styrelse eller firmatecknare vid föreningsförvaltning eller av delägare vid delägarförvaltning.

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Fristående överenskommelse

Det fristående avtalet skall tydligt uttrycka att behöriga personer från båda gemensamhetsanläggningarna är överens om upplåtelsens utformning och eventuellt även om ersättningen. Avtalet tas med i förrättningsakten som en aktbilaga (se exempel i figur 12 nedan).

Överenskommelse utfartsrättighet (50§ a AL) Ärendenummer AB 00453 Förrättningslantmätare					
Ärende	Överenskommelse om utfartsrättighet (och ersättning) för Kanans Samfällighetsförening i samband med omprövning av Asknäs ga:4 (Ekerö Sommarstads vägförening).				
Ansökan	Ärendet kompletteras med följande överenskommelse.				
Överenskommelse	<p>Kanans Samfällighetsförening som förvaltar Asknäs ga:1 (småbåtshamn) får rätt att med stöd av 50a § anläggningslagen trafikera Allévägen och Kanans väg inom gemensamhetsanläggningen Asknäs ga:4, som förvaltas av Ekerö Sommarstads vägförening. Rättigheten skall ha följande lydelse:</p> <p>Rätt att till utfart enligt 50 a § anläggningslagen använda Allévägen och Kanans väg till och från allmän väg (Ekerö kyrkväg).</p>				
(ersättning)	<p>Kanans Samfällighetsförening, som förvaltar Asknäs ga:1; skall betala 6.500 kr till Asknäs ga:4, som förvaltas av Ekerö Sommarstads vägförening. Ersättningen skall betalas årligen som ett årligt förskott och indexuppräknas med konsumentprisindex.</p> <p>Överenskommelsen ligger till grund för beslut vid den <u>nu</u> pågående omprövningsförrättning av Asknäs ga:4, i lantmäteriarende AB 00453.</p>				
Tillträde	Tillträde skall ske när förrättningen vunnit laga kraft.				
Förrättningskostnader	Skall betalas av: Ekerö Sommarstads vägförening.				
Aktmottagare	Ekerö Sommarstads vägförening. Kopia av färdig akts karta, beslut och protokoll skickas till Kanans samfällighetsförening.				
Underskrifter					
(firmatecknare)	<table border="0"> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>Kanans samfällighetstör. – Asknäs ga:1</td> <td>Ekerö Sommarstads VF – Asknäs ga:4</td> </tr> </table>	Kanans samfällighetstör. – Asknäs ga:1	Ekerö Sommarstads VF – Asknäs ga:4
.....				
Kanans samfällighetstör. – Asknäs ga:1	Ekerö Sommarstads VF – Asknäs ga:4				
(firmatecknare)	<table border="0"> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>Kanans samfällighetstör. – Asknäs ga:1</td> <td>Ekerö Sommarstads VF – Asknäs ga:4</td> </tr> </table>	Kanans samfällighetstör. – Asknäs ga:1	Ekerö Sommarstads VF – Asknäs ga:4
.....				
Kanans samfällighetstör. – Asknäs ga:1	Ekerö Sommarstads VF – Asknäs ga:4				

Figur 12 Fristående överenskommelse⁸⁶

⁸⁶ Stockholms län aktnummer 0125-03/32

Väsentlighet?

Har ingen överenskommelse kommit till stånd måste villkoren för upplåtelsen prövas. Tidigare avsnitt har förklarat lagstiftarens lite knapphändiga beskrivning av väsentlighetsbegreppet och hur lantmätare har tolkat det i olika förrättningar. Även om inte alla lantmätare verkar tycka så skall villkoret uppfyllas av varje enskild delägarfastighet. Servitutet kan dock vara olika väsentligt för olika fastigheter. Resonemanget kring hur villkoret har tolkats och själva prövningen av det bör tas med i protokollet, antingen i redogörelsen eller som skäl till beslutet.

Särskilda skäl?

Är väsentlighetsvillkoret uppfyllt går man vidare till att det av särskilda skäl skall vara lämpligare att upplåta vägservitutet än att ansluta fastigheterna till den upplåtande gemensamhetsanläggningen. Lagstiftarna har i förarbetena visserligen nämnt exempel på vad som kan samt inte kan räknas som ett särskilt skäl men dörren lämnas ändå lite öppen för egna tolkningar. Därför är även här viktigt att redogöra för tolkningen och hur kravet är uppfyllt eller ej, precis som föregående villkor görs detta i protokollet.

Beräkna ersättningen

Är inte sakägarna överens om ersättningen är det upp till lantmätaren att beräkna den. Hur beräkningen lämpligtvis kan gå till har beskrivits i tidigare avsnitt (se 3.5). Oberoende av vilken beräkningsmetod som väljs bör den förklaras ordentligt i protokollet. Om metoden är komplicerad kan även själva beräkningen finnas med i förrättningsakten i form av en bilaga.

Karta

Förrättningskartan bör på ett tydligt sett åskådliggöra precis vilken vägsträcka som avses med servitutet. Lämpligtvis sker det genom en markerad linje eller numrerade punkter. Servitutets beteckning får gärna också stå med på kartan så att det inte blandas ihop med andra rättigheter. Även den allmänna vägen som vägservitutet skall leda fram till kan märkas ut särskilt. I övrigt skall kartan såklart upprättas enligt standard med skalstock, skala, nordpil, teckenförklaring etcetera.

Protokoll

Eftersom AL 50 a § är en specialregel som inte är allmänt känd passar det bra att i bakgrundsbeskrivningen/redogörelsen förklara vad servitutet innebär. Hålls sammanträde under vilket sakägarna kommer överens om upplåtelsen skall denna överenskommelse också beskrivas utförligt (se figur 13).

Lantmäterimyndighetens förslag redovisas nu i detalj, och förklaras. Efter vissa diskussioner görs några ändringar i andelstalsförteckningen. Bl.a reduceras andelstalen för fastigheterna på Björnholmen med ca 50%. Vissa kompletteringar görs också i beskrivningen, aktbilaga BE1. Tennisbanorna ägs av vägföreningen, och skall därför hänföras till gemensamhetsanläggningen.

Härefter är alla närvarande sakägare överens om, och yrkar gemensamt, att omprövning av gemensamhetsanläggningarna Saltarö ga:1 och Skärmarö ga:3 skall ske på sätt som framgår av aktbilagorna BE1, BE2 och BE3.

Figur 13 Muntlig överenskommelse⁸⁷

Vidare bör paragrafen hanteras på ett pedagogiskt vis i skäl och beslut. Servitutet står med fördel under en egen rubrik och villkor får gärna i takt med att de provas också förklaras (se exempel i figur 14).

Skäl	<p>Enligt AL 50 a § kan delägande fastigheter i gemensamhetsanläggning ges rätt att använda väg som ingår i en annan gemensamhetsanläggning. Rättigheten upplåts inte till de enskilda fastigheterna utan till samfällighetsföreningen.</p> <p>Utfartsrätt enligt AL 50 a § är en officialrättighet av servitutskaraktär, på samma sätt som övriga rättigheter enligt AL. Även om rättigheten formellt knyts till föreningen, är det ändå de delägande fastigheterna, som har nytta av den.</p> <p>En första förutsättning för detta är, att den förstnämnda gemensamhetsanläggningen <u>dels</u> avser vägar, <u>dels</u> förvaltas av en samfällighetsförening. En andra förutsättning är att upplåtelsen är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna och den tredje förutsättningen är att en sådan upplåtelse är lämpligare än att ansluta fastigheterna till den andra anläggningen. Samtliga villkor är uppfyllda.</p>
Anläggningsbeslut	<p>Gemensamhetsanläggningen skall inrättas enligt karta och beskrivning, aktbilaga KA och BE. Vidare skall Skälboö och Ekbackens samfällighetsförening upplåtas rätt att använda Dyhult GA:1 för utfart.</p>

Figur 14 Skäl och beslut⁸⁸

⁸⁷ Stockholms län aktnummer 0120-00/106

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Servitutet kan i ersättningsbeslutet också stå under en egen rubrik. Grundas ersättningen på en av lantmätaren utförd beräkning får denna gärna tas med, om inte direkt i protokollet så i en bilaga till vilken det hänvisas.

Beskrivning

Åskådliggörandet av vilka gemensamhetsanläggningar som berörs och på vilket sätt de berörs sker till stor del genom en väl utformad beskrivning. Vägservitutet är ett officialservitut och ska behandlas som ett sådant, gärna under en passande rubrik, exempelvis "Utfartsrätt enligt AL 50 a §". Servitutet bör dessutom få en lämplig ändamålsbenämning såsom "rätt till väg på GA" och en förklaring av vilken vägsträcka servitutet gäller (exempelvis genom en hänvisning till kartan). Ett exempel på en lämplig hantering i beskrivningen kan ses nedan i figur 15. Består förrättningen av många åtgärder kan beskrivningen av vägservitutet för tydlighetens skull alternativt lyftas ut i en separat beskrivning.

Upplåtelse av utfartsrätt enligt 50 a § anläggningslagen.	Nytt servitut	0192-04/46.1
	Ändamål	Rätt till väg på GA Rätt att för utfart använda befintlig väg 1-2 enligt karta, aktbilaga KA, fram till allmän väg.
	Till förmån för Belastar	Lidatorp GA:1 Klövsta GA:2

Figur 15 Beskrivning⁸⁹

Registrering

När förrättningen är genomförd skall de åtgärder som utförts registreras, något som spelar stor roll för hur lättillgängligt och lättförståeligt vägservitutet uppfattas. Som beskrivits tidigare kan en fel utförd registrering leda till problem för sakägare och precis som vid övriga moment i förrättningen bör registreringen göras så tydlig som möjligt. Till exempel kan servitutet i informationsgrupp 17 kompletteras med en utförlig beskrivning av servitutets utformning där både last- och förmånssida tas med. Servitutet bör också få en passande ändamålsrubrik, endast "väg" är inte helt tillfredsställande, "väg på GA" är till exempel mer beskrivande. Ett exempel som har både en tydlig anmärkning och en bra utformad förklaring under informationsgrupp 17 ses nedan i figur 16 .

⁸⁸ Texten bygger på Östergötlands län aktnummer 0582-04/10, men har justerats något för att stämma överens med lagtext.

⁸⁹ Stockholms län aktnummer 0192-04/46

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Rättigheter (17)			
Ändamål	Rättsförhållande <input type="checkbox"/>	Rättighetstyp	Datum
Rätt till väg på ga	Förmån Övrig berörkrets, med rättsförhållande: Förmån Tanum Ytterby ga:2 Last Tanum Ytterby ga:4	Officialservitut	2010-06-21
Bildningsåtgärd: Anläggningsåtgärd			
Anmärkning: Heestrands södra vägförening har rätt till väg på Ytterby ga:4			
Beskrivning: Rätt att använda vägen markerad X på kartan, aktbil ka1. Ingen ersättning skall betalas. Omprövning av slitageavgiften får ske tidigast om 5 år.			

Figur 16 Registrering

Alternativ till vägservitut enligt AL 50 a §

Flödesschemat visar även de båda alternativen *ansluta enskilda fastigheter var för sig* och *enskilda servitut*. Dessa lösningar är dock redan behandlade i kapitel 4 ovan.

7 Diskussion

Nedan följer en diskussion som utgår ifrån de olika frågeställningarna samt tar upp funderingar som dykt upp under arbetets gång.

Hur är AL 50 a § utformad och vilken är dess härkomst?

När möjligheten till vägservitut för samfällighetsföreningar infördes avsåg lagstiftaren att lösa ett problem som identifierats långt tidigare men som aldrig hanterats. Sedan frågan uppmärksammades i 1969 års vägutredning förkastades flera förslag innan prop. 1996/97-92 till slut ledde till införandet av AL 50 a §. Anledningen till att denna process tilläts ta så lång tid kan ha varit att vägservitut enligt AL 50 a § endast är tänkt att användas i undantagsfall då utfartsfrågan inte går att lösa på något annat sätt. Samtidigt har det ända sedan anläggningslagens införande funnits alternativa lösningar på problemet.

Vilka alternativ till AL 50 a § finns idag för att lösa gemensamma utfartsbehov?

De alternativa lösningarna är att ansluta fastigheterna som behöver den aktuella utfarten till den upplåtande gemensamhetsanläggning eller att tilldela dem enskilda servitut. Dessa tillvägagångssätt har visserligen en del fördelar, särskilt att väsentlighetsvillkoret bara prövas för de fastigheter som behöver utfarten. I typfallet för när AL 50 a § skall användas borde de dock inte vara särskilt lämpliga (om ens möjliga) att använda. Anslutning till gemensamhetsanläggning görs svårigen om den innehåller mer än vägar och enskilda servitut blir obekväma rent rättsligt då fler rättigheter staplas ovanpå varandra. Då ett vägservitut är väsentligt för delägarna i en gemensamhetsanläggning och det av särskilda skäl är lämpligare med upplåtelsen än att ansluta fastigheterna borde alltså vägservitutet vara första valet för en lösning på utfartsfrågan.

Hur används AL 50 a § idag?

Med tanke på att AL 50 a § tillkom för att lösa ett problem som diskuterats under en lång tid är det lite anmärkningsvärt att endast 179 stycken vägservitut har identifierats i hela landet. Möjligheten till att bilda vägservitut för samfällighetsföreningar har trots allt funnits i 14 år nu. Då användningen av paragrafen är så pass sällsam prioriteras inte heller paragrafen vid utformning av handböcker och övrigt instruktionsmaterial. Otydliga instruktioner kan kanske också vara anledning till variationen i hur paragrafen tolkas och skillnaden mellan teori och praktik.

Är lagens utformning lämplig?

Angående paragrafens utformning uppkommer vissa funderingar. Att gemensamhetsanläggningen måste avse vägar kan till exempel ses som en onödig begränsning. Gemensamhetsanläggningar med ett flertal andra ändamål än väg kan behöva en utfart och kravet på väsentlighet torde vara tillräckligt för att hindra eventuellt olämpliga servitut. Vidare är kanske kravet på att servitutet skall vara väsentligt för delägarfastigheterna för strängt, i alla fall om det tolkas ordagrant. Situationer kan uppstå där en delägarfastighet som inte har någon nytta av servitutet sätter stopp för det även om det är i högsta grad väsentligt för övriga delägare. Det

hade kanske räckt om servitutet var väsentligt för majoriteten av delägarna. Ett faktum som ytterligare stärker denna tanke är att ersättningen bara ska beräknas utifrån de som använder vägen, vilket kan anses skevt när prövningen i sin tur gäller samtliga delägare.

Kravet på särskilda skäl är å andra sidan inte för strängt, däremot är det oklart vad som verkligen gäller. Förarbetena nämner som sagt endast ett exempel (servitutet skall avse en liten del av den upplåtande gemensamhetsanläggningen). Hade tanken varit att det skulle vara det enda alternativet hade det dock lika bra kunnat stå direkt i paragrafen. Vad som mer kan räknas som särskilda skäl borde på något sätt klargöras, eventuellt genom Lantmäteriets handbok. Kanske skulle sporadisk användning av utfarten eller för stort inflytande i gemensamhetsanläggningen vid en alternativ anslutning kunna anges som exempel.

Angående det faktum att villkoren är dispositiva kan lagstiftarens intentioner betänkas. Då det handlar om ett officialservitut borde likheterna med FBL 7 kap. vara stora. Möjligheten att genom överenskommelser bilda officialservitut går dock helt och hållet emot principerna i FBL 7 kap. vars regler är tvingande. Samtidigt kan det tyckas nödvändigt att villkoren är dispositiva då villkorens stränghet annars sätter stopp för många servitut. Men vore det då inte lämpligare att göra villkoren mer tillåtande och istället låta dem vara tvingande? Då sakägarna är överens ges det i nuläget möjlighet att bilda servitut efter eget tycke, så länge de allmänna kraven i AL 9-11 §§ uppfylls. Att villkoren för upplåtelsen är dispositiva är dessutom inte helt lätt att härleda ur lagtexten. Då det är meningen att villkoren skall vara dispositiva borde lagtexten förändras så att den slutsatsen lättare kan dras, till exempel att paragraferna vars villkor är dispositiva nämns direkt i AL 53 §.

Varför skiljer sig ersättningens utformning i AL 50 a § från de andra i AL och FBL?

Det är inte bara de dispositiva villkoren som skiljer sig mellan AL och FBL, även ersättningsprinciperna ser olika ut i de båda lagarna (se avsnitt 6.2). Skillnaden ligger framförallt i möjligheten till årlig ersättning och att ersättningen skall grundas på ökat slitage istället för intrång. Hur kommer det sig då att ersättningshanteringen skiljer sig åt? En förklaring skulle kunna vara att servitut enligt FBL inte bara kan gälla väg utan även en mängd andra ändamål. Därav måste lagstiftningen och ersättningshanteringen hållas allmän och få en funktion som passar i vitt skilda fall. Kanske finns det då inte utrymme för regler om till exempel slitageersättning som inriktar sig speciellt på vägrättigheter. För ett servitut med ändamål att upplåta användning av befintlig väg torde dock reglerna om ersättning enligt AL 50 a § vara att föredra framför ersättningsreglerna i FBL (som hänvisar till ExL). Skapas servitut för användning av befintliga vägar enligt FBL borde det kanske till och med vara önskvärt att använda sig av reglerna i AL 50 a § vid bestämmandet av ersättning. Lagtekniskt blir dock denna lösning förmodligen svår att arrangera. Angående vilken utformning som är lämpligast för en årlig ersättning kan det konstateras att två olika tillvägagångssätt framstår som huvudalternativ, en fast avgift eller en avgift beräknad årligen utifrån tilldelade motsvarande andelstal. De båda alternativens fördelar respektive nackdelar har diskuterats kort i tidigare avsnitt (se 6.2.1). Vilket alternativ som är lämpligast får

dock bedömas i varje enskild situation, sakägarnas åsikt kan i många fall styra valet. Något som dock kan konstateras utifrån undersökningsmaterialet är att den fasta avgiften är mycket vanligare än motsvarande andelstal. Väljs en fast årlig avgift bör den även kopplas till ett index för att vara värdebestående.

Hur registreras vägservitut som bildats enligt AL 50 a §?

De vägservitut som undersökts har, vilket tidigare nämnts, registrerats på många olika sätt. Efter studier av de instruktioner som finns för registrering av vägservitut uppstår en viss förståelse för denna variation, då instruktionerna på många sätt är otydliga. Exempelvis nämns inte AL 50 a § i Lantmäteriets servituts katalog varför lantmätare själva får välja hur servitutsändamålet skall formuleras i fastighetsregistret. Servituts katalogen borde alltså införliva även vägservitut enligt AL 50 a § och ett förslag på lämplig hantering har utformats i bilaga 3. Att instruktionerna är otydliga bygger kanske i sin tur på att upplåtelseformen åsidosatts vid utformningen av förordningen som reglerar fastighetsregistrering. Förordning (2000:308) om fastighetsregister behandlar inte servitutet närmre än att ”åtgärd som berör enheten” skall registreras på gemensamhetsanläggningar i fastighetsregistret (35 § 8 p). Något som i vilket fall bör eftersträvas vid registreringen är att servitutet på något sätt görs känt för hela berörkretsens, vare sig det sker genom användning av anmärkningar eller endast rättighetsregistrering i informationsgrupp 17. Anmärkningen kan i sig dessutom ifrågasättas eftersom den blir helt överflödigt om servitutet registreras som en rättighet under informationsgrupp 17 och det där klargörs att det är samfällighetsföreningen som erhåller servitutet. Denna förändring hade gjort registreringen av vägservitutet som bildats genom AL 50 a § mer lik den som görs för ett vanligt servitut och hade kanske då blivit mer lätthanterlig.

För övrigt...

Paragrafen följs som synes av en hel del oklarheter. Många kan nog komma av servitutets speciella upplåtelsekaraktär, det vill säga att det kopplas till förvaltaren (samfällighetsföreningen) och inte själva registerenheten (gemensamhetsanläggningen). Lagregelns syfte, att hålla nere sakägarkretsen, hade nog inte motverkats om servitutet istället kopplades till gemensamhetsanläggningen. Samfällighetsföreningen är i vilket fall förvaltare till gemensamhetsanläggningen och ett sådant förhållande skulle bättre likna ett vanligt servitut som kopplas till fastigheten men används av fastighetsägaren. Så länge funktionen och syftet inte motverkas borde sådana likheter med vanliga servitutsförhållanden vara eftersträvarvärda för att bringa klarhet i hanteringen av paragrafen. Något som också talar för att servitutet istället bör kopplas till gemensamhetsanläggningen är det faktum att föreningens samtliga medlemmar har rätt att använda vägservitutet. Förvaltar föreningen flera gemensamhetsanläggningar uppstår situationen att delägare i de övriga gemensamhetsanläggningarna också kan använda vägservitutet även om villkoren inte prövats mot dem och ersättningsbeslutet inte tagit hänsyn till en sådan användning. Kopplas servitutet till gemensamhetsanläggningen skulle dessutom registreringen förenklas då anmärkningen inte längre fyllt någon funktion och helt enkelt kunde tas bort.

8 Slutsats

AL 50 a § har sedan sitt införande använts för att bilda 179 stycken registrerade vägservitut. Servituten finns runt om i hela Sverige men flest finns i Dalarnas, Västra Götalands och Stockholms län. Att användningen av AL 50 a § är koncentrerad till vissa län kan i viss mån hänföras till olika stora behov på grund av skillnader i vägsystemen, men framförallt torde det bero på varierande kunskapsnivå om möjligheten att bilda vägservitut enligt AL 50 a §.

Huvudsyftet med paragrafen är att delägarna i en gemensamhetsanläggning ska få möjlighet att använda ett fåtal meter över en annan för att nå allmän väg, utan att blanda in alla sakägare i förrättningen och påverka den upplåtande gemensamhetsanläggningens förvaltning i någon större grad.

Väsentlighetsvillkoret innebär enligt handbokens tolkning att vägservitutet skall vara av väsentlig betydelse för samtliga i den aktuella gemensamhetsanläggningen delägande fastigheter. Väsentlighet är som begrepp svårt att ge en allmän definition och måste tolkas i vart enskilt fall. Lantmätare tenderar att vara tillåtande i sina tolkningar och låta servitut bildas fast det inte är uppenbart väsentligt för samtliga delägande fastigheter. En sådan tillåtande tolkning kan också behövas då många fullt lämpliga vägservitut annars inte hade kunnat bildas. Sett till förarbetena borde det också finnas utrymme för denna mer tillåtande tolkning.

När det kommer till särskilda skäl nämner propositionen endast att servitutet skall avse en *liten del*. Vad *liten del* innebär är svårt att avgöra men slutsatsen utifrån undersökningsmaterialet är att gränsen bör gå någonstans vid en upplåtelse om 10 – 20 % av upplåtande gemensamhetsanläggning (då upplåtande gemensamhetsanläggningens storlek inte är större än 10 km). Då storleken på upplåtande gemensamhetsanläggning ökar bör gränsen för liten del bli lägre.

Det kan även förekomma andra särskilda skäl och de bör i sådana fall redovisas på ett tydligt sätt i protokollet, vilket inte har gjorts i de undersökta förrättningarna. Av den anledningen är det svårt att nämna några specifika exempel på andra skäl än just att servitutet bara upptar en *liten del*.

Angående ersättningsfrågan kan det kort konstateras att de nuvarande reglerna som till skillnad från andra servitutsersättningar medger årlig ersättning inte ställer till några större problem. De verkar snarare fungera bra; då det är slitaget av vägbanan som skall ersättas är det naturligt att erlagga årlig ersättning.

Villkoren är dispositiva och behöver inte prövas om sakägarna är överens. En skriftlig överenskommelse som biläggs förrättningsakten är att föredra framför muntliga överenskommelser, även om de senare också är legitima då de protokollförs. Att villkoren är dispositiva krävs i många fall då villkoren för upplåtelsen som sagt strikt sett är svåra att uppfylla.

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Registreringen av vägservituten har utförts på många olika sätt. Det flesta fallen uppnår tillräcklig tydlighet, det vill säga att servitutet görs känt för hela berörkretsen, men det torde ändå vara önskvärt med likformighet. Detta hade kunnat uppnås genom utförligare instruktioner. Vägservitut enligt AL 50 a § bör tas med i Lantmäteriets servituts katalog.

En uppdatering eller rent av förbättring av lagkommentarer och lagstiftning kan behövas för att ge bättre stöd vid användandet. Extra välbehövlig är en tydligare förklaring av att villkoren är dispositiva samt klara och samlade instruktioner för hur registreringen skall gå till. Dessa förbättringar borde innebära att flera olämplig vägservitut undviks samtidigt som kunskapen och därmed användandet av paragrafen ökar.

9 Källförteckning

Förarbeten

Prop. 1969:128, *Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till fastighetsbildningslag*

Prop. 1973:160, *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till anläggningslag m. m.*

Prop. 1996/97-92, *Regeringens proposition 1996/97:92. Enskilda vägar*

SOU, Statens Offentlig Utredningar (1996) *Enskilda vägar – betänkande av utredningen om översyn av lagstiftningen om enskilda vägar (1996:46)*

Lagkommentarer

Bexelius, A. & Körlof, V. (1965) *Väglagarna*, andra upplagan, Norstedt & söners förlag, Stockholm

Myndighetspublikationer

Lantmäteriet (2004) *Handbok FRR – Fastighetsregistrering*, version 2004-04-27

Lantmäteriet (2010) *Underlag för tillämpning av tonkilometermetoden*, Dnr 401/2010-2025

Lantmäteriet (2012a) *Handbok FBL - Fastighetsbildningslagen*, version 2012-01-02

Lantmäteriet (2012b) *Handbok AL - Anläggningslagen*, version 2012-01-10

Trafikverket (2001) *Stadsbidrag till enskild väghållning - Handbok*, Publikation 2001:36

Övriga tryckta källor

Björklund, M. & Wedman, A. (2004) *Gemensamhetsanläggningar Basfakta 1990-2003*. Fastighetsvetenskap, KTH, Stockholm.

Ekbäck, P. (2007) *Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar. Särskilt om anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter*. Fastighetsvetenskap, KTH, Stockholm

Julstad, B. (2005) *Fastighetsindelning och markanvändning*. Norstedts Juridik, Stockholm

Stafverfeldt, P. & Söderberg, M. (2009) *Hantering av kolliderande rättigheter vi lantmäteriförrättningar*. Fastighetsvetenskap, KTH, Stockholm.

Rättsfall

LMV Rättsfallregister V09, Norstedts Juridik, CD-Fastighetsbildning 2010:3

NJA 1985 s 683

NJA 2004 s 266

Förrättningsakter

Dalarnas län aktnummer 2085-1581

Kalmar län aktnummer 0885-3716 s 19

Kronobergs län, aktnummer 0760-03/17

Norrbottnens län aktnummer 25-F1998-487

Skåne län aktnummer 1277-460

Skåne län, aktnummer 1280K-10/140

Stockholms län aktnummer 0120-00/106

Stockholms län aktnummer 0125-03/32

Stockholms län aktnummer 0125-11/5

Stockholms län aktnummer 0192-04/46

Södermanlands län aktnummer 0484-00/73

Västra Götalands län, aktnummer 1480K-2010F283

Västra Götalands län aktnummer 1485K-2004/41

Östergötlands län aktnummer 0582-04/10

Intervjuer

Gunnar Eriksson (2012), e-post 2012-03-20

Magnus Landgren, Lantmäteriet Malmö (2012), e-post 2012-03-22

Lennart Lenman, Lantmäteriet Strömstad (2012) e-post 2012-03-12

Jan-Olof Olsson, Lantmäteriet Falun (2012) e-post 2012-04-11

Fredrik Warnquist, universitetsadjunkt LTH (2012) möte 2012-03-09

Internetkällor

Borås stad (2012) *Enskilda vägar*. Tillgänglig:
<http://www.boras.se/forvaltningar/tekniskaforvaltningen/tekniskaforvaltningen/gatorochvagar/skotselavgator/enskildavagarbidrag.4.82f0a312665003f0d8000833.html>
(2012-03-02)

Sveriges Nationalatlas (2012a) *Sveriges län*. Tillgänglig:
<http://www.sna.se/webbatlas/lan/> (2012-03-28)

Sveriges Nationalatlas (2012b) *Sveriges län*. Tillgänglig:
http://www.sna.se/webbatlas/kartor/vilka.cgi?temaband=F&lang=SE&karta=f_vagtathet_lan&vt1=OK (2012-03-02)

Trafikverket (2012) *Syftet med statsbidrag till enskilda vägar*. Tillgänglig:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Enskildavagar/Statsbidragsvagnatet/> (2012-03-02)

Ystads kommun (2012) *Bidrag till enskilda vägar*. Tillgänglig:
<http://www.ystad.se/ystadweb.nsf/AllDocuments/5A83BFF51E4C0600C1257544003ACA8F> (2012-03-02)

Bilaga 1 - Frågeformulär

Bakgrund

Vi har som en del i vårt examensarbete gjort en undersökning av samtliga i fastighetsregistret registrerade rättigheter som upplåtits genom AL 50 a §, alltså utfartsrättigheter som upplåts till samfällighetsföreningar. I arbetet har vi upptäckt att tolkningen av villkoren för denna upplåtelse har varierat från fall till fall och inte alltid överensstämmer med den tolkning vi kunnat utläsa från förarbetena. Dessutom har det inte varit helt enkelt att dra en gräns för när villkoren är uppfyllda eller ej. Detta frågeformulär har därför som syfte att hitta brytpunkterna för när villkoren i AL 50 a § kan anses vara uppfyllda. Formuläret består av två olika avsnitt, dels lagtext och utdrag ur förarbeten och dels ett avsnitt med fem fall hämtade från verkliga förrättningar som vi tycker representerar gränsfall för de olika villkoren. Det är för dessa fall vi vill att ni med en motivering avgör om det aktuella villkoret är uppfyllt eller ej så att vi sedan kan göra en sammanställning för hur alla tillfrågade resonerat och utifrån den dra slutsatser för hur villkoren lämpligtvis kan tolkas.

Sammanfattning av teori

För enkelhetens skull har vi sammanfattat teorin med lagtext och utdrag ur förarbetet nedan.

AL 50 a § Om en gemensamhetsanläggning som avser vägar förvaltas av en samfällighetsförening och det är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna att använda en väg som ingår i en annan gemensamhetsanläggning, får rätt att använda vägen upplåtas till samfällighetsföreningen. Detta gäller endast om en sådan upplåtelse av särskilda skäl är lämpligare än att ansluta fastigheterna till den andra anläggningen.

För upplåtelse enligt första stycket skall ersättning betalas efter vad som är skäligt främst med hänsyn till den slitning av vägbanan som beräknas uppkomma genom vägens användande. Sådan ersättning skall bestämmas att betalas på en gång eller årligen i förskott.

En första förutsättning är alltså att gemensamhetsanläggningen skall avse vägar och förvaltas av en samfällighetsförening. Denna förutsättning ställer dock sällan till med några problem utan det är istället kraven på väsentlighet och särskilda skäl som är intressanta. Avsnitten i förarbetet som förklarar villkoren har klippts in nedan.

Motivering, prop. 1996/97-92 sid 70.

”Förutsättningarna för en rättighetsupplåtelse till en samfällighetsförening bör vara att det är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna att använda vägen och att det av särskilda skäl är lämpligare med en rättighetsupplåtelse än med en anslutning till den gemensamhetsanläggning som vägen ingår i. En sådan rättighetsupplåtelse som nu avses lär i de flesta fall komma upp i samband med inrättandet av gemensamhetsanläggningen och bildandet av den samfällighetsförening som

rättigheten skall tillkomma. Rättigheten upplåts inte till de enskilda fastigheterna i gemensamhetsanläggningen utan till den samfällighetsförening som förvaltar anläggningen. Det är alltså endast vid föreningsförvaltning som saken kan bli aktuell. I de fall frågan kommer upp vid annan tidpunkt än vid bildandet bör samfällighetsföreningen vara sakägare och företrädas av föreningens styrelse vid den förrättning där frågan om rättigheten prövas.

Upplåtelse till en samfällighetsförening av rätt till väg bör som angetts tidigare ske endast om det av särskilda skäl är lämpligare än att ansluta fastigheterna till den gemensamhetsanläggning som vägen ingår i. Det förhållandet att det till äventyrs är krångligare att i stället ansluta fastigheterna – vid en förrättning eller genom överenskommelse enligt 43 § – bör inte ses som särskilda skäl att välja rättighetsupplåtelse framför anslutning. Som ett sådant skäl bör inte heller ses att det blir mer komplicerat att förvalta gemensamhetsanläggningen. Alternativet med rättighetsupplåtelse bör väljas när fastigheternas behov visserligen är stadigvarande men avser endast en liten del av den andra anläggningen. I den situationen kan man utgå från att den aktuella vägdelens behov kommer att tillgodose behovet utan att fastigheterna har något inflytande på väghållningen i den upplåtande föreningen. Det blir i sista hand en fråga för rättstillämpningen att avgöra när särskilda skäl föreligger som gör det lämpligare att upplåta en rätt till samfällighetsföreningen än att ansluta fastigheterna till den gemensamhetsanläggning som vägen ingår i.”

Kommentar, prop. 1996/97-92 sid 101

”Av första stycket framgår att rättigheten inte upplåts till de enskilda fastigheterna i gemensamhetsanläggningen utan till den samfällighetsförening som förvaltar anläggningen. Det är alltså endast vid föreningsförvaltning som bestämmelsen är tillämplig. Samfällighetsföreningen kommer att vara sakägare och företrädas av föreningens styrelse vid upplåtelseförrättningen.

Ett villkor för upplåtelsen är att det är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna att använda vägen. Med delägarfastighet avses enligt 1 § andra stycket SFL fastighet som har del i samfällighet. Motsvarande villkor för enstaka fastighets behov finns i 49 §. Ett ytterligare villkor är att det av särskilda skäl är lämpligare att upplåta rätten till samfällighetsföreningen än att ansluta de enskilda fastigheterna till den gemensamhetsanläggning som vägen ingår i. Exempel på vad som skall anses som särskilda skäl har redovisats i den allmänna motiveringen. Ett typiskt fall är att fastigheterna har behov av att använda endast en kort sträcka av den upplåtande samfällighetens vägar. En upplåtelse enligt paragrafen kan också avse ett tillfälligt behov, t.ex. i avvaktan på att en ny utfartsväg för den första samfälligheten anläggs.”

Problem

Kravet på väsentlighet gäller för ”delägarfastigheterna” vilket borde betyda samtliga deläggande fastigheter i den härskande gemensamhetsanläggningen. Men kan en rättighet var olika mycket väsentlig, kan exempelvis en andra eller tredje utfartsmöjlighet vara väsentlig?

Hur stor del av den tjänande gemensamhetsanläggningen kan belastas innan särskilda skäl inte längre föreligger och det istället är lämpligare att ansluta fastigheterna till gemensamhetsanläggningen?

Typfall

Först kommer tre fall där tveksamhet kring kravet på väsentlighet råder och därpå följer två fall som tar upp tveksamheter kring kravet på särskilda skäl. Svara gärna så utförligt ni vill!

Kravet på väsentlighet

Fall 1

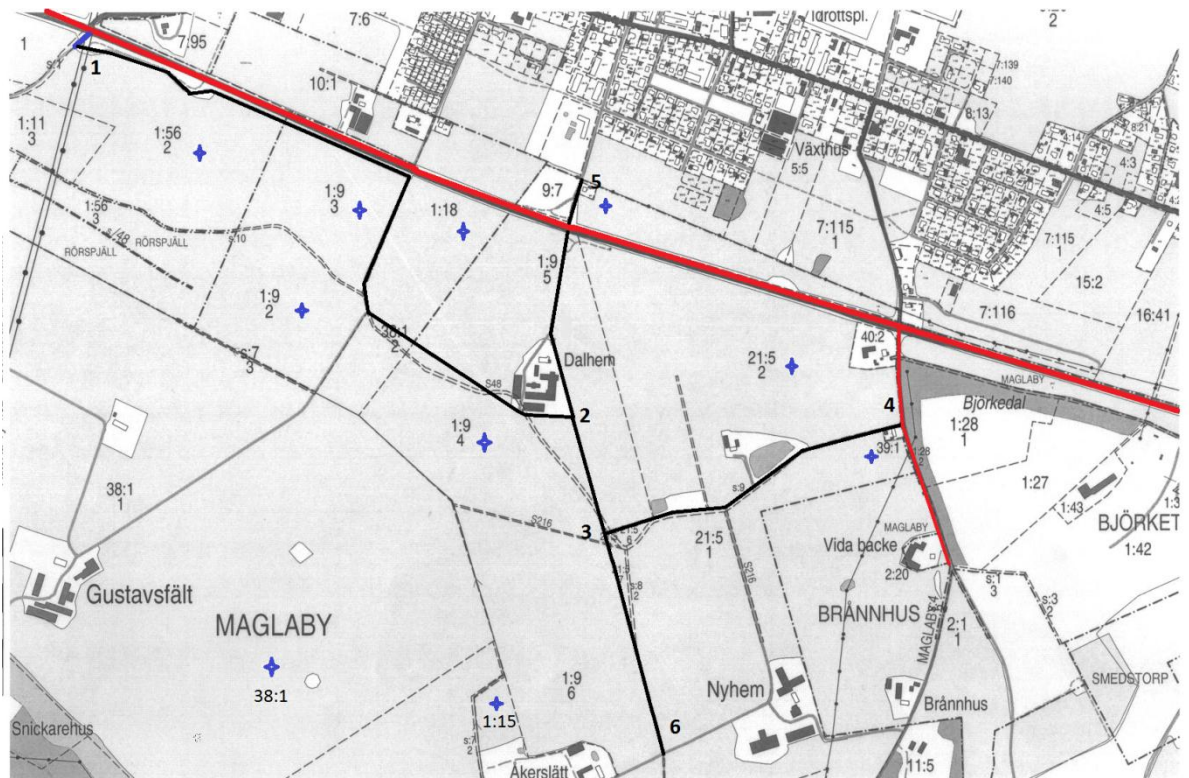
Bostadsområdet nedan delas upp i två gemensamhetsanläggningar, en i väst (1-2-3,2-4) och en i öst (5-4-6-7-9-10, 7-8, 9-11), vars samfällighetsföreningar får utfartsrätt på varandras vägar. Den västra föreningen får alltså utfartsrätt från 4-5 och den östra får utfartsrätt från 4-2-3. De har alltså redan vars en utfartsmöjlighet och rättigheterna innebär endast ytterligare en möjlighet. Den allmänna vägen är rödmarkerad.



Beslut och motivering:

Fall 2

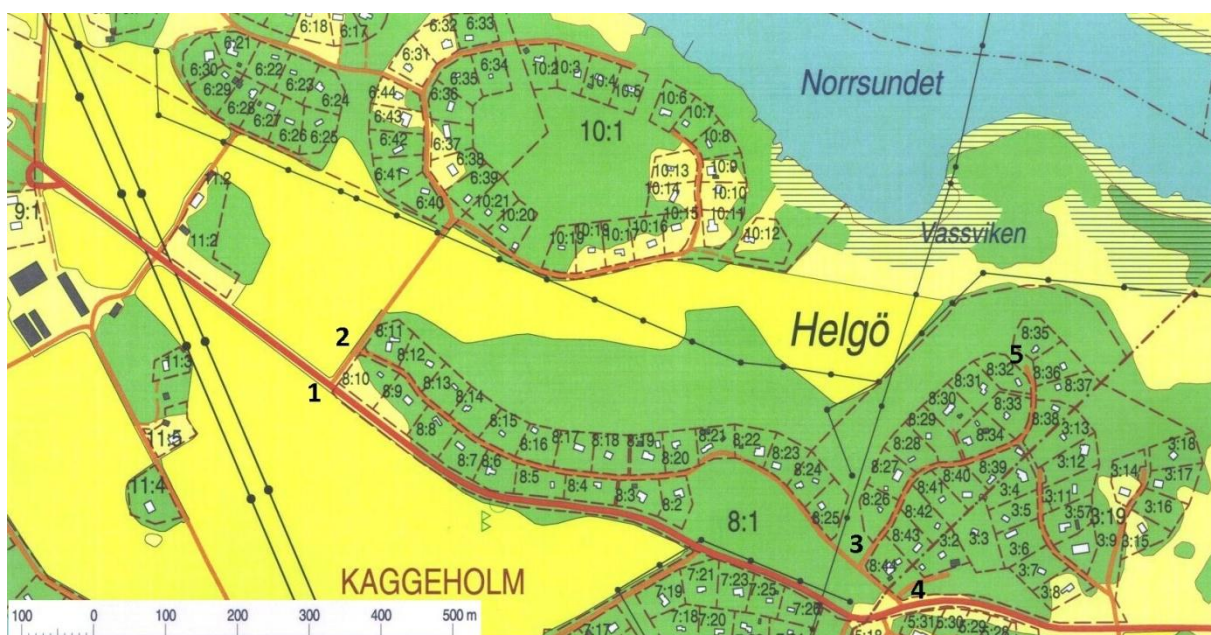
I detta fall får samfällighetsföreningen som förvaltar gemensamhetsanläggningen (1-2-3-4,2-5,2-6) en utfartsrätt (blå linje i nordväst) över en gemensamhetsanläggning som mestadels ligger utanför kartan. På kartan syns att gemensamhetsanläggningen redan har tre andra utfartsmöjligheter till allmän väg även om de ligger en bit ifrån varandra. Delägarfastigheterna är mestadels lantbruksenheter och är markerade med blåa stjärnor. Den allmänna vägen är rödmarkerad.



Beslut och motivering:

Fall 3

Här får samfällighetsföreningen som förvaltar gemensamhetsanläggningen (2-3-4, 3-5) utfartsrätt (1-2) på en intilliggande gemensamhetsanläggning. Som synes på kartan finns redan en utfartsmöjlighet vid punkt 4 men denna ligger cirka 900 meter från den nya utfartsmöjligheten. Den allmänna vägen är rödmarkerad.

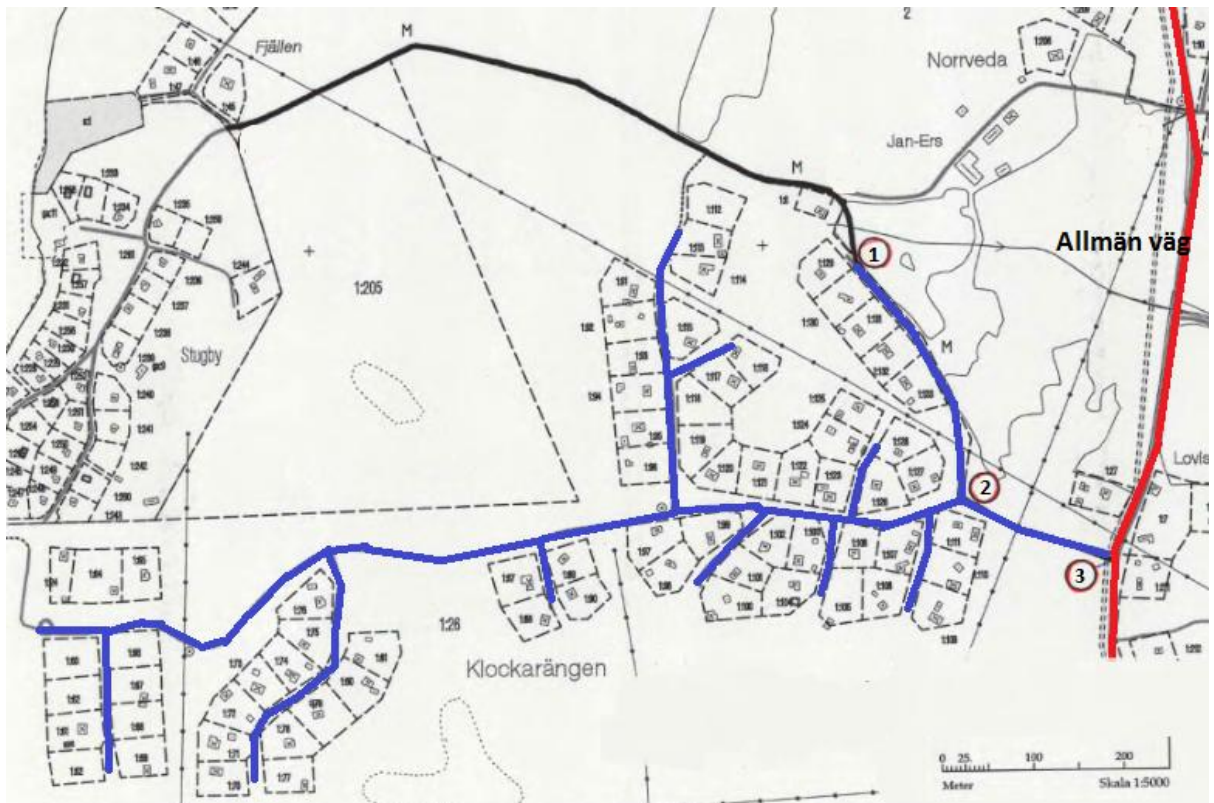


Beslut och motivering:

Kravet på särskilda skäl

Fall 4

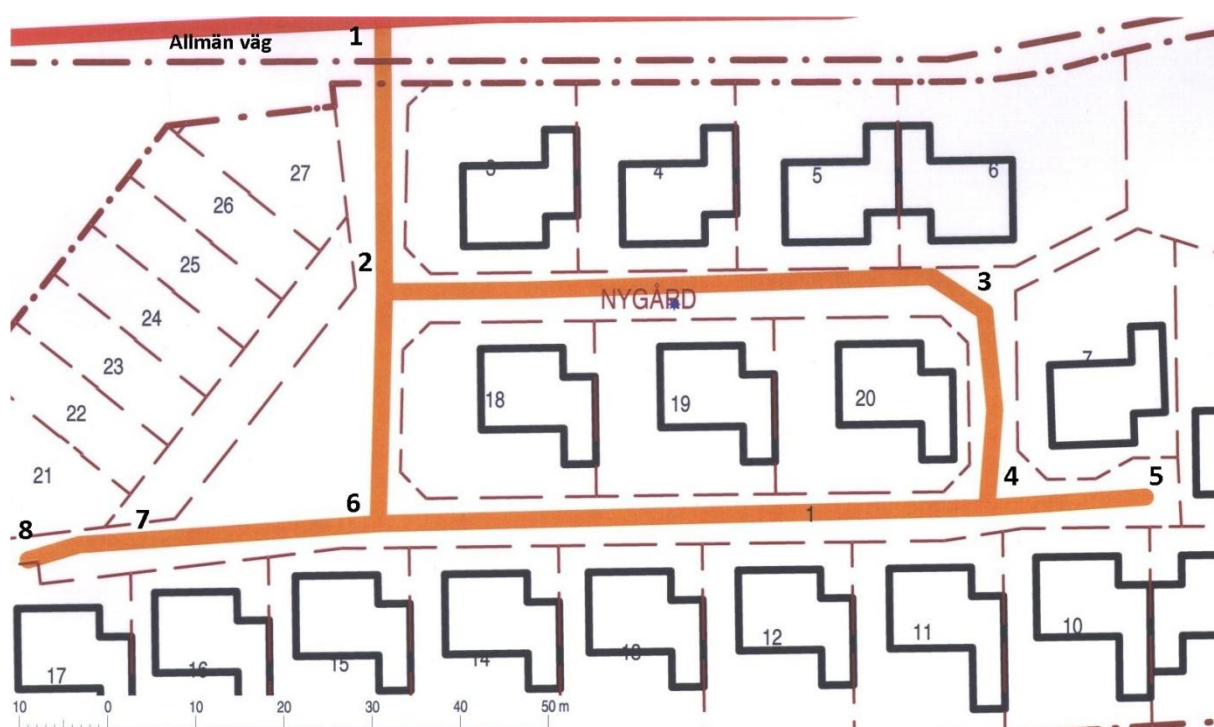
Här får samfällighetsföreningen som förvaltar den norra gemensamhetsanläggningen (svartmarkerad väg) rätt till utfart över den södra gemensamhetsanläggningen (blåmarkerad väg). Rättigheten (1-2-3) belastar cirka 600 m av gemensamhetsanläggningen vilket motsvarar omkring 20 % av dess totala längd. Den allmänna vägen är rödmarkerad. Fastigheterna i området är mestadels taxerade som fritidsbostäder.



Beslut och motivering:

Fall 5

Här skapas en utfartsrätt för samfällighetsföreningen som förvaltar en nyskapad gemensamhetsanläggning vars väg inte finns med på kartan men skall anläggas mellan 2-7. Utfartsrätten (1-2-6-7-8) belastar en befintlig gemensamhetsanläggning (1-2-3-4-6-7-8, 4-5). Den belastade gemensamhetsanläggningen är cirka 270 meter lång och rättigheten mäter cirka 80 meter. Rättigheten täcker alltså omkring 30 % av den belastade gemensamhetsanläggningen.



Beslut och motivering:

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Övriga tankar kring AL 50 a §:

Bilaga 2 – Sammanställning av undersökning

Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
1	ALE	NÖDINGE	GA	34	Nödinge GA:1
2	ARVIKA	TROTAKAN	GA	1	TROTAKAN GA : 2
3	ASKERSUND	TIKANÄS	GA	1	Boda GA:2
4	BORGHOLM	HALLTORP	GA	3	Västra Sörby GA:2
5	BORLÄNGE	TJÄRNA	GA	5	Tjära GA:8
6	BORLÄNGE	TÄLNBÄCKEN	GA	2	Tälnbäcken GA:1
7	BORLÄNGE	TÄLNBÄCKEN	GA	4	Tälnbäcken GA:1
8	BORLÄNGE	TÄLNBÄCKEN	GA	5	Tälnbäcken GA:1
9	BORÅS	TRANHULT	GA	1	Finnedalen GA:2
10	BORÅS	ÄSPERED	GA	1	Äspered GA:4
11	EKERÖ	ASKNÄS	GA	1	Asknäs GA:4
12	EKERÖ	KAGGEHOLM	GA	5	Kaggeholm GA:2
13	EKERÖ	STOCKBY	GA	15	Stockby GA:14
14	EKERÖ	STOCKBY	GA	21	Stockby GA:14
15	ENKÖPING	TILLINGE-ÅBY	GA	1	Ullunda GA:2
16	ENKÖPING	ULLUNDA	GA	2	Tillinge-Åby GA:1
17	ESKILSTUNA	TORSHÄLLA	GA	7	Torshälla-Målby GA:1
18	ESKILSTUNA	ÄNGSHOLMEN	GA	1	Torshälla-Målby GA:1
19	FALUN	BLIXBO	GA	10	Blixbo GA:9
20	FALUN	BORGÄRDET	GA	5	Borgärdet GA:3
21	FALUN	ROG	GA	4	Rog GA:3
22	FALUN	STUDSARVET	GA	1	Stallgården GA:1
23	FALUN	ÅKERN	GA	1	Liljan GA:1
24	FINSPÅNG	REJMYRE	GA	3	Rejmyre GA:8
25	GAGNEF	BJÖRBO	GA	6	Björbo GA:11
26	GAGNEF	BOMSARVET	GA	1	Rista GA:4
27	GAGNEF	DJURMO	GA	6	Sifferbo GA:1
28	GAGNEF	ERSHOLEN	GA	4	Nordanholen ga:2
29	GAGNEF	HAGEN	GA	2	Nordanholen ga:2
30	GAGNEF	MOJE	GA	2	Nordanholen ga:2
31	GAGNEF	NORDANHOLEN	GA	1	Nordanholen ga:2
32	GAGNEF	SIFFERBO	GA	1	Djurmo GA:6
33	GAGNEF	VÄSTERFORS	GA	2	Nordanholen ga:2
34	GÄVLE	ÖSTVEDA	GA	3	Brunn GA:2
35	GÖTEBORG	BACKA	GA	160	Backa GA:28

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
1				5
2	1200	120	10%	12
3	5100			
4	7000	150	2%	24
5	400	80	20%	55
6	2500	1050	42%	41
7	2500	300	12%	12
8	2500	150	6%	11
9	560	50	9%	10
10				
11	3000			49
12	2600	55	2%	22
13	5500			65
14				
15	2750			
16	3500	800	23%	14
17	6000	1850	31%	52
18	6000	1850	31%	146
19	2700	600	22%	26
20	5500	400	7%	24
21	5500	150	3%	35
22	5500			
23	4000	200	5%	48
24	4000			31
25	5500	300	5%	309
26	1500	70	5%	48
27	5500	150	3%	290
28	8500	600	7%	686
29	8500	600	7%	
30	8500	600	7%	117
31	8500	1050	12%	9
32	5500	100	2%	208
33	8500	450	5%	203
34	6500			215
35	1045	350	33%	10

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
1	årlig	10% * avgift i belastade	Ja	Ja	Ingen ÖK
2	årlig	motsvarande 3 andelar	Ja	Ja	Sammanträde
3	Ingen ersättning	Ingen ersättning bestämd	Nej	Nej	Ingen ÖK
4	årlig +engångs	inträdesavgift + årlig mha tonkm	Nej	Nej	Ingen ÖK
5	årlig	250*kpi eller gratis om kommunen sköter	Ja	Ja	Ingen ÖK
6	årlig	2100*kpi eller gratis om kommunen sköter	Ja	Ja	Sammanträde
7	årlig	600*kpi eller gratis om kommunen sköter	Ja	Ja	Sammanträde
8	årlig	300*kpi eller gratis om kommunen sköter	Ja	Ja	Sammanträde
9	årlig	450 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
10	årlig	145 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
11	årlig	6500kr med KPI	nej	nej	Fristående ÖK
12	årlig	1000kr med KPI	ja	ja	Sammanträde
13	årlig	5000kr med KPI	nej	Nej	Fristående ÖK
14	årlig	3000kr med KPI	Nej	Ök	Fristående ÖK
15	ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen Ök
16	ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
17	ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Nej	Ingen Ök
18	ingen ersättning	ingen ersättning	Ja	Nej	Ingen ÖK
19	årlig	3000 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Sammanträde
20	årlig	1200 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Sammanträde
21	årlig	700 kr med kpi	Ja	Ja	Sammanträde
22	årlig	1500 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
23	årlig	2000 kr med kpi	Ja	Nej	Ingen ÖK
24	årlig	15375 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
25	årlig	6000 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
26	ingen ersättning	bidrag, + ersättning	Ja	Ja	Ingen Ök
27	ingen ersättning	ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
28	årlig	4100 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
29	årlig	350 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
30	årlig	700 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
31	årlig	1000 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
32	ingen ersättning	ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
33	årlig	2600 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
34	årlig	45000 andelar + transportavgifter	Nej	Nej	Ingen ÖK
35	årlig	10 000 kr	Ja	Nej	Ingen ÖK

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
			GA		
36	GÖTEBORG	HÄSTEVIK	GA	85	Hästevik ga:4
37	HALMSTAD	ELDSBERGA	GA	3	Eldsberga GA:1
38	HEBY		GA		Huddungeby GA:1
39	HEDEMORA	BRUNNA	GA	7	Brunna GA:11
40	HEDEMORA	JÄLKARBYN	GA	1	Jälkarbyn GA:6
41	HEDEMORA	MÅLBY	GA	3	Nordansjö&Svensbodarne GA:1
42	HEDEMORA	NÅS	GA	3	Djärkhyttan GA:2
43	HÄRRYDA	BRÅTARED	GA	1	Hindås GA:1
44	HÄRRYDA	HÖNEKULLA	GA	33	Hönekulla Ga:34
45	KRISTIANSTAD	LILLEHEM	GA	1	Tomelilla lökaröd ga:1
46	KUNGÄLV	Ullstorp	GA	4	Brynosten GA:3
47	KUNGÄLV	Ullstorp	GA	4	Brynosten GA:4
48	KÖPING	GUTTSTA	GA	6	Guttsta GA:3
49	LAHOLM	GÖSTORP	GA	1	Halmstad Eldsberga GA:1
50	LEKSAND	BJÖRKEN	GA	3	Björken GA:8
51	LEKSAND	HJORTNÄS	GA	2	Sunnanäng GA:1
52	LEKSAND	HJULBÄCK	GA	10	Hjulbäck GA:2
53	LEKSAND	HJULBÄCK	GA	8	Björken GA:8
54	LJUSDAL	ONSÄNG	GA	6	Letsbo GA:2
55	LJUSDAL	Kolsvedja	GA	2	Sjöbo GA:1
56	LUDVIKA	RÄVVÅLA	GA	5	Aborrberg GA:1
57	LUDVIKA	RÄVVÅLA	GA	6	Rävvåla GA:5
58	LUDVIKA	SÖRVIK	GA	6	Sörvik GA:7 Brunnsvik GA:1
59	LUDVIKA	SÖRVIK	GA	7	Brunnsvik GA:1
60	LUDVIKA	SÖRVIK	GA	8	Brunnsvik GA:1
61	LULEÅ	SUNDERBYN	GA	42	Sunderbyn GA:59
62	MALMÖ	NYGÅRD	GA	2	Nygård GA:1
63	MALUNG-SÄLEN	GRIMSÅKER	GA	1	Grimsåker GA:18
64	MALUNG-SÄLEN	TRANSTRANDS KYRKBY	GA	1	Västra sälen ga:39
65	MALUNG-SÄLEN	TÄLLBYN	GA	3	Malung-sälen Hole ga:4
66	MALUNG-SÄLEN	VÖRDERÅS	GA	2	Västra sälen ga:27
67	MORA	OXBERG	GA	6	Oxberg ga:3 och 7
68	MUNKEDAL	FOSS	GA	7	Foss ga:6
69	MUNKEDAL	FOSS-KLEVA	GA	1	Munkedal ga:3
70	MUNKEDAL	MUNKEDAL	GA	1	Munkedal ga:3

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
36	670	10	1%	10
37	4400	180	4%	15
38	15500			
39	750	320	43%	11
40	5000	160	3%	12
41	2000	120	6%	31
42	5500	200	4%	
43	3500	350	10%	
44	65	5	8%	
45	6000			6
46	75			218
47	75			218
48	1400	50	4%	15
49	4400	180	4%	8
50	2000	350	18%	
51	1500			18
52	3000	1350	45%	32
53	2000	1500	75%	42
54	3000	800	27%	152
55	4000	320	8%	22
56		800		52
57	10500	800	8%	
58	5500	200	4%	5
59	5500	100	2%	22
60	5500	100	2%	15
61	1800		100%	52
62	270	80	30%	7
63	2600			41
64	5500	3200	58%	359
65	2500	50	2%	18
66	9500	1200	13%	139
67	>5000, 3500	800	20%	95
68	1500			27
69	5500			50
70	5500			6

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
36	årlig	1000 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
37	engångsavgift	2 000 kr	Ja	Ja	Fristående ÖK
38	årlig	100kr med kpi	Nej	Ja	Sammanträde
39	årlig	150 kr med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
40	engångsavgift	2 246 kr	Ja	Ja	Ingen ÖK
41	årlig	600 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Sammanträde
42	årlig	250 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
43	årlig	12100 kr med kpi. Tonkm	Ja	Ja	Ingen ÖK
44	årlig	1 800 kr	Ja	Nej	Sammanträde
45	årlig	18 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
46	årlig	0,1 andelar	Nej	Nej	Fristående ÖK
47	ej färdigbeslutat	ej färdigbeslutat	Nej	Nej	Fristående ÖK
48	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Sammanträde
49	engångsavgift	2 000 kr	Ja	Ja	Fristående ÖK
50	Ingen ersättning	Ingen ersättning då kommunen sköter	Ja	Ja	Ingen ÖK
51	årlig	6 andelar	Nej	Nej	Sammanträde
52	årlig	5100 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
53	årlig	2500 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
54	årlig	Efter vad som är skäligt (Se BE2)	Ja	Nej	Ingen ÖK
55	årlig	1 % av prisbasbelopp (39700kr)	Ja	Nej	Ingen ÖK
56	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Sammanträde
57	årlig	2500 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Sammanträde
58	årlig	400 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
59	årlig	800 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
60	årlig	800 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
61	Årlig	10% av driftskostnaderna	Nej	Nej	Ingen Ök
62	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Fristående ÖK
63	årlig	500 kr med kpi, reducering vid bidrag	Nej	Ja	Ingen ÖK
64	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
65	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Sammanträde
66	Årlig	2180 kr med kpi	Nej	Nej	Ingen ÖK
67	årlig	6000 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
68	Årlig	5 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
69	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Nej	Ja	Ingen ÖK
70	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Nej	Ja	Ingen ÖK

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
71	MUNKEDAL	STALE	GA	1	Munkedal ga:3
72	NACKA	KNARRNÄS	GA	1	Värmdö stora kovik ga:1
73	NORDANSTIG	LÖNNÄNGER	GA	1	Älvsta ga:2
74	NORDMALING	ASPEÅ	GA	6	ava ga:1
75	NORDMALING	LEDUSJÖ	GA	2	nordmalings prästgård ga:2
76	NORRKÖPING	ÖSTRA ENEBY	GA	1	svärtinge ga:7
77	NORRTÄLJE	NORRVEDA	GA	12	Norrveda ga:1
78	NYBRO	GRANÄS	GA	1	Köl ga:1
79	NYBRO	PERSMÅLA	GA	3	Köl ga:1
80	NYKÖPING	NÄVEKVARN	GA	6	Uttervik ga:1 och 4
81	NYKÖPING	Uttervik	GA	4	Näveksvarn GA:6
82	NYNÄSHAMN	GRÖDBY	GA	1	Grödby ga:2
83	NYNÄSHAMN	JAKTEN	GA	1	Briggen ga:1
84	NYNÄSHAMN	LIDATORP	GA	1	Klövsta ga:2
85	ORUST	GRANBUA	GA	2	Henån ga:1
86	ORUST	MEDSTUGAN	GA	2	Henån ga:1
87	ORUST	SVINEVIKEN	GA	2	Henån ga:1
88	RONNEBY	SKARUP	GA	3	Skärvgöl ga:1
89	RONNEBY	SKÖNEVIK	GA	1	Trolleboda ga:7
90	RÄTTVIK	FURUDAL	GA	2	Näset ga:1
91	RÄTTVIK	FURUDAL	GA	3	Näset ga:4
92	RÄTTVIK	GULLERÅSEN	GA	1	Gulleråsen ga:3
93	RÄTTVIK	GÄRDEBYN	GA	1	Lerdal ga:7
94	RÄTTVIK	NÄSET	GA	2	Näset ga:1
95	SALA	MÄLBY	GA	1	Västerbo ga:1
96	SANDVIKEN	HEDKARLBY	GA	1	Lund ga:4
97	SANDVIKEN	JÄRBO	GA	9	Järbo ga:6
98	SANDVIKEN	NORDANÅ	GA	2	Järbo ga:6
99	SANDVIKEN	OVANSJÖ-BRO	GA	6	Ovansjö-bro ga 12
100	SANDVIKEN	ÖVRE STORVIK	GA	8	Ovansjö-bro ga 6
101	SIMRISHAMN	SANDBY	GA	13	Sandby ga:2
102	STENUNGSUND	HALLEBÄCK	GA	2	Hallebäck ga:1
103	STENUNGSUND	HÖGA -	GA	3	Höga ga:4
104	STRÖMSTAD	NORRKÄRR	GA	2	Källvik ga:2
105	STRÖMSTAD	ÄNNERÖD	GA	3	Änneröd ga:2

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
71	5500			14
72				25
73	4100	3600	88%	161
74	7500	50	1%	40
75	1800			
76				36
77	3100	600	19%	51
78	6500			
79	6500			37
80		2000		
81		6000		41
82	2500			146
83	600	20	3%	7
84	1200	50	4%	86
85				45
86				80
87				92
88	7500			
89	4000			15
90	6500	200	3%	232
91	27000	300	1%	19
92	5000	1200	24%	194
93	8500			35
94	6500	500	8%	
95	11000	5000	45%	31
96	1600	400	25%	17
97	10500	450	1%	123
98	10500	900	9%	251
99	4000	850	21%	164
100	15000	7200	48%	43
101	1100	200	18%	9
102	1400	50	4%	21
103	2900	50	2%	54
104	1300	400	31%	81
105	800	200	25%	27

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
71	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Nej	Ja	Ingen ÖK
72	Årlig	700 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
73	Årlig	2000 kr med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
74	engångsavgift	400 kr	Ja	Ja	Ingen ÖK
75	Inte beslutat än	Inte beslutat än	Nej	Ja	Ingen ÖK
76	årlig	4500 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
77	engångsavgift	5000 kr enligt ÖK	Ja	Ja	Ingen ÖK
78	årlig	20.3 %	Nej	Nej	Ingen ÖK
79	årlig	8.3%	Nej	Nej	Ingen ÖK
80	ingen ersättning		Ja	Ja	Ingen ÖK
81	årlig	12000 med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
82	Årlig	1000 kr med kpi	Nej	Ja	Sammanträde
83	engångsavgift	paketpris med ingående reglering	Ja	Nej	Ingen ÖK
84	Årlig	5000 kr med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
85	Årlig	3 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
86	Årlig	3 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
87	Årlig	4 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
88	Årlig	100 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
89	Årlig	1000 kr med kpi	Nej	Nej	Ingen ÖK
90	årlig	600 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
91	årlig	100 kr med kpi	Ja	Ja	Sammanträde
92	årlig	5000 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
93	årlig	3000 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
94	årlig	2500 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Ingen ÖK
95	engångsavgift	84 000 kr grundad på en ÖK, Bilaga E	Ja	Ja	Fristående ÖK
96	årlig	4000 kr med kpi, grundad på en ÖK,	Ja	Ja	Ingen ÖK
97	årlig	1500 kr med kpi	Ja	Ja	Sammanträde
98	årlig	4500 kr med kpi	Ja	Ja	Sammanträde
99	årlig	9500 kr med kpi	Ja	Ja	Fristående ÖK
100	årlig	8400 kr med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
101	Årlig	350 kr , baserat på en ÖK, se bilaga B	Ja	Ja	Fristående ÖK
102	Årlig	200 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
103	årlig	200 kr per andel + kpi	Ja	Nej	Ingen ÖK
104			Nej	Nej	Ingen ÖK
105	Årlig	0,3 andelar /fastighet ök finns, akt A1	Ja	Nej	Fristående ÖK

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
106	SUNDSVALL	VÄSTERÅSEN	GA	1	söderåsen ga:2
107	SÄTER	ANSTA	GA	3	Nedernora ga:5
108	SÄTER	BJÖRÄNGET	GA	1	Björänget ga:3
109	SÄTER	BJÖRÄNGET	GA	2	Björänget ga:3
110	SÄTER	NISSHYTTAN	GA	6	Nisshyttan ga:7
111	SÖDERKÖPING	BRESÄTTER	GA	7	Dyhult ga:1
112	SÖDERKÖPING	SKÅLBOÖ	GA	2	Dyhult ga:1
113	TANUM	TANUMS-GISSLERÖD	GA	3	Köserud ga:3
114	TANUM	YTTERBY	GA	2	Ytterby ga:4
115	TOMELILLA	LÖNHULT	GA	8	Lönhult ga:7
116	TORSBY	LIKENÄS	GA	8	Ambjörby ga:8
117	TORSBY	RANSBY	GA	3	Ambjörby ga:8 Likenäs ga:8
118	TYRESÖ	RAKSTA	GA	1	Tyresö ga:1
119	UDDEVALLA	LANEBERG	GA	2	Laneberg ga:8
120	UDDEVALLA	LANEBERG	GA	8	Laneberg ga:2
121	UDDEVALLA	MJÖVERÖD	GA	3	Kalsås ga:1
122	UMEÅ	SÖRMJÖLE	GA	16	Sörmjôle ga:18
123	UPPLANDS-BRO	ÖRÅKER	GA	1	lennartsnäs ga:4
124	UPPSALA	VANGSBY	GA	2	vangsby ga:1
125	UPPVIDINGE	HOLMAHULT	GA	3	Holmahult ga:2
126	VALDEMARSVIK	SYLTVIK	GA	10	Syltvik ga:3
127	VANSBRO	NORDIBYN	GA	1	nordibyn ga:2
128	VANSBRO	SKANSBACKEN	GA	2	skansbacken ga:1
129	VARBERG	HED	GA	1	Veddige ga:2
130	VARBERG	KÄLLSTORP	GA	4	Stråvalla-kärre ga:3
131	VARBERG	VABRÄNNA	GA	1	Veddige ga:2
132	VÄRMDÖ	BRUNN	GA	2	Brunn ga:1
133	VÄRMDÖ	FÅGELVIK	GA	13	Fågelvik ga:12
134	VÄRMDÖ	GUSTAVSBERG	GA	16	Gustavsberg ga:11
135	VÄRMDÖ	GUSTAVSBERG	GA	17	Gustavsberg ga:11
136	VÄRMDÖ	HERRVIKSNÄS	GA	1	Värmdövik ga:3
137	VÄRMDÖ	HÖL	GA	1	Stavsnäs ga:2
138	VÄRMDÖ	KALVANDÖ	GA	1	Torsby ga:1
139	VÄRMDÖ	SKÄRMARÖ	GA	3	Saltarö ga:1
140	VÄRMDÖ	TORSBY	GA	1	Prästgården ga:1

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
106	2150	190	9%	23
107	500	10	2%	
108	2800	150	5%	80
109	2800	150	5%	53
110	1200	400	33%	20
111	5500			9
112	5500			11
113	1800	30	2%	16
114	400	150	38%	82
115	750	40	5%	33
116	33000	1300	4%	58
117	33000, 15000	4800	12%	121
118	5500	250	5%	307
119	500	180	36%	49
120	950	15	2%	23
121	2300	25	1%	52
122	3500			77
123	1800	300	17%	16
124	180	30	17%	15
125	4800			
126	1200	500	42%	13
127	1700	500	29%	200
128	2000	80	4%	
129	10500	200	2%	52
130	3400	1500	44%	58
131	10500	480	5%	33
132	5500			381
133	7700			126
134	600	20	3%	26
135	600	20	3%	11
136	11000	100	1%	124
137	2600	400	15%	284
138	10000			9
139	10500			138
140	1300			308

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
106	Årlig	1800 andelar	Ja	Ja	Ingen ÖK
107	Årlig	50 kr med kpi	Ja	Nej	Ingen ÖK
108	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Sammanträde
109	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Sammanträde
110	årlig	1200 kr med kpi, reducering vid bidrag	Nej	Ja	Sammanträde
111	Årlig	0,5 andelar	Nej	Ja	Ingen ÖK
112	Årlig	2 andelar	Nej	Ja	Ingen ÖK
113	Årlig	2 andelar	Ja	Nej	Sammanträde
114	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Nej	Sammanträde
115	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
116	årlig	500 kr med kpi	Nej		Fristående ÖK
117	årlig	1000 kr med kpi	Nej	Nej,	Fristående ÖK
118	årlig	12000 kr med kpi	Ja	Nej	Fristående ÖK
119	Ingen ersättning	kvittade	Ja	Nej	Sammanträde
120	Ingen ersättning	kvittade	Ja	Nej	Sammanträde
121	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
122	årlig	5000 kr med kpi	Nej	Ja	Sammanträde
123	årlig	1500 kr med kpi	Ja	Ja	Sammanträde
124	årlig	3.9 andelar	Nej	Ja	Ingen ÖK
125	Årlig	15300 andelar	Nej	Nej	
126	Årlig	60 andelar	Ja	Ja	Ingen ÖK
127	årlig	5500 kr med kpi, reducering vid bidrag	Ja	Ja	Sammanträde
128	årlig	300 kr med kpi, reducering vid bidrag	Nej	Nej	Ingen ÖK
129	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Nej	Ingen ÖK
130	engångsavgift	27500	Ja	Nej	Fristående ÖK
131	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Nej	Ingen ÖK
132	årlig	1930 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
133	årlig	1000 kr med kpi	Nej	Ja	Sammanträde
134	årlig	750 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
135	årlig	751 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
136	årlig	5025 kr med kpi	Ja	Ja	Fristående ÖK
137	årlig	11000 med kpi	Nej		Ingen ÖK
138	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Nej	Ja	Ingen ÖK
139	Årlig	68000 kr med kpi	Nej	Nej	Sammanträde
140	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Nej	Ja	Ingen ÖK

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
141	ÅSTORP	MAGLABY	GA	4	Kärreberga ga:2
142	ÄLVDALEN	Häggberget	GA	1	Fjätdalen GA:1
143	ÖRNSKÖLDSVIK	DRÖMME	GA	2	Orrvik ga:2
144	ÖRNSKÖLDSVIK	ORRVIK	GA	1	Drömme ga:2
145	ÖSTERÅKER	BERGA	GA	35	Skånsta ga:9
146	ÖSTERÅKER	BOLBY	GA	2	Bolby ga:10
147	ÖSTERÅKER	HACKSTA	GA	3	Skånsta ga:9
	Andra sökningen				
Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
148	BERG	KLÖVSJÖ	GA	34	Klovsjö ga:33
149	BORÅS	TRANSÅS	GA	7	Transås ga:6
150	BORÅS	TRANSÅS	GA	7	Björnåsen ga:1
151	DALS-ED	EDS-HÖGEN	GA	1	Bråten ga:1
152	FALKENBERG	TRÖINGE	GA	36	Tröinge ga:35
153	HALMSTAD	KULLESTUGAN	GA	1	Söndrums-heagård ga:1
154	HÄRJEDALEN	FUNÅSDALEN	GA	14	Funäsdalen ga:1
155	KALIX	VÅNAFJÄRDEN	GA	7	vånafjärden ga:5
156	LIDKÖPING	ÖSTBY	GA	2	kartåsen ga:1
157	LIDKÖPING	HASSLÖSA	GA	1	Skara ässtorp ga:1
158	LULEÅ	BRÄNDÖN	GA	42	brändön ga:5
159	MUNKEDAL	ÖVRE TORP	GA	1	Foss ga:6
160	MUNKEDAL	FRÖTORP	GA	1	Foss ga:6
161	ORSA	HANSJÖ	GA	30	hansjö ga:17
162	ORUST	RÖRA-HÄRÖD	GA	3	rämmedalen ga:1
163	ORUST	HJÄLMVIK	GA	2	stala ga:2
164	OSKARSHAMN	SÖRVIK	GA	6	sörvik ga:4
165	SJÖBO	ILSTORP	GA	6	Sövdemölla ga:2
166	SOTENÅS	ELLENE	GA	6	Uleberg ga:1
167	SUNNE	SÖDRA SÅNEBY	GA	3	Skröttingerud ga:1
168	SUNNE	SÖDRA SÅNEBY	GA	2	Skröttingerud ga:1
169	TANUM	ERTSERÖD	GA	9	Tanums-Ejgde ga:1
170	TANUM	KANEBO	GA	2	Kanebo ga:4
171	TIDAHOLM	VELINGA	GA	2	Berga ga:1
172	UPPSALA	HOLVARBY	GA	2	Tensta-Åsby ga:4
173	UPPSALA	NÅS-BODARNA	GA	1	Vreta ga:1
174	UPPSALA	VÄNGE-TÄBY	GA	2	Vänge ga:1

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
141	3500	30	1%	8
142	2000	800	40%	9
143	3900	60	2%	17
144	2950	100	3%	8
145	3500	200	6%	150
146	600	80	13%	
147	3500			
Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
148	1200	1200	100%	
149		110		81
150	7300	90	1%	81
151	2100		0%	
152	5500	250	5%	
153		50		
154	2000	300	15%	107
155	800	50	6%	15
156	4400	130	3%	
157	7300	830	11%	53
158	3000		0%	25
159	1650	210	13%	
160	1650		0%	
161	2600	180	7%	
162	5200	230	4%	48
163	3300	225	7%	29
164	1000	1000	100%	
165	3100	30	1%	
166	1825	640	35%	
167	2400	100	4%	
168	2400	100	4%	
169	2500	280	11%	
170	470	150	32%	
171	3100	70	2%	
172	4640	1160	25%	
173	10000	250	3%	68
174	6640	700	11%	15

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
141	engångsavgift	1 200 kr	Ja	Ja	Ingen ÖK
142	Ingen ersättning	Ingen ersättning	Ja	Ja	Sammanträde
143	årlig	300 andelar	Ja	Ja	Sammanträde
144	årlig	300 andelar	Ja	Ja	Sammanträde
145	årlig	400 kr med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
146	årlig	1600 kr med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
147	årlig	2000 kr med kpi	Nej	Nej	Ingen ÖK
Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
148	ingen ersättning	ingen ersättning	Ja	Ja	Ingen ÖK
149	Årlig	600 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
150	Årlig	200 kr med kpi	Nej	Ja	Ingen ÖK
151	Årlig	110 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
152	Engångs	35000	Ja	Ja	Fristående
153	ingen ersättning	ingen ersättning	Nej	Nej	Sammanträde
154	årlig	1700 med kpi	Nej	Nej	Fristående
155	årlig	750 kr med kpi	Nej	Nej	Ingen ÖK
156	ingen ersättning	ingen ersättning	Nej	Ja	Ingen ÖK
157	årlig	500 med kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
158	årlig	1500	nej	nej	Ingen ÖK
159	årlig	10 andelar	nej	nej	Ingen ÖK
160	årlig	5 andelar	nej	nej	Ingen ÖK
161	årlig	10 andelar	nej	nej	Ingen ÖK
162	årlig	500 med kpi	nej	ja	Ingen ÖK
163	årlig	1500 med kpi	nej	ja	Ingen ÖK
164	årlig	35%	nej	nej	Ingen ÖK
165	Ingen ersättning	Ingen	Ja	Nej	Ingen ÖK
166	Årlig	Motsvarande 28,8 andelstal, sedan 15,2	Ja	Ja	Ingen ÖK
167	Årlig	Motsvarande 500 tonkm	Ja	Nej	Ingen ÖK
168	Årlig	Motsvarande 2500 tonkm	Ja	Nej	Ingen ÖK
169	Årlig	Motsvarande 5,8 andelar	Ja	Ja	Fristående
170	Årlig	Motsvarande 9 andelar	Ja	Ja	Ingen ÖK
171	Engångs	1 000 kr	Ja	Ja	Sammanträde
172	Årlig	Motsvarande 6 andelar	Nej	Nej	Ingen ÖK
173	Årlig	830 kr entreprenadsindex	Ja	Ja	Ingen ÖK
174	Årlig	motsvarande 3 andelstal	Nej	Nej	Ingen ÖK

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Kommun	Trakt	Beteckning		Belastad
175	UPPSALA	DANMARKS-SÖDERBY	GA	4	Knivsta Ekeby ga:2
176	VÄNERSBORG	NÄS	GA	2	Näs ga:3
177	ÄNGE	ÄNGE	GA	17	Boltjärn ga: 1
178	ÄNGE	BY	GA	1	Ovansjö ga:14
179	ÖRNSKÖLDSEVIK	SKORPED	GA	4	Skorped ga:6

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Längd GA	Längd serv.	Belastning	Fastigheter
175	7720	680	9%	14
176	4400	170	4%	
177	19000	500	3%	115
178	25000	13400	54%	
179	740	hela?	100%	65

Vägservitut för samfällighetsföreningar

Nr.	Ersättningstyp	Ersättningsbelopp	Karta	Prövning	ÖK
175	Årlig	motsvarande 2,5 andelar	Nej	Nej	Fristående
176	Årlig	motsvarande 6305 tonkm	Ja	Ja	Ingen ÖK
177	Årlig	1000 kr x kpi	Ja	Ja	Ingen ÖK
178	Årlig	12900 kr x kpi	Ja	Nej	Ingen ÖK
179	Årlig	18,3 % av drift, reducering vid bidrag	Nej	Nej	Ingen ÖK

Bilaga 3 – Förslag på tillägg i servitutskatalogen

Ändamål	Servitutsformulering	Anmärkning	Servitutsändamål vid registrering
väg – Befintlig enskild	Nytt servitut rätt att använda befintlig väg, område a, för utfart till allmän väg. Till förmån för: Solbacken GA:2 Belastar: Solbacken GA:1	AL 50 a § (1997:616). En anmärkning skall finnas med på gemensamhetsanläggningen var rätten är till förmån för, som klargör att servitutet ges till samfällighetsföreningen som förvaltar GA:2, t ex: ("Solbackens samfällighetsföreningen har rätt till väg på Solberga GA:1.")	VÄG PÅ GA