

## **Syssloman**

- Förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

Selda Ali  
Ingrid Aronsson

© 2014 Selda Ali och Ingrid Aronsson

Båda författarna har gemensamt bidragit till hela examensarbetet.

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

ISRN/LUTVDG/TVLM/14/5293 SE

## **Syssloman – Förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen**

Custodian – Appointed by the Cadastral Authority or the County Administrative Board

---

**Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:**

Selda Ali, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Ingrid Aronsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

**Handledare/Supervisor:**

Lina Hägg, verksamhetsutvecklare markförhandling, Trafikverket, Malmö

Fredrik Warnquist, universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Examinator/Examiner:**

Malin Sjöstrand, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Opponent/Opponent:**

Ludwig Engdahl, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Johan Larsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Gustaf Lunde, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

---

**Nyckelord:**

Fastighetsreglering, anläggningslagen, fastighetsbildningslagen, enskilda vägar, anläggning, syssloman, Trafikverket, Lantmäterimyndigheten, samfällighetsföreningar, styrelse, Länsstyrelsen, lag om förvaltning av samfälligheter.

**Keywords:**

Reallotment, Joint Facilities Act, Real Property Formation Act, private roads, facility, custodian, Swedish Transport Administration, Cadastral Authority, joint property association, governing body, County Administrative Board, Joint Property Unit Act.

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## Abstract

A custodian is someone who through his mandator has been instructed to do an errand for him. Since long back the Cadastral Authority has the opportunity to appoint custodians in cadastral procedures. Despite this there is uncertainty about the meaning of the term custodian among those who work with it.

In a cadastral procedure in which a public road or a rail is settled or rebuilt the Swedish Transport Administration can be assigned to be a custodian for the redevelopment and/or new construction of the private roads that are affected. The custodian's responsibility is limited to carrying out the private roads in accordance with the Cadastral Authority's decision. There are some differences for a custodian appointed according to the Joint Facilities Act and for one appointed according to the Real Property Formation Act even though the same task is to be performed.

The County Administrative Board may also appoint a custodian, however the task for such a custodian is to appoint a new governing body in an existing joint property association in which a quorate governing body is missing. In this case the custodian is only a temporary solution until a new governing body is quorate.

The purpose of this thesis is to clarify the terms for a custodian according to the Joint Facilities Act, Real Property Formation Act or Joint Property Unit Act. Furthermore it also aims to identify guidelines that apply to a custodian, with greatest focus on the Swedish Transport Administration. The objective was to investigate whether differences in the Joint Facilities Act and the Real Property Formation Act leads to different procedures when dealing with such cadastral procedures. Furthermore the objective was also to clarify the procedural way in which a custodian is appointed by the County Administrative Board.

The approach of this thesis has been to investigate what the law provides and how it is proceeded in practice. Based on this, guidelines for how the Swedish Transport Administration should proceed in the performance of private roads have been established.

In cadastral procedures in which the custodian is appointed according to the Real Property Formation Act the decision to appoint a custodian is taken in association with the decision on common work. The procedure for how this is done is the same in cadastral procedures in which the Swedish Land Agency is involved as in regular cadastral procedures. However in cadastral procedures in which a custodian is appointed according to the Joint Facilities Act the appointment can only be made when there is a reason to fear that the facility will not be constructed within the time allotted in the facility order or in an extension order. The Swedish Transport Administration does often not have time to wait for such an appointment which is why this can not always happen. Instead of an appointment the Swedish Transport Administration

undertakes the task to construct the private road. This becomes legally uncertain but with the current legislation the Swedish Transport Administration can not be appointed in the beginning of the process. To avoid legally uncertain situations from arising the law should be changed so that the Swedish Transport Administration can be appointed to a custodian in association with the facility order.

For a custodian appointed by the County Administrative Board a handbook for how the custodian's work should be performed does not exist. The method for how the work is done probably differs between different custodians across the country, but the task is still the same. In average the County Administrative Board has appointed custodians about seven times per year in Sweden from 2008 and onwards, suggesting that it is not common. Both a physical and a legal person may be a custodian and the mission ends as soon as a new governing body is appointed.

## Sammanfattning

En syssloman är någon som genom sin huvudman har i uppdrag att uträtta ett ärende åt denne. Sedan en lång tid tillbaka kan Lantmäterimyndigheten förordna sysslomän i lantmäteriförrättningar. Likväl råder det osäkerhet kring innebörden av begreppet bland de som jobbar med det.

I samband med väg- och järnvägsfrågor kan Trafikverket i lantmäteriförrättningar bli förordnad till syssloman för ombyggnader och/eller nybyggnader av enskilda vägar. Som syssloman är ansvaret begränsat till att utföra vägen i enlighet med Lantmäterimyndighetens beslut. För en syssloman som förordnats enligt anläggningslagen och för en som förordnats enligt fastighetsbildningslagen råder en del olikheter trots att det är samma uppgift som ska utföras.

Även Länsstyrelsen kan förordna en syssloman, dock i syfte att utse en ny styrelse i en befintlig samfällighetsförening där en beslutsför styrelse saknas. En sådan syssloman är bara en temporär lösning tills en ny styrelse utsetts.

Syftet med detta examensarbete är att klargöra sysslomannabegreppet med avgränsning på anläggningslagen, fastighetsbildningslagen och lag om förvaltning av samfälligheter. Vidare är även syftet att kartlägga vilka riktlinjer som ska gälla för en syssloman, med störst fokus på Trafikverket. Målsättningen har varit att utreda huruvida skillnaderna i anläggningslagen och fastighetsbildningslagen leder till olika förfaranden vid handläggning av sådana lantmäteriförrättningar. Vidare har även målsättningen varit att klargöra förfarandesättet för sysslomän som förordnats av Länsstyrelsen.

Tillvägagångssättet för detta examensarbete har varit att utreda vad lagstiftningen föreskriver och hur man går tillväga i praktiken. Utifrån detta har bl.a. riktlinjer upprättats för hur Trafikverket ska gå tillväga vid utförandet av enskilda vägar.

I fastighetsbildningsförrättningar förordnas sysslomannen i samband med att beslut om gemensamt arbete tas och detta görs på samma sätt i trafikverksförrättningar som i vanliga förrättningar. I anläggningsförrättningar kan sysslomannen endast förordnas när man skäligen kan befara att anläggningen inte kommer till stånd. I trafikverksförrättningar blir det därför inte alltid aktuellt med förordnande av syssloman eftersom Trafikverket ofta inte har tid att vänta på ett sådant förordnande. Trafikverket åtar sig därför istället uppdraget att utföra den enskilda vägen för att i samband med att anläggningsbeslutet vinner laga kraft kunna påbörja byggnationen. Detta blir juridiskt osäkert men med dagens lagstiftning finns ingen möjlighet för Trafikverket att bli förordnade i början av processen. För att juridiskt osäkra situationer inte ska uppstå bör lagstiftningen ändras så att Trafikverket redan i samband med att anläggningsbeslutet tas kan bli förordnade till syssloman.

## Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

För en syssloman förordnad av Länsstyrelsen finns ingen handbok för hur arbetet ska genomföras. Därmed skiljer sig troligtvis förfarandesättet mellan olika sysslomän i landet åt, men grunduppgiften är ändå densamma. Länsstyrelsen har i genomsnitt tagit beslut på ca sju förordnanden av syssloman per år i hela Sverige från år 2008 och framåt vilket tyder på att det inte är vanligt. Både en fysisk och en juridisk person kan vara syssloman och uppdraget avslutas så fort en ny styrelse utses.



## Förord

Med detta examensarbete avslutar vi vår civilingenjörsutbildning i lantmäteri. Examensarbetet har genomförts vid avdelningen för Fastighetsvetenskap på Lunds tekniska högskola i samarbete med Trafikverket.

Vi vill rikta ett särskilt tack till våra handledare Lina Hägg och Fredrik Warnquist för värdefulla synpunkter och god handledning. Vidare vill vi också tacka alla som bidragit till vårt arbete och tagit sig tid att hjälpa oss samt Trafikverket som gett oss möjligheten att sitta på deras kontor och skriva vårt arbete.

Lund den 14 januari 2014

*Selda Ali & Ingrid Aronsson*

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## Begrepp och lagar

### Begrepp

<i>Anläggning</i>	en fast byggnadskonstruktion
<i>Andelstal</i>	anger den användning varje delägande fastighet har av gemensamhetsanläggningen. Fördelar de totala kostnaderna för driften och underhållet mellan varje delägande fastighet.
<i>Fastighetsregistret</i>	Sveriges officiella register över dess fastigheter som förs av Lantmäteriet. Innehåller bl.a. uppgifter om markindelningen, rättigheter, belastningar, lagfarter och inteckningar i fastigheter.
<i>FaVy</i>	Trafikverkets interna fastighetssöktjänst med karthantering.
<i>Förrättningslantmätare</i>	handläggare och beslutsfattare i lantmåteriförrättningar.
<i>Gemensamhetsanläggning</i>	anläggning till nytta för flera fastigheter som ägs gemensamt av dem.
<i>Lantmäteriet</i>	myndighet som försörjer samhället med information om geografi och fastigheter.
<i>Lantmåteriförrättningar</i>	görs av Lantmåterimyndigheten när en fastighet på något sätt ska ändras.
<i>Lantmåterimyndigheten</i>	statlig eller kommunal myndighet som bland annat ansvarar för fastighetsindelningen i Sverige.
<i>Sakägare</i>	personer som påverkas av exempelvis en lantmåteriförrättning och som därmed har rätt att föra talan.
<i>Samfällighetsförening</i>	juridisk person som förvaltar gemensamhetsanläggningar.
<i>Servitut</i>	rätt för en fastighet att på ett visst sätt utnyttja en annan fastighet.
<i>Trafikverket</i>	statlig myndighet som bland annat ansvarar för den långsiktiga planeringen av väg och järnväg samt förvaltningen av dessa. Bildades 2010-04-01 genom en hopslagning av bland annat Banverket och Vägverket.

*Trafikverksförrättningar* lantmäteriförrättningar där Trafikverket är inblandade.

*Väghållare* den som är ansvarig för vägen.

## Lagar och förkortningar

AL	Anläggningslag (1973:1149)
AL-beslut	Anläggningsbeslut
ALP	Lag (1973:1151) om införande av anläggningslagen (1973:1149) och lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter
LEF	Lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar
EVL	Lag (1939:608) om enskilda vägar
FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
FBL-beslut	Fastighetsbildningsbeslut
Förrättning	Lantmäteriförrättning
HB	Handelsbalk (1736:0123 2)
LBJ	Lag (1995:1649) om byggande av järnväg
LGA	Lag (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar
LOU	Lag (2007:1091) om offentlig upphandling
MMD	Mark -och miljödomstolen
NJA II	Nytt juridiskt arkiv avdelning II. Innehåller redogörelser om nya lagar och förarbeten till dem.
Prop.	Proposition
REV	Riksförbundet Enskilda Vägar
SFL	Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter

Sysselman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

SFS 1997:620	Lag (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar
VägL	Väglag (1971:948)

Exempel på förkortning av en laghänvisning är FBL 9:1 2 st p1 och innebär fastighetsbildningslag (1970:988), 9 kapitlet paragraf 1, andra stycket, första punkten.

De fotnoter som är satta innan punkten är en hänvisning för meningen innan punkten. De fotnoter som är satta efter punkten är en hänvisning för hela stycket innan punkten.

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## Innehållsförteckning

1 INLEDNING.....	19
1.1 Bakgrund.....	19
1.2 Syfte .....	19
1.3 Frågeställningar.....	19
1.4 Metod och material .....	20
1.5 Disposition .....	21
1.6 Avgränsningar.....	22
1.7 Felkällor .....	23
1.8 Målgrupp.....	23
2 UTFÖRANDE ELLER FÖRVALTNING AV ANLÄGGNING .....	25
2.1 Allmän väg.....	25
2.2 Järnväg .....	26
2.3 Gemensamhetsanläggning .....	28
2.3.1 Förvaltningsform.....	29
2.3.1.1 Samfällighetsförening .....	29
3 ÄLDRE LAGSTIFTNING .....	31
3.1 Enskilda vägar.....	31
3.1.1 1907 års lag om enskilda vägar.....	31
3.1.2 Lagen 1926 om enskilda vägar .....	31
3.1.3 Lag (1939:608) om enskilda vägar .....	31
3.1.4 Anläggningslag (1973:1149) och lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter.....	32
3.2 Gemensamhetsanläggningar .....	33
3.2.1 Lag (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar .....	33
DEL A – SYSSLOMAN FÖRORDNAD AV LANTMÄTERIMYNDIGHETEN ....	35
4 SYSSLOMAN FÖR BYGGANDE AV ANLÄGGNING.....	35
4.1 Begreppet syssloman.....	35
4.2 Syssloman – AL.....	35
4.2.1 Ansökan och förordnande .....	35
4.2.2 Uppgifter och redovisning .....	37
4.2.3 Kvalifikationer .....	38
4.2.4 Ersättning .....	38
4.2.5 Överklagan.....	39
4.2.6 Flödesschema.....	40
4.3 Syssloman – FBL.....	42
4.3.1 Ansökan och förordnande .....	42
4.3.2 Uppgifter och redovisning .....	43
4.3.3 Kvalifikationer .....	45

## Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

---

4.3.4 Ersättning .....	45
4.3.5 Överklagan .....	45
4.3.6 Flödesschema .....	48
4.4 Jämförelse - AL och FBL.....	49
5 UNDERSÖKNING .....	51
5.1 Material .....	51
6 RÄTTSFALL .....	53
6.1 Hyllstofta - Växjö Tingsrätt, MMD, nr F 1619-11, 2012-10-30.....	53
7 ANALYS AV FÖRRÄTTNINGAR .....	55
7.1 AL- förrättningar.....	55
7.2 FBL-förrättningar.....	59
8 INTERVJUER .....	61
8.1 Intervjuer med förrättningslantmätare.....	61
8.2 Intervjuer med anställda på Trafikverket .....	72
9 TRAFIKVERKET SOM SYSSLOMAN.....	85
9.1 Exempel på arbetsgång - Allmän väg .....	85
9.1.1 Flödesschema .....	87
9.2 Exempel på arbetsgång - Järnväg.....	88
9.2.1 Flödesschema .....	90
DEL B – SYSSLOMAN FÖRORDNAD AV LÄNSSTYRELSEN .....	91
10 SYSSLOMAN FÖR FÖRVALTANDE AV ANLÄGGNING.....	91
10.1 Syssloman – SFL .....	91
10.1.1 Ansökan och förordnande .....	91
10.1.2 Uppgift och redovisning.....	93
10.1.3 Kvalifikationer .....	93
10.1.4 Ersättning .....	93
10.1.5 Överklagan .....	94
10.1.6 Flödesschema .....	95
11 SYSSLOMAN – EN JÄMFÖRELSE MED FINSK LAGSTIFTNING.....	97
12 INVENTERING .....	99
12.1 Förordnande av sysslomän.....	99
12.2 Länsstyrelsens hemsidor .....	100
13 INTERVJUER .....	103
13.1 Sysslomän förordnade av Länsstyrelsen .....	103
13.2 REV.....	106



Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

14 DISKUSSION – DEL A OCH DEL B .....	109
14.1 DEL A.....	109
14.2 DEL B .....	114
15 SLUTSATSER – DEL A OCH DEL B .....	117
15.1 DEL A.....	117
15.2 DEL B .....	118
KÄLLFÖRTECKNING.....	121

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## 1 INLEDNING

### 1.1 Bakgrund

Begreppet syssloman har sin grund i HB 18 kap och kan förekomma i många olika situationer. En syssloman kan beskrivas som någon som för någon annans räkning utträttar ett ärende. Exempel på sådana sysslomän kan vara advokater, mäklare eller privatpersoner. Sedan en lång tid tillbaka kan sysslomän förordnas i lantmäteriförrättningar men trots detta råder det osäkerhet kring innebörden av begreppet bland de som jobbar med det. Även Länsstyrelsen kan förordna en syssloman men då i befintliga samfällighetsföreningar där en beslutsför styrelse saknas. I denna rapport har begränsning gjorts till sysslomän som förordnas av Lantmäterimyndigheten enligt FBL, AL och av Länsstyrelsen enligt SFL. I de fall specialregler saknas i dessa tre lagar bli de allmänna reglerna i HB 18 kap tillämpliga.

I samband med väg- och järnvägsfrågor kan Trafikverket i lantmäteriförrättningar bli förordnad till syssloman för ombyggnader och/eller nybyggnader av enskilda vägar. Det är då fråga om en AL-förrättning och/eller en FBL-förrättning. I AL och FBL finns det viktiga skillnader för förordnandet av syssloman trots att det i grunden är samma uppgift som ska utföras. I trafikverksförrättningar är det viktigt att Trafikverket tidigt i processen kan bli förordnade till syssloman om de ska utföra de enskilda vägarna så att risken för långdragna processer minskas. I dagsläget har Trafikverket inga tydliga riktlinjer på hur de ska gå tillväga under processens gång när de utsetts till syssloman. Det råder tveksamheter om förfarandesättet, ansvaret och om Trafikverket verkligen kan bli syssloman i dessa fall.

En syssloman som blivit förordnad av Länsstyrelsen har i uppgift att företräda hela styrelsen eller i vissa fall en styrelseledamot. Sysslomannens primära uppgift är att få styrelsen beslutsför igen och avgår när uppdraget är genomfört. Även här råder det brister kring hur tillvägagångssättet ska ske.

### 1.2 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att undersöka och redogöra för vad begreppet syssloman innebär med avgränsning på FBL, AL och SFL. Vidare är även syftet att kartlägga vilka riktlinjer som ska gälla för en syssloman, med störst fokus på Trafikverket.

### 1.3 Frågeställningar

- Hur vanligt är det med syssloman?
- Finns det regionala skillnader?
- Vad är skillnaden mellan juridisk respektive fysisk person som syssloman?
- Vad gäller särskilt för Trafikverket som syssloman?
- Vilket ansvar har sysslomannen före, under tiden och efter byggnationen?

- Vad kan fastighetsägarna kräva av sysslomannen?
- När lämnas ansvaret över från sysslomannen till samfällighetsföreningen?
- När kan sysslomannen tidigast påbörja sitt arbete?

#### **1.4 Metod och material**

Metoden som vi har använt för att utreda sysslomannabegreppet var att först göra en undersökning av vad som gäller enligt lagstiftningen och därefter gjordes en undersökning om hur detta appliceras i praktiken. Slutligen har vi dragit slutsatser om tillvägagångssättet kan förbättras.

##### *Lagar och andra rättskällor*

Lagar som har med ämnet att göra, både gällande och upphävda, har undersökts. Till dessa har även förarbeten, lagkommentarer och propositioner samt Lantmäteriets Handböcker för FBL, AL och SFL studerats. Detta har vi gjort för att se hur det är tänkt att man ska hantera sysslomannabegreppet och vilka problem som kan uppstå. Dessutom har vi sökt på rättsfall för berörda paragrafer samt frågat de vi har intervjut, se avsnitt 5 Undersökning.

##### *Andra dokument*

Relevanta interna dokument som Trafikverket bistått med har lästs för att få en bild över problemställningen. Dessutom har andra myndighetspublikationer undersökts.

##### *Intervjuer*

Intervjuer har gjorts med förrättningslantmätare, anställda på Trafikverket som varit i kontakt med sysslomannabegreppet, sysslomän som får uppdrag av Länsstyrelsen samt REV. Intervjuerna har gjorts för att se hur det går till i praktiken och hur lagstiftningen tillämpas.

##### *Förrättningar*

Vi har dels gjort egna sökningar och dels kontaktat Lantmäterimyndigheten som gjort sökningar åt oss. Därefter har de förrättningar som hade aktnummer undersökts i Arkivsök. De förrättningar som saknade aktnummer undersöktes i Lantmäterimyndighetens datasystem Trossen. Vidare har sökningar även gjorts i kartprogrammet FaVy för att få fram andra förrättningar. För mer genomgående beskrivning av hur dessa sökningar har gjorts se avsnitt 5 Undersökning.

##### *Beslut från Länsstyrelsen*

Utdrag från Länsstyrelsens beslut om förordnande av syssloman i alla län i Sverige har undersökts, dels för att undersöka hur vanligt det är och dels för att gå igenom hur dessa ser ut.

## 1.5 Disposition

Första delen av rapporten innehåller information som är gemensam för AL, FBL och SFL. Därefter delas rapporten in i två delar, del A och del B. Del A beskriver syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten enligt AL och FBL och har med själva utförandet av en anläggning att göra. Del B beskriver syssloman förordnad av Länsstyrelsen enligt SFL vilket berör förvaltningen av en befintlig anläggning. Sista delen av rapporten är diskussioner och slutsatser om både del A och del B.

### *Kapitel 2 – Utförande eller förvaltning av anläggning*

I detta kapitel beskrivs allmänt om byggnationer och ombyggnationer av allmänna vägar och järnvägar när enskilda vägar berörs. Vidare ges en allmän beskrivning om gemensamhetsanläggningen som kan bildas för den enskilda vägen och dess förvaltningsformer.

### *Kapitel 3 – Äldre lagstiftning*

Här ges en tillbakablick på hur den äldre lagstiftningen hanterade frågor om enskilda vägar och gemensamhetsanläggningar samt förvaltningen av dessa.

## **DEL A – Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten**

### *Kapitel 4 – Syssloman för byggande av anläggning*

Behandlar sysslomannabegreppet enligt AL och FBL såsom det är beskrivet i lagtext och handböcker.

### *Kapitel 5 – Undersökning*

Här ges en kort beskrivning om vad som undersökts och hur informationen tagits fram.

### *Kapitel 6 – Rättsfall*

Kapitlet ger en genomgång av ett rättsfall som är av intresse.

### *Kapitel 7 – Analys av förrättningar*

Framställning av tillvägagångssätt och eventuella skillnader vid handläggning av förrättningar.

### *Kapitel 8 – Intervjuer*

Sammanställning av intervjuer med förrättningslantmätare och anställda på Trafikverket.

### *Kapitel 9 – Trafikverket som syssloman*

I kapitlet redovisas förslag på arbetsgång när Trafikverket är syssloman för byggnationer av enskilda vägar.

## **DEL B – Sysloman förordnad av Länsstyrelsen**

### *Kapitel 10 – Sysloman för förvaltande av anläggning*

Här ges en beskrivning av syslomannabegreppet utifrån SFL.

### *Kapitel 11 – Sysloman - en jämförelse med finsk lagstiftning*

I kapitlet ges en kort genomgång för hur förvaltningen av samfällighetsföreningar sköts i Finland i jämförelse med Sverige.

### *Kapitel 12 – Inventering*

En undersökning av beslut på förordnanden av sysloman som Länsstyrelsen gjort samt undersökning av tillgänglig information på deras hemsidor.

### *Kapitel 13 – Intervjuer*

Sammanställning av intervjuer med sysloman som blivit förordnade av Länsstyrelsen samt REV.

### *Kapitel 14 – Diskussion – del A och del B*

Diskussioner kring det material vi tagit fram och de undersökningar vi gjort.

### *Kapitel 15 – Slutsatser – del A och del B*

Våra egna slutsatser av arbetet.

## **1.6 Avgränsningar**

I denna rapport kommer enbart syslomannabegreppet i FBL, AL och SFL att beskrivas. I de fall specialregler saknas i dessa tre lagar bli de allmänna reglerna i HB 18 kap tillämpliga, varför även dessa regler kan komma att behandlas i rapporten. Alla typer av gemensamhetsanläggningar i samband med detta har undersökts men främst fokus har lagts på anläggningar i form av enskilda vägar.

I vår undersökning av lantmäteriförrättningar, se avsnitt 7 Analys av förrättningar, har en begränsning gjorts till där Trafikverket, Banverket eller Vägverket är sökande i länen Skåne, Östergötland, Dalarna och Västerbotten och där ärenden lagts upp mellan år 2008-2013. Dessutom gjorde Lantmäteriet en sökning på ärendemeningar som innehöll ordet sysloman eller sysloman och även på en av Lantmäteriets interna kod 020 vilken innebär sysloman förordnande enligt AL 33 a §. Vi har även slumpmässigt via kartprogrammet FaVy valt ut fastigheter nära järnvägen för att se om stängning av plankorsningar har skett och därmed även se om sysloman för gemensamma arbeten har förordnats. Detta har gjorts med åtanke att hålla en geografisk spridning så att olika förrättningslantmätarens tillvägagångssätt kan undersökas. Slutligen har vi gått igenom förrättningar som vi blivit tipsade om.

De ärenden som vi gått igenom från Länsstyrelsen, avsnitt 12.1 Förordnade av sysloman, är begränsade mellan år 2008-2013.

Vid sökning av rättsfall har avgränsning gjorts till berörda paragrafer och ordet sysloman.

### **1.7 Felkällor**

Vi har endast undersökt rättsfall som gett träffar utifrån vår sökning och utifrån rekommendationer. När vi slumpmässigt sökte på förrättningar såg vi ett rättsfall i en akt där förordande av sysloman skett men som vi inte fått upp i vår sökning av rättsfall. Därmed kan fler rättsfall förekomma men som vi genom våra sökningar inte fått tag på.

Vid sökning av lantmäteriförrättningar kan fel och missförstånd uppstått och vissa förrättningar kan därför saknas. Dessutom kan några av dem ha sållats bort av misslag.

Intervjuerna gjordes muntligt och tolkningsfel kan därmed förekomma. Samtliga intervjuade har dock fått möjligheten att godkänna sina svar och majoriteten har svarat och godkänt.

I vår undersökning av hur många sysloman som förordnats av Länsstyrelsen sedan år 2008 i de olika länen fick vi reda på att länsstyrelsen nyligen bytt sitt system. Antalet samfällighetsföreningar det förordnats sysloman i kan därför vara oriktigt. Även missförstånd med de personer vi varit i kontakt med på Länsstyrelsen i de olika länen kan ha gjort att antalet är oriktiga. Dessutom är vissa av ärendena fortfarande pågående vid undersökningstillfället och har därför inte tagits med även om beslut fattats innan examensarbetet avslutats.

### **1.8 Målgrupp**

Personal anställda på myndigheter såsom Lantmäterimyndigheten, Trafikverket och Länsstyrelsen samt Lantmäteristudenter.

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen



## 2 UTFÖRANDE ELLER FÖRVALTNING AV ANLÄGGNING

### 2.1 Allmän väg

När en allmän väg ska byggas eller byggas om tar Trafikverket mark i anspråk för den med hjälp av vägrätt, dvs. ingen lantmäteriförrättning<sup>1</sup>. Om däremot de enskilda vägarna påverkas av ett sådant bygge ska Trafikverket som väghållare av den allmänna vägen ansöka om en AL-förrättning för den enskilda vägen enligt VägL 20 a, 25 och 60 §§.

#### **VägL 20 a §**

*Om byggandet av en allmän väg medför att en enskild väg behöver byggas eller att ändrade förhållanden uppstår som väsentligt inverkar på väghållningen för en sådan väg, ska väghållaren, om det behövs, påkalla förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för att ordna den enskilda väghållningen. Lag (1981:379).*

#### **VägL 25 §**

*En väg får dras in, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.*

*Bestämmelserna i 22 § tillämpas på ett ärende om indragning av en väg.*

*För att ordna väghållningen när en väg dras in ska väghållaren, om det behövs, påkalla förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149). Lag (1980:265).*

#### **VägL 60 §**

*För att minska de olägenheter, som genom vägran av tillstånd som avses i 39 § eller genom föreskrift eller förordnande som har meddelats med stöd av 39-41 § uppkommer för fastighet som har haft utfart till allmän väg, får väghållaren själv bygga nödvändig utfartsväg för fastigheten. I sådana fall får väghållaren, om det behövs för bygget av utfartsvägen, göra gällande den rätt som tillkommer ägaren av den fastighet, vars behov av utfartsväg skall tillgodoses,*

*1. att begära förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för in-  
språktagande av mark eller annat utrymme som tillhör en annan fastig-  
het, och*

*2. att föra talan vid förrättningen. Lag (2005:940).*

Viktigt att notera i de fall då en allmän väg ska byggas eller ändras är att de enskilda vägarna ska utföras i enlighet med reglerna i AL eftersom det är en AL-förrättning som Trafikverket ska söka.

---

<sup>1</sup> Karlbro m.fl. (2011), s. 48

Ersättningsfrågan till fastighetsägare eller nyttjanderättshavare prövas då av förrättningslantmätaren inom förrättningens ram. Trafikverket är skyldig att se till att fastighetsägarna hålls skadeslösa och kan ge ersättning i form av nya enskilda vägar istället för penningersättning om fastighetsägarna går med på detta<sup>2</sup>. Förutom de enskilda vägarna kan Trafikverket bli ersättningsskyldiga för andra intrång som bygget av den allmänna vägen kan medföra, VägL 55 §.

Ett undantag när man inte behöver en AL-förrättning är om fastighetsreglering i form av marköverföringar behöver göras vid byggandet av den allmänna vägen. Då får Trafikverket som tvångsförvärvare ansöka om en FBL-förrättning för att undanröja, minska eller förebygga olägenhet av förvärvet, FBL 5:3 2 st.

**FBL 5:3 2 st**

*Vid expropriation eller liknande tvångsförvärv får förvärvaren begära sådan fastighetsreglering varigenom olägenhet av förvärvet kan undanröjas, minskas eller förebyggas. Lag (1989:724).*

När Trafikverket ansökt om en FBL-förrättning kan den enskilda vägen utföras som ett gemensamt arbete enligt FBL 9 kap, se avsnitt 4.3 Syssloman - FBL. Detta förutsätter dock enligt FBL 9:1 att det gemensamma arbetet främjar fastighetsregleringens, dvs. marköverföringens, syfte, se avsnitt 2.2 Järnväg. I samband med FBL-förrättningen kan även en AL-förrättning göras för att hantera förvaltningen av den enskilda vägen, AL 17 § 2 st.

**AL 17 § 2 st**

*Anläggningsfråga får prövas gemensamt med annan anläggningsfråga eller med fastighetsbildningsåtgärd vid en förrättning. Sådan gemensam förrättning får åter delas upp på skilda förrättningar. Lag (2001:892).*

Skulle endast en fastighet beröras av den enskilda vägen blir det inte fråga om en lantmäteriförrättning utan vägen iordningställs istället utefter en överenskommelse mellan Trafikverket och fastighetsägaren. Skulle det vara två eller flera fastigheter inblandade kan vägfrågan lösas med antingen servitut eller bildande av en gemensamhetsanläggning i en lantmäteriförrättning, se avsnitt 2.3 Gemensamhetsanläggning.

## 2.2 Järnväg

Om en järnväg ska byggas eller en plankorsning ska stängas och det påverkar den enskilda väghållningen kan Trafikverket begära en AL-förrättning för den enskilda vägen, LBJ 2:20.

---

<sup>2</sup> Dahlsjö m.fl. (2010), s. 243

**LBJ 2:20**

*Om byggande av en järnväg eller avstängning av en plankorsning medför att en enskild väg behöver byggas eller att ändrade förhållanden uppstår som väsentligt påverkar väghållningen för en sådan väg, ska den som bygger järnvägen eller järnvägens infrastrukturförvaltare vid behov begära förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för att ordna väghållningen för den enskilda vägen. Lag (2012:440).*

Förutom de fastighetsägarna som ska delta i gemensamhetsanläggningen är även Trafikverket behörig att ansöka om en sådan AL-förrättning, AL 18 §. När Trafikverket i ett sådant fall ansökt om en AL-förrättning gäller på samma sätt som för allmänna vägar att den enskilda vägen ska utföras i enlighet med reglerna i AL, se avsnitt 2.1 Allmän väg.

**AL 18 §**

*Rätt att begära förrättning enligt denna lag har*

*1. ägaren av en fastighet som ska delta i anläggningen,  
[...]*

*Vid expropriation eller liknande tvångsförvärv får förvärvaren begära förrättning för inrättande av sådan anläggning varigenom olägenhet av förvärvet kan undanröjas, minskas eller förebyggas.*

*Bestämmelser om rätt för väghållare och den som bygger eller innehar järnväg att begära förrättning enligt denna lag finns i 20 a § och 25 § tredje stycket väglagen (1971:948) samt i 2 kap. 20 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Lag (2012:428).*

För att Trafikverket ska kunna stänga en plankorsning eller göra en ombyggnad/nybyggnad av järnvägen krävs dock en fastighetsreglering för upphävandet av överfartsservitutet eller för ianspråktagandet av marken, FBL 5:1. Trafikverket måste med andra ord ansöka om en lantmäteriförrättning enligt FBL för detta, närmare bestämt om en fastighetsreglering enligt FBL 5 kap. Rätt att begära fastighetsreglering har förutom ägare av de fastigheter som påverkas av regleringen, FBL 5:3 1 st, även tvångsförvärvare, exempelvis Trafikverket, som med hjälp av fastighetsreglering kan undanröja, minska eller förebygga olägenheten av förvärvet, FBL 5:3 2 st. Trafikverket är i en sådan förrättning även fastighetsägare eftersom de äger järnvägsfastigheten.

Ersättningsfrågan till fastighetsägare eller nyttjanderättshavare prövas då av förrättningslantmätaren inom förrättningens ram. Trafikverket är skyldiga att se till att fastighetsägarna hålls skadeslösa och kan ge ersättning i form av nya enskilda vägar istället för penningersättning om fastighetsägarna går med på detta<sup>3</sup>.

I de fall där enskilda vägar påverkas i samband med en fastighetsregleringsåtgärd kan nybyggnad eller ändring av dessa vägar genomföras som ett för sakägarna gemensamt arbete om detta främjar fastighetsregleringens syfte och arbetet ej lämpligen bör om-

---

<sup>3</sup> Dahlsjö m.fl. (2010), s. 243

besörjas av enskild sakägare, FBL 9:1 1 st, se även avsnitt 4.3 Syssloman - FBL. Att det ska ”främja fastighetsregleringens syfte” innebär enligt lagkommentaren till FBL 9:1 att anläggningen ska vara av betydelse för fastigheterna och att det ska vara till fördel om arbetet utförs som en fastighetsregleringsåtgärd. Vidare skrivs att en lämplighetsprövning får göras för att kunna bedöma om rekvisitet är uppfyllt. En förutsättning för att Trafikverket ska få ett överfartsservitut upphävt är att en lösning på vägfrågan finns. Därmed kan det antas att rekvisitet är uppfyllt.

Det gemensamma arbetet måste vara utfört innan förrättningen avslutas, FBL 4:29 1 st. Ett rimligt antagande är att anläggningen kan anses vara färdigställd när den uppfyller alla krav i Lantmäterimyndighetens beslut. När den enskilda vägen uppfyller FBL-beslutet kan anläggningen även anses vara inrättad enligt AL och Lantmäterimyndigheten kan fördela kostnader för driften av anläggningen, FBL 9:7 1 och 3 st. Fördelningen sker då enligt bestämmelserna i AL.

Bildande eller omprövning av en gemensamhetsanläggning kan prövas i samma förrättning som en fastighetsreglering, AL 17 § 2 st. Genom att bilda en gemensamhetsanläggning regleras samverkan mellan fastigheter för utförande och drift<sup>4</sup> och är därmed ett effektivt och tydligt sätt att reglera förvaltnings- och kostnadsfrågor när flera fastigheter är inblandade.

I sådana fall där endast en fastighet påverkas av plankorsningen eller utbyggnaden/nybyggnaden av järnvägen kan fortfarande den enskilda vägen utföras som ett gemensamt arbete enligt FBL 9 kap<sup>5</sup>. Det är även möjligt att upprätta en överenskommelse mellan Trafikverket och fastighetsägaren som fastighetsregleringen istället grundas på.

Ett gemensamt arbete för byggandet av den enskilda vägen ger större garantier för att anläggningen kommer till stånd. Om anläggningen bildas enligt AL föreligger alltså en risk att beslutet förfaller om sakägarna brister i sin medverkan för att utföra anläggningen.<sup>6</sup> På grund av detta kan det vara att föredra gemensamt arbete om det är tillämpligt.

## 2.3 Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för dem, AL 1 §. När Lantmäterimyndigheten ska bilda en gemensamhetsanläggning för exempelvis en enskild väg ska de i AL-beslutet bl.a. ange ändamål, läge, storlek, vilka fastigheter som ska delta samt inom vilken tid gemensamhetsanläggningen ska vara utförd, AL 24 § 1 st. I AL-beslutet kan även andelstal ges till de deltagande fastigheterna så att kostnaden för drift och underhåll kan delas upp, AL 24 § 2 st. När AL-beslutet tagits är gemensamhetsanläggningen rättsligt bildad. Huvudregeln är dock att beslutet förfaller om an-

---

<sup>4</sup> Ekbäck (2011), s. 35

<sup>5</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 297

<sup>6</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 297

läggningen inte är utförd inom angiven tid, AL 33 § 1 st. För att undvika detta kan Lantmäterimyndigheten antingen förlänga AL-beslutets tid eller förordna en syssloman. För en syssloman som förordnas enligt AL, avsnitt 4.2 Syssloman - AL, och en som förordnas enligt FBL, avsnitt 4.3 Syssloman - FBL, gäller i vissa frågor olika regler.

### **2.3.1 Förvaltningsform**

En gemensamhetsanläggning förvaltas antingen genom delägarförvaltning eller föreningsförvaltning. I delägarförvaltning tas alla beslut gemensamt av alla delägarna i gemensamhetsanläggningen. Denna förvaltningsform är därför lämplig i gemensamhetsanläggningar med få delägare. I gemensamhetsanläggningar med många delägare är föreningsförvaltning en lämpligare förvaltningsform då man har en styrelse som företräder delägarna i löpande förvaltningsfrågor. Föreningsförvaltning kallas med ett annat ord för samfällighetsförening, se avsnitt 2.3.1.1 Samfällighetsförening.

#### **2.3.1.1 Samfällighetsförening**

En samfällighetsförening är en förvaltningsform för gemensamhetsanläggningar och regleras i SFL. Vidare är det en juridisk person som självständigt kan representera delägarna i föreningen, ingå förbindelser och förvärva rättigheter<sup>7</sup>. Samfällighetsföreningar bildas vid ett sammanträde med delägarna där man antar stadgar och utser en styrelse, SFL 20 §. På föreningsstämman fattas beslut om föreningens förvaltning, SFL 47 §, och styrelsen verkställer dessa beslut och har hand om den löpande skötseln, SFL 35 §. I samfällighetsföreningens stadgar ska man ange hur revision av styrelsens förvaltning ska ske, SFL 28 § 1 st p5. Samfällighetsföreningen registreras hos den statliga Lantmäterimyndigheten där det förs ett samfällighetsföreningsregister, SFL 25§. Eftersom styrelsen företräder delägarnas intressen är det viktigt att denna är beslutsför och angelägen om att sköta anläggningen på ett tillfredsställande sätt. Därmed finns det bestämmelser som ger Länsstyrelsen rätt att ingripa genom att förordna en syssloman om styrelsen av någon anledning inte är beslutsför, se avsnitt 10 Syssloman för förvaltande av anläggning.

---

<sup>7</sup> Ekbäck (2011), s. 91

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## 3 ÄLDRE LAGSTIFTNING

### 3.1 Enskilda vägar

#### 3.1.1 1907 års lag om enskilda vägar

1907 års lag om enskilda vägar var den första lagen som reglerade vägar på landsbygden som inte hade någon betydelse för den allmänna samfärdseln, dvs. sådana vägar som vi idag kallar enskilda vägar. Vägen skulle vara, likt dagens lagstiftning, av stadigvarande betydelse för en eller flera fastigheter och om det var av synnerlig vikt kunde man dra vägen på annans mark eller utnyttja en befintlig väg. Detta kunde enbart göras om det inte gav stora men på den fastighet man skulle bygga på. Ägarna till de fastigheter som hade nytta av vägen hade skyldighet att bygga och underhålla den vilket beräknades utefter användningen. Så länge en fastighetsägare hade nytta av vägen fanns ett anslutningstvång. Däremot fick man inte åläggas större andel än den nytta vägen gav om man inte begärt vägen. Om inte en överenskommelse träffats skulle frågan om väg prövas i en förrättning. Förrättningsmannen förordnades av Länsstyrelsen och förrättningsmannens beslut kunde överklagas. Vaghållningen skulle fördelas mellan de som var vaghållningsskyldiga men de i sin tur kunde anställa en särskild tillsynsman för övervakandet av vägens underhåll. Om underhållet inte sköttes fanns det bestämmelser om tvångsmedel att ta till.<sup>8</sup>

#### 3.1.2 Lagen 1926 om enskilda vägar

År 1926 ersattes 1907 års lag om enskilda vägar med lagen 1926 om enskilda vägar. Lagen gällde både enskilda vägar på landsbygden och inom de områden i städer som inte var planlagda för bebyggelse. Nytt för lagen var att vaghållningen kunde skötas enligt ett gemensamt system. Om det gjordes skulle en styrelse utses av de vaghållningsskyldiga och stadgar upprättas, likt dagens system. I och med detta system gavs deltagarna rösträtt vilken baserades på det andelstal som gällde för vaghållningsskyldigheten och som bestämdes utifrån den beräknade användningen.<sup>9</sup>

#### 3.1.3 Lag (1939:608) om enskilda vägar

1 januari 1940 trädde Lag (1939:608) om enskilda vägar (EVL) i kraft och ersatte Lagen 1926 om enskilda vägar. EVL innehöll både förrättningsbestämmelser och förvaltningsbestämmelser för enskilda vägar. EVL 2 kap innehöll regler för bildandet och förvaltningen av vägsamfälligheter vilka främst avsåg utfartsvägar på landsbygden där det var få fastigheter inblandade. I områden där det var tätare bebyggelse bildade man istället vägföreningar enligt EVL 3 kap där även förvaltningen reglerades.<sup>10</sup>

För vägsamfälligheten skulle styrelsen bestå av en eller flera personer som var bosatta i riket och hade sitt säte på den ort där vägen var belägen, EVL 2:52 1 st. Om styrel-

---

<sup>8</sup> Bexelius och Körlof (1965), s. 12-13

<sup>9</sup> Bexelius och Körlof (1965), s. 13

<sup>10</sup> Nydahl (2004)

sen på något sätt inte var beslutsför kunde Länsstyrelsen på yrkande från någon, vars rätt kunde vara beroende av att styrelse fanns, förordna syssloman. Likt dagens lagstiftning var då sysslomannens uppgift att gemensamt med andra ledamöter eller själv företräda styrelsen och förvalta samfällighetens angelägenheter, EVL 2:52 4 st. Sysslomannen hade rätt till arvode som bestämdes av Länsstyrelsen enligt samma paragraf och stycke. Lantmäterimyndigheten skulle föra en förteckning över vägsamfälligheter som bl.a. skulle innehålla uppgifter om förordnande av sysslomän, EVL 2:52 5 st.

I de fall då bildandet av vägföreningen vunnit laga kraft och medlemmarna i föreningen inte enat sig om antagande av stadgar och utseende av ledamöter i styrelsen meddelade Länsstyrelsen nödvändiga föreskrifter om stadgar som gällde fram till dess bristen avhjälpes, EVL 3:88 6 st. Vidare förordnade Länsstyrelsen en syssloman att förvalta föreningens angelägenheter och företräda styrelsen med rätt till arvode som Länsstyrelsen bestämde. Sysslomannen hade då skyldighet att utlysa sammanträde med föreningens medlemmar för antagande av stadgar och val av ledamöter i styrelsen, EVL 3:88 6 st.

Om vägföreningen underlät sig att bygga eller underhålla någon av föreningens vägar kunde Länsstyrelsen förordna syssloman att vidta åtgärder och därefter ta ut erforderliga bidrag från föreningsmedlemmarna, EVL 3:87 2 st. Även i detta fall hade sysslomannen rätt till arvode som Länsstyrelsen bestämde och föreningen fick betala, EVL 3:87 2 st.

Det var styrelsens uppgift att uttaxera, indriva bidrag och se till att skulder betalades. Om styrelsen försummade denna skyldighet och om försummelsen var uppenbar kunde Länsstyrelsen, på yrkande av fordringsägaren, förordna syssloman att i styrelsens ställe uttaxera och indriva erforderligt belopp, EVL 2:62 1 st. Sysslomannen hade så som sägs i EVL 2:52 rätt till arvode för arbetet, EVL 2:62 1 st. Länsstyrelsens beslut enligt EVL 3 kap kunde överklagas hos allmän förvaltningsdomstol men för överklagande till kammarrätten krävdes prövningstillstånd, EVL 3:93.

### **3.1.4 Anläggningslag (1973:1149) och lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter**

Den 1 juli 1974 trädde den nuvarande anläggningslagen (AL) och lag om förvaltning av samfälligheter (SFL) i kraft och gällde parallellt med EVL fram till EVL upphävdes. I samband med att dessa lagar trädde i kraft beslutade man att inga nya vägsamfälligheter fick nybildas<sup>11</sup> men däremot var det inget som hindrade att man bildade vägföreningar i tätort<sup>12</sup>. När 1939 års lag om enskilda vägar upphörde att gälla den 1 januari 1998 beslutades det att vägar och andra anläggningar som bildats enligt den äldre lagstiftningen skulle anses vara gemensamhetsanläggningar bildade enligt AL<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Nydahl (2004)

<sup>12</sup> EVL 3:71

<sup>13</sup> SFS 1997:620 2 §



Med andra ord blev alla vägföreningar och vägsamfälligheter automatiskt gemensamhetsanläggningar enligt AL.

Vägföreningar har alltså ombildats till gemensamhetsanläggningar och förvaltas idag av den samfällighetsföreningen som trätt i vägföreningens ställe och regleras därmed enligt SFL. Föreningarna har fått behålla sina namn och det är så man kan se om det ursprungligen är en vägförening eller inte.<sup>14</sup> Syssloman kan förordnas enligt bestämmelserna i SFL, se avsnitt 9.1 Syssloman-SFL.

## 3.2 Gemensamhetsanläggningar

### 3.2.1 Lag (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar

Innan AL infördes bildades gemensamhetsanläggningar enligt LGA. LGA trädde ikraft 1 januari 1967 till följd av att allt fler upprättat anläggningar som var avsedda att tjäna flera fastigheter gemensamt. Syftet med denna lag var att kunna reglera samverkan mellan fastigheter som inte redan var reglerade i speciallagstiftning. Exempel på sådana anläggningar kunde vara lekplatser, gårdsutrymmen och parkeringsanläggningar. Här ingår inte enskilda vägar eftersom de vid den tiden reglerades i speciallagstiftning, EVL.<sup>15</sup>

LGA upphävdes i samband med att AL och SFL trädde ikraft den 1 juli 1974 men för de LGA-anläggningar som finns kvar gäller fortfarande bestämmelserna i LGA för förvaltningen av anläggningen<sup>16</sup>. Om däremot en omprövning enligt AL gjorts anses LGA-anläggningen vara inrättad som en anläggning enligt AL:s regler och därmed gäller den nya lagstiftningen AL för den<sup>17</sup>.

Om styrelsen i en LGA-anläggning inte är beslutsför av någon anledning kan Länsstyrelsen, på yrkande av någon vilkens rätt är beroende av att behörig styrelse finns, förordna syssloman, LGA 33 § 1 st. Sysslomannens uppgift är då densamma som i SFL. Antingen företräder sysslomannen en ledamot och gemensamt med andra ledamöter fattar beslut eller om inga andra ledamöter finns företräder sysslomannen själv styrelsen, LGA 33 § 1 st.

Om LGA-anläggningen tas om hand på sådant sätt att anläggningen inte kan utnyttjas i den omfattning AL-beslutet anger kan Länsstyrelsen på begäran av fastighetsägare förordna syssloman att ta hand om förvaltningen, LGA 33 § 2 st. Dock måste fastighetsägaren visa att stämmobeslut påkallats i syfte att åstadkomma rättelse utan att sådan likväl kommit till stånd inom skälig tid för att förordnande av syssloman får ske, LGA 33 § 2 st. Om det är akut att förordna en syssloman för att undvika betydande skada kan det göras utan att stämmobeslut visats enligt samma paragraf.

---

<sup>14</sup> SFS 1997:620 9 §

<sup>15</sup> NJA II 1966 s. 196

<sup>16</sup> ALP 17 §

<sup>17</sup> ALP 10-11 §§

### Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

Sysslomannen har rätt till arvode vilken bestäms av Länsstyrelsen enligt LGA 33 § 3 st.

I LGA kan en syssloman förordnas av Länsstyrelsen då en förfallen skuld uppstått och styrelsen inte tar ut vad som behövs av delägarna. Om försummelsen i ett sådant fall är uppenbar ska Länsstyrelsen på yrkande av borgenären förordna en syssloman att debitera och ta ut erforderligt belopp, LGA 25 § 3 st. Sysslomannen har rätt till arvode för arbetet vilket bestäms av Länsstyrelsen enligt samma paragraf.

## DEL A – SYSSLOMAN FÖRORDNAD AV LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

I följande del av denna rapport kommer sysslomannabegreppet utifrån AL och FBL att beskrivas. I dessa lagar regleras vad som gäller för den syssloman som kan förordnas av Lantmäterimyndigheten för utförandet av en anläggning.

### 4 SYSSLOMAN FÖR BYGGANDE AV ANLÄGGNING

#### 4.1 Begreppet syssloman

Definitionen av syssloman finns i HB 18:1.

**HB 18:1**

*Varder man av annan ombuden, att å dess vägnar något syssla och uträtta, och säger där ja till; tage fullmakt, och ligge där sedan hans vårdnad å; göre ock redo och besked för det han om händer får.*

Kort kan man säga att en syssloman är någon som med fullmakt av sitt ombud har i uppdrag att uträtta ett ärende åt denne. I lagkommentaren<sup>18</sup> till nämnda paragraf står det att det inte råder några särskilda formföreskrifter för fullmakten utan att det bör anses framgå av de omständigheter som råder när sysslomannaavtalet ingås. Vidare kan sysslomannen bli skadeståndsskyldig om denne är oaktsam vid utförandet av sitt uppdrag, HB 18:1. Dessutom råder enligt samma paragraf en redovisningsplikt för sysslomannen, vilken enligt lagkommentaren<sup>19</sup> särskilt gäller penningmedel.

Av praxis och doktrinen framgår det inte att juridiska personer inte skulle kunna vara syssloman. Detta torde innebära att både juridiska och fysiska personer kan vara det.<sup>20</sup>

I de fall då specialregler för sysslomän saknas i FBL eller AL blir de allmänna reglerna i HB 18 kap tillämpliga<sup>21</sup>.

#### 4.2 Syssloman – AL

##### 4.2.1 Ansökan och förordnande

Om det skäligen kan befaras att en anläggning inte kommer till stånd inom den tid som anges i AL-beslutet finns det två sätt att lösa problemet på. Ena lösningen är att Lantmäterimyndigheten, om särskilda skäl föreligger, beslutar om förlängning av tiden i enlighet med AL 33 § 3 st. Sådana särskilda skäl kan vara att en anläggnings -

---

<sup>18</sup> Karnov Internet (a)

<sup>19</sup> Karnov Internet (b)

<sup>20</sup> Nilsson (1998), s. 13

<sup>21</sup> Lantmäteriet (2013a och b), s. 204 s. 305

och fastighetsbildningsfråga hänger samman eller att en större del av ersättningen redan har betalats och att denna inte kan återbetalas<sup>22</sup>. Exempelvis kan det ibland räcka med förlängning av tiden om dröjsmålet beror på tekniska svårigheter eller kreditsvårigheter. Initiativ till en sådan förlängning torde normalt tas av sakägare men i de fall då AL-förrättningen kommit till stånd genom initiativ från det allmänna har Lantmäterimyndigheten befogenhet att själv ta initiativ till en förlängning<sup>23</sup>. Andra lösningen är att förordna en syssloman om man skäligen kan befara att anläggningen trots en förlängning av tiden inte kommer att komma till stånd, AL 33 a § 1 st.

**AL 33 a § 1 st**

*Om det skäligen kan befaras att anläggningen inte kommer att utföras inom den tid som anges i anläggningsbeslutet eller i ett beslut om förlängd tid, får lantmäterimyndigheten på ansökan av någon som enligt 18 § har rätt att begära förrättning förordna syssloman för genomförande av anläggningsbeslutet. En sådan syssloman har de befogenheter som annars tillkommer delägarna. Lag (1997:616).*

Behöriga att ansöka om förordnande av syssloman är enligt AL 18 § bland annat delägare i gemensamhetsanläggningen, kommunen eller Länsstyrelsen. Har en begäran om förordnande av syssloman inkommit av någon som är behörig innan AL-beslutets angivna tid gått ut förfaller dock inte beslutet innan frågan prövats<sup>24</sup>. När begäran gjorts ska förrättningslantmätaren bestämma vem som ska utses till syssloman utifrån vilka kvalifikationer som behövs för att kunna övervinna svårigheterna med utförandet av anläggningen<sup>25</sup>.

Skulle en begäran om förordnande av syssloman avslås ska Lantmäterimyndigheten ge en motivering till sitt beslut<sup>26</sup>. Avslagsbeslutet kan överklagas till MMD och AL-beslutet förfaller då först när avslagsbeslutet vunnit laga kraft<sup>27</sup>. Exempel på fall då Lantmäterimyndigheten ska avslå en ansökan om förordnande av syssloman är när det är uppenbart att sysslomannen inte kan åstadkomma mer än styrelsen för att utföra anläggningen<sup>28</sup>. Det åligger den som ansöker om förordnande av syssloman att visa att en syssloman behövs<sup>29</sup>. Uttrycket ”skäligen kan befaras” underlättar dock för den sökande eftersom inget klarläggande av att anläggningen inte kommer att utföras i tid behöver göras utan endast en bevisning på att det föreligger en risk för det, vilket måste stödjas av de faktiska omständigheterna<sup>30</sup>. Exempel på sådana fall är att majoriteten av delägarna är emot anläggningen, upphandlingsförfaranden har inletts för sent

---

<sup>22</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 198

<sup>23</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 198

<sup>24</sup> NJA II 1997 s. 182

<sup>25</sup> Prop. 1996/97:92, s. 73

<sup>26</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 202

<sup>27</sup> NJA II 1997 s. 182

<sup>28</sup> Prop. 1996/97:92, s. 97

<sup>29</sup> NJA II 1997 s. 178

<sup>30</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 201

eller att genomförandetidens utgång är inom en snar framtid<sup>31</sup>. Uttrycket innebär vidare att en syssloman inte kan förordnas förrän det finns skäl att tro att anläggningen inte kommer att utföras i tid. Det ligger i sakens natur att en prövning av en sådan ansökan kan göras först efter att AL-beslutet vunnit laga kraft<sup>32</sup>, dvs. sysslomannen ska ombesörja ett redan laga kraftvunnet beslut<sup>33</sup>. En rimlig tolkning av detta är att en syssloman inte borde kunna förordnas direkt i samband med att ett AL-beslut om utförande av en anläggning tas.

Enligt propositionen kan man vara mer säker på att en anläggning inte kommer att komma till stånd ju närmare genomförandetidens utgång man är. Detta borde däremot inte utgöra något hinder mot att kunna förordna en syssloman i ett tidigare skede om förutsättningarna för ett förordnande är uppfyllda redan då. Exempel på ett sådant fall är om majoriteten av delägarna på första föreningssammanträdet vägrar att godkänna budgeten så att en uttaxering av nödvändiga medel för att utföra anläggningen inte kan ske. Detta innebär att det finns möjlighet att förordna även om lång tid återstår av den bestämda utförandetiden.<sup>34</sup>

Lantmäterimyndigheten har en skyldighet att hålla sig underrättade om anläggningen har utförts inom AL-beslutets angivna tid<sup>35</sup>. Om anläggningen inte kan utföras i tid och en förlängning av tiden inte torde räcka kan en syssloman på ansökan förordnas, varmed förrättningslantmätaren ska ange tidpunkt för när sysslomannen ska ha genomfört AL-beslutet, AL 33 a § 2 st. Lantmäterimyndigheten får dessutom enligt samma paragraf och stycke besluta om förlängning av denna tid om särskilda skäl föreligger.

**AL 33 a § 2 st**

*I förordnandet för sysslomannen skall lantmäterimyndigheten ange den tid inom vilken sysslomannen skall ha genomfört anläggningsbeslutet. Om särskilda skäl föreligger, får lantmäterimyndigheten besluta om förlängning av denna tid. Lag (1997:616).*

#### 4.2.2 Uppgifter och redovisning

Sysslomannens uppgift är begränsad till att utföra anläggningen efter vad AL-beslutet anger<sup>36</sup>, AL 33 a § 1 st 1 men. Sysslomannen tar även över de befogenheter som annars tillkommer delägarna, AL 33 a § 1 st 2 men. Detta innebär att sysslomannen vid föreningsförvaltning tar över såväl föreningsstämmans som styrelsens funktioner vad gäller genomförandet av AL-beslutet<sup>37</sup>. Exempel på uppgifter som tillfaller sysslomannen kan vara att upprätta en debiteringslängd och att ombesörja uttaxering. Sysslomannen ansvarar för anläggningens drift och underhåll och uttaxerar pengar

---

<sup>31</sup> NJA II 1997 s. 178

<sup>32</sup> NJA II 1997 s. 179

<sup>33</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 203

<sup>34</sup> Prop. 1996/97:92, s. 97

<sup>35</sup> NJA II 1997 s. 179

<sup>36</sup> Prop. 1996/97:92, s. 73

<sup>37</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 203

från delägarna för detta. Styrelsen eller en firmatecknare om en sådan har utsetts har behörigheten att företräda föreningen gentemot tredje man<sup>38</sup>. Detta innebär att sysslomannen även övertar styrelsens behörighet att anlita en eller flera entreprenörer för utförandet av AL-beslutet samt att ingå avtal med dessa.

Det finns inga särskilda bestämmelser i AL vad gäller sysslomannens redovisning. I de allmänna reglerna om syssloman föreskrivs det dock att redovisningsplikt råder, HB 18:1. I kommentarerna<sup>39</sup> till nämnda paragraf beskrivs sådan redovisning för penningmedel som särskilt viktigt.

När sysslomannen avslutat sitt uppdrag övergår ansvaret till delägarna. Om förvaltningen i en befintlig samfällighetsförening inte sköts i form av att en beslutsför styrelse saknas kan däremot en annan syssloman förordnas. Detta görs av Länsstyrelsen i ett annat beslut, se avsnitt 10.1 Syssloman - SFL<sup>40</sup>.

#### 4.2.3 Kvalifikationer

I propositionen har det uttryckts att sysslomannens kompetens kan variera från fall till fall beroende på vad uppgiften gäller och vilka situationer som uppstår. Då sysslomannen i första hand ska företräda delägarna i frågor om avtal och ekonomi bör detta vara en viktig grund. Om t.ex. sysslomannen själv tar sig an att bygga anläggningen rent fysiskt bör goda kunskaper finnas inom även detta område.<sup>41</sup>

#### 4.2.4 Ersättning

Sysslomannen ska efter avslutat arbete yrka på hur mycket ersättning denne vill ha. Lantmäterimyndigheten ansvarar sedan för att bedöma skäligheten i yrkandet samt att fördela ersättningskostnaden mellan sakägarna, AL 33 a § 3st.

##### **AL 33 a § 3 st**

*Lantmäterimyndigheten beslutar om ersättning till sysslomannen och om fördelning mellan delägarna av ersättningsbeloppet. Har detta inte betalats inom den tid som lantmäterimyndigheten bestämt, får myndighetens beslut verkställas enligt utsökningsbalken. Lag (1997:616).*

Vid fördelningen bör Lantmäterimyndigheten ha delägarnas andelstal i beaktande. Vid föreningsförvaltning samlas ersättningen in som en vanlig utdebitering inom anläggningssamfälligheten först efter att beslutet om ersättning vunnit laga kraft. Sysslomannen får inte några pengar utbetalade i förskott utan betalning sker först efter att anläggningen är färdigbyggd och AL-beslutet vunnit laga kraft.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> Österberg (2004), s. 36

<sup>39</sup> Karnov Internet (b)

<sup>40</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 200

<sup>41</sup> Prop. 1996/97:92, s. 73

<sup>42</sup> Lantmäteriet (2013a), s. 205

Finns det däremot missnöje över sysslomannens utförda arbete kan istället sysslomannen bli skyldig att ersätta delägarna för den förlust de lider, HB 18:4.

En syssloman som är oaktsam vid utförandet av sitt uppdrag kan bli skadeståndsskyldig, HB 18:1. Enligt lagkommentaren<sup>43</sup> har dock inte sysslomannen något ansvar gentemot sin huvudman att fullgöra sitt uppdrag. Skulle däremot sysslomannen hoppa av sitt uppdrag och någon lider skada kan han bli ansvarig för detta, HB 18:6.

#### 4.2.5 Överklagan

Enligt AL 30 § 1 st kan talan väckas mot ett beslut eller en åtgärd tagen av Lantmäterimyndigheten i enlighet med reglerna i FBL 15 kap. När förrättningen avslutas kan detta beslut överklagas inom fyra veckor hos MMD, FBL 15:6.

I AL 30 § 3 st står det att överklagan av ett beslut taget av Lantmäterimyndigheten enligt AL 33 a § ska göras i enlighet med de regler som finns i FBL 15:2. Överklagan ska vara inlämnat hos Lantmäterimyndigheten inom tre veckor från det att beslutet meddelats och prövas av MMD. Rätt att överklaga har förutom sakägare även andra som beslutet berör, FBL 15:2 2 st. Det kan exempelvis handla om att överklaga ersättningen till sysslomannen eller förordnandet av denne, AL 30 § 3 st.

##### **AL 30 § 3 st**

*Mot lantmäterimyndighetens beslut enligt 4 § andra stycket och 33 a § denna lag förs talan särskilt på sätt och inom tid som anges i 15 kap. 2 § fastighetsbildningslagen.*

##### **FBL 15:2 2 st**

*Skrivelsen med överklagande enligt denna paragraf ska ges in till lantmäterimyndigheten inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades. Överklagande får göras av sakägare. Beslut som avses i första stycket 1, 4, 5 och 8 får överklagas även av annan som beslutet rör. Lag (2009:562).*

Om fastighetsägarna inte är nöjda med det utförda arbetet som sysslomannen gjort kan de klandra redovisningen inom 1 år efter att redovisningen gjordes, HB 18:9.

##### **HB 18:9**

*Var som å sysslomans förättning tala vill; göre det lagligen inom natt och år, sedan han vid sysslan skildes, och redo och räkning gjord är av honom, eller av hans arvingar, där han död är. Haver man laga förfall; njute samma tid därefter.*

---

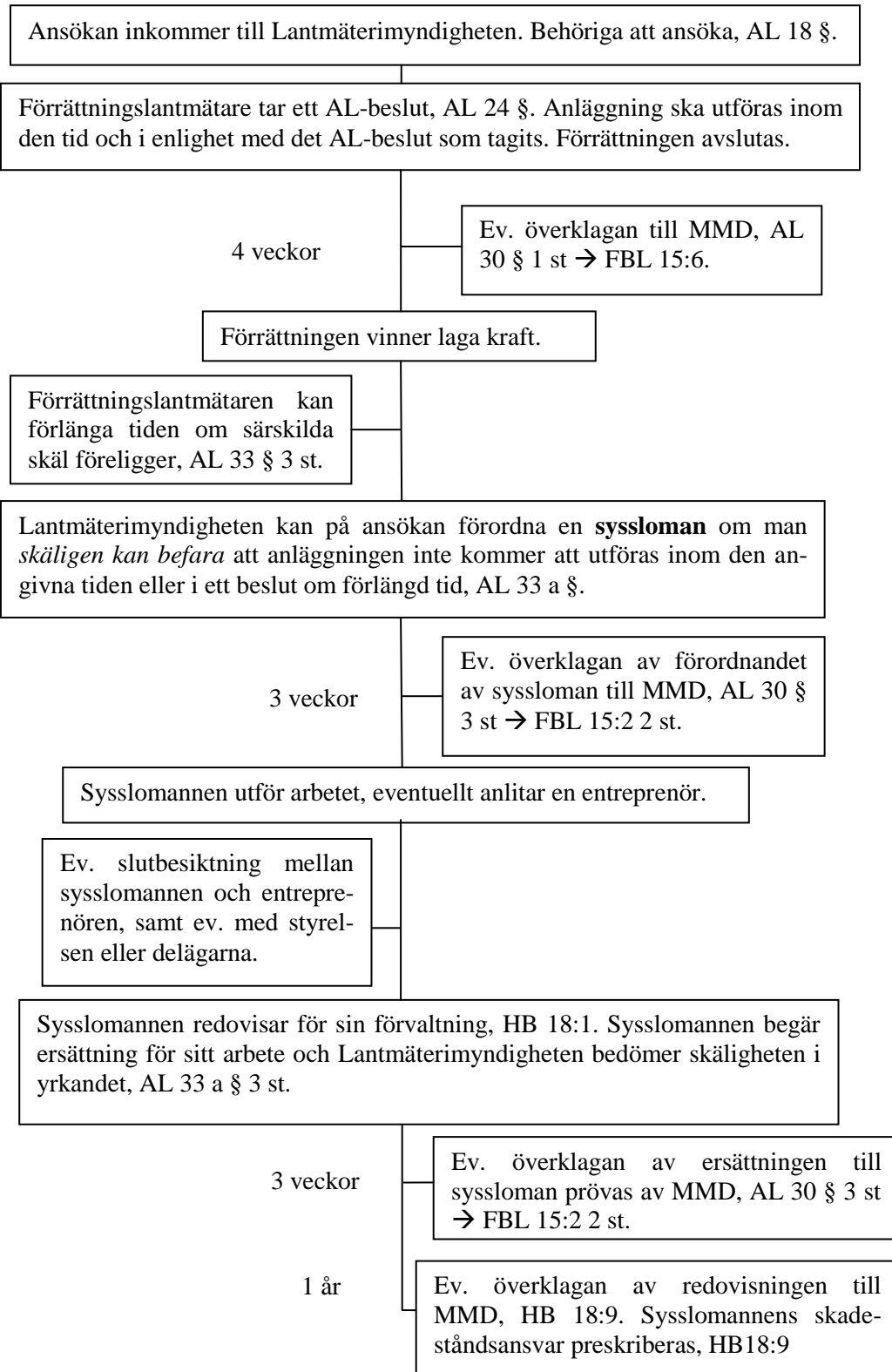
<sup>43</sup> Karnov Internet (c)

#### **4.2.6 Flödesschema**

I flödesschemat nedan ges en illustration av arbetsgången från ansökan till avslutad AL-förrättning med hänsyn till syslomannens arbetsgång.



## Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten



### 4.3 Syssloman – FBL

I samband med en FBL-förrättning kan en syssloman förordnas av Lantmäterimyndigheten för att ombesörja utförandet av FBL-beslutet, FBL 4:36. Vidare finns det särskilda bestämmelser för en syssloman som utses för ett gemensamt arbete, FBL 9:2. De bestämmelser om sysslomän som finns i FBL 9 kap kan ge vägledning även för en syssloman som förordnas enligt FBL 4:36<sup>44</sup> och vice versa<sup>45</sup>.

#### 4.3.1 Ansökan och förordnande

När det beslutats om gemensamt arbete har var och en av sakägarna rätt att ansöka om förordnande av syssloman för utförandet av anläggningen, FBL 9:2.

##### **FBL 9:2**

*Gemensamt arbete ombesörjes av sakägarna enligt vad de överenskommer. Om sakägare begär det eller lantmäterimyndigheten finner det behövt, ska dock arbetet och vad som sammanhänger därmed ombesörjas av en eller flera sysslomän. Lag (1995:1394).*

Enligt Departementschefens uttalanden finns inget krav på att ange skäl till varför man vill få förordnat en syssloman. Även förrättningslantmätaren kan enligt FBL 4:36 1 st och 9:2 självmant förordna syssloman om det är behövt för genomförandet av anläggningen.

Hur man ska gå tillväga när en syssloman ska utses finns angivet i FBL 4:36 1 och 2 st.

##### **FBL 4:36 1 och 2 st**

*Angelägenhet som är gemensam för sakägarna och har samband med förrättningen ska ombesörjas av en eller flera sysslomän, om flertalet av de vid sammanträde närvarande sakägarna beslutar det eller om lantmäterimyndigheten finner att syssloman behövs.*

*Syssloman utses genom val av sakägarna. Har flera sysslomän utsetts, ska de gemensamt ha hand om uppdraget, om ej annat bestämts. Kan sysslomännen ej enas gäller den mening som förrättningslantmätaren biträder. Lag (1995:1394).*

Vid ett lantmäterisammanträde väljer de närvarande sakägarna genom majoritetsbeslut vem som ska utses till syssloman<sup>46</sup>. Lantmäterimyndigheten bör inför sakägarnas val framhålla att den eller de som väljs är lämplig för uppdraget<sup>47</sup>. Om sakägarna inte

---

<sup>44</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 380

<sup>45</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 297

<sup>46</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 381

<sup>47</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 306

kan uppnå en överenskommelse om vem som ska utses till syssloman ska frågan avgöras genom lottning mellan de som har flest och lika röstetal<sup>48</sup>.

Ett annat fall då en syssloman kan förordnas enligt FBL är vid hantlangning. Detta kan förekomma i lantmåteriförrättningar och sysslomannens uppgift är då att hjälpa till med det praktiska arbetet som utförs i samband med fältarbetet. Exempel på sådant arbete är att röja skog, slå ner markeringsrör, hjälpa till vid mätning m.m.

Det är sakägarna som ska stå för hantlangningen om detta behövs för förrättningen, FBL 4:37 1 st. Lantmäterimyndigheten får dock ombesörja hantlangningen om det är lämpligt, FBL 4:37 2 st. Eftersom Lantmäterimyndigheten besitter den kunskap och kompetens som krävs för att undvika skador under arbetets gång sköter de majoriteten av hantlangningsarbetena. Lantmäterimyndigheten har inget arbetsgivaransvar men kan bli ansvariga ifall någon skada uppkommit i samband med hantlangarens arbete. Man kan enligt FBL 4:37 3 st utse en syssloman för hantlangningen och då gäller bestämmelserna i FBL 9:3-6, vilka är de samma som för gemensamt arbete.

I de fall en syssloman utses för hantlangning bör detta vara en person som är väl insatt i vilken säkerhetsutrustning som gäller vid sådana arbeten, hur man utför dessa arbeten för att undvika att skador uppstår samt för att få ett effektivt arbete med bra resultat.

Syssloman för hantlangning är ytterst ovanligt varför detta inte kommer att hanteras i rapportens fortsättning.

#### **4.3.2 Uppgifter och redovisning**

Sysslomannens uppgift är enligt Departementschefens uttalanden att ta hand om arbetet och upprätta anläggningen dvs. organisera arbetet och utöva tillsynen<sup>49</sup>. Anläggningens utformning diskuteras gemensamt med sakägarna på sammanträdet. Innan förrättningsbeslutet tas är det viktigt att nödvändiga handlingar såsom exempelvis ritningar och kostnadsberäkningar finns upprättade. Detta för att i ett tidigt skede ge sysslomannen en klar bild över vilket arbete som ska göras och därmed undvika missnöje och missförstånd i efterhand. I många fall är det lämpligt att sysslomannen anlitar en entreprenör som utför det fysiska arbetet. Sysslomannens uppgift är då att företräda sakägarna i förhandlingar och avtal med entreprenören. Vidare åligger det sysslomannen att övervaka arbetet under dess utförande. Sysslomannen får riktlinjer för hur mycket pengar han har att förfoga över och utdebiterar delägarna detta efterhand som arbetet utförs<sup>50</sup>. Lantmäterimyndigheten bör vid sammanträdet behandla frågan om sysslomannens befogenheter. Om sysslomannen inte kan ta ut pengar för drift och underhåll av anläggningen på grund av att delägarna inte gett denna befogenhet har sysslomannen inte ansvar för detta.

---

<sup>48</sup> Landahl och Nordström (1973), s. 130

<sup>49</sup> Prop. 1969:128 del B, s. 642

<sup>50</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 305

Fastighetsbildningskommittén tycker inte att det bör vara förrättningslantmätarens skyldighet att utöva tillsynen över arbetets verkställighet<sup>51</sup>. Lantmäterimyndigheten har dock ett visst intresse av att arbetet görs i tid eftersom förrättningen inte kan avslutas förrän arbetet slutförts. Lantmäterimyndigheten bör därmed övervaka att arbetet inte fördröjs mer än nödvändigt.<sup>52</sup> Som ett påtryckningsmedel för att sysslomannen ska sköta sitt uppdrag finns bestämmelserna i 4:36 3 st FBL. Om uppdraget inte sköts kan, om flertalet sakägare är överens och Lantmäterimyndigheten finner det befogat, sysslomannen skiljas från sitt uppdrag. Lantmäterimyndigheten kan även självmant skilja sysslomannen från uppdraget om arbetet missköts, dock bör sakägarna ges tillfälle att yttra sig.

**FBL 4:36 3 st**

*Sysslomannen kan skiljas från sitt uppdrag, om flertalet av de vid sammanträde närvarande sakägarna kommer överens om det och lantmäterimyndigheten icke finner åtgärden obefogad. Har sysslomannen fått i uppdrag att ombesörja arbete som avses i 9 kap. och utför han icke uppdraget tillfredsställande, får lantmäterimyndigheten skilja sysslomannen från uppdraget och förordna annan i hans ställe. Innan det sker, bör sakägarna få tillfälle att yttra sig. Lag (1995:1394)*

När anläggningen är slutförd ska sysslomannen på förrättningssammanträdet redovisa för sin förvaltning i samband med att denne frånträder sitt uppdrag, FBL 9:5. Detta ska enligt lagkommentaren till nämnda paragraf göras skriftligt. Med förvaltning menas här förvaltning av själva uppdraget, dvs. redovisning av sakägarnas ekonomi, självaste utförandet, hur kontakter med entreprenörer har drivits m.m.<sup>53</sup>.

**FBL 9:5**

*När sysslomannen frånträder sitt uppdrag, skall han avge redovisning för sin förvaltning. Redovisningen skall framläggas på förrättningssammanträde.*

*Lantmäterimyndigheten kan förelägga sysslomannen att lämna upplysningar om förvaltningen.*

*Myndigheten kan också förordna någon att granska förvaltningen och avge berättelse över granskningen.*

*[...] Lag (2010:995).*

En anläggning som är utförd som ett gemensamt arbete anses vara inrättad enligt AL, FBL 9:7 3 st. Lantmäterimyndigheten får i samma förrättning, dvs. i FBL-förrättningen, pröva frågan om fördelning av kostnader för driften av anläggningen, FBL 9:7 1 st. Lantmäterimyndigheten har dock ingen skyldighet att fördela driftskostnaden i samband med fastighetsregleringen. I de fall där driftskostnaden inte lämpligen kan fördelas vid en fastighetsreglering prövas frågan särskilt i en AL-förrättning, FBL 9:7 2 st.

---

<sup>51</sup> Prop. 1969:128 del B, s. 622

<sup>52</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 306

<sup>53</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 311

### 4.3.3 Kvalifikationer

Ingenstans i lagen finns det angivet att den syssloman som utses ska ha några särskilda kvalifikationer. Detta bör innebära att vem som helst kan utses till syssloman. Enligt FBL 4:36 är det sakägarna som beslutar om vem som ska utses till syssloman. Lantmäterimyndigheten bör dock framhålla att den syssloman som väljs har den kompetens som krävs för att kunna utföra det gemensamma arbetet.<sup>54</sup> Om en syssloman med tillräcklig kompetens väljs underlättar detta för Lantmäterimyndigheten när de ska fortsätta med anläggningsförrättningen eftersom denna inte kan avslutas förrän arbetet har slutförts. Vidare påverkar sysslomannens kompetens hur höga kostnaderna blir.<sup>55</sup> Om sysslomannen gör ett väl utfört arbete ger det troligtvis lägre kostnader då inget behöver göras om. Sysslomannens kvalifikationer skiljer sig sålunda från fall till fall då det är sakägarna som gemensamt utser den de anser vara lämplig för uppdraget. Viktigt är att det i detalj beskrivs vilka befogenheter sysslomannen har, exempelvis huruvida sakägarnas ekonomiska angelägenheter får skötas av sysslomannen och hur detta ska göras i så fall.

### 4.3.4 Ersättning

Enligt FBL måste sysslomannen begära ersättning innan förrättningen avslutas eller ställs in för att få betalt för sitt arbete.

#### **FBL 4:36 4 st**

*Önskar syssloman ersättning, ska han begära sådan innan förrättningen avslutas eller inställes. Kan överenskommelse ej uppnås, bestämmes ersättningen av myndigheten. Lag (1995:1394).*

Sakägarna ska stå för de kostnader som uppkommer i samband med byggandet av anläggningen. Det kan handla om kostnader för exempelvis tjänster och material. Om dessutom Lantmäterimyndigheten beslutar om en förtida betalning är sakägarna skyldig att betala det, FBL 9:3 1 st. Lantmäterimyndigheten ska då upprätta en provisorisk kostnadsfördelning. Denna är dock endast tillfällig och påverkar inte den slutliga ersättningen. Den provisoriska kostnadsfördelningen ska däremot ligga till grund för debiteringslängden som sysslomannen ska upprätta. Debiteringslängden ska enligt FBL 9:3 2st ange det belopp som ska utdebiteras, hur mycket var och en av sakägarna ska betala och när betalning ska ske.<sup>56</sup>

### 4.3.5 Överklagan

Beslutet om gemensamt arbete får överklagas särskilt till MMD, FBL 15:2 1 st 6p. Däremot får inte beslutet om förordnande av syssloman för att utföra det gemensamma arbetet överklagas särskilt<sup>57</sup>.

---

<sup>54</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 380

<sup>55</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 306

<sup>56</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 307-308

<sup>57</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 304-305

**FBL 15:2 1 st**

*Lantmäterimyndighetens beslut ska överklagas särskilt, om myndigheten*

*[...]*

*4. beslutat i fråga om ersättning till sakkunnig eller syssloman eller till sådan skadelidande som avses i 4 kap. 38 §,*

*[...]*

*6. beslutat att gemensamt arbete ska utföras enligt denna lag eller att fråga om sådant arbete ska prövas enligt annan lagstiftning,*

*[...]*

*8. beslutat att syssloman som fått i uppdrag att ombesörja gemensamt arbete ska skiljas från uppdraget,*

*[...] Lag (2009:562).*

De sakägare som är missnöjda över utdebiteringen ska framföra sina åsikter på det sammanträde då debiteringslängden läggs fram för granskning, FBL 9:4. Den redovisning som sysslomannen på sammanträdet framlägger för sin förvaltning har Lantmäterimyndigheten ingen skyldighet att granska eller godkänna. De sakägare som är missnöjda över redovisningen eller förvaltningen får istället enligt FBL 9:5 3 st föra klandertalan i enlighet med reglerna i FBL 15:1. Detta görs inom tre månader från redovisningsdagen hos MMD, vilket blir en civilrättslig process. Klandertalan får med andra ord föras för hela sysslomannens uppdrag, dvs. både för den ekonomiska redovisningen och för sysslomannens tillvägagångssätt i olika situationer.<sup>58</sup> Om sakägarna inte godkänt anläggningen eller sysslomannens redovisning bör förrättningslantmätaren inte avsluta förrättningen förrän relevanta kompletteringar är gjorda<sup>59</sup>.

**FBL 9:5 3 st**

*Sakägare som vill klandra sysslomannens redovisning eller eljest föra talan mot denne med anledning av förvaltningen skall väcka talan vid mark- och miljödomstol, som anges i 15 kap. 1 §, inom tre månader från den dag då redovisningen framlades på sammanträde. Väcker ej talan inom denna tid, är rätten till talan förlorad, om talan ej grundas på att sysslomannen begått brottslig handling. Lag (2010:995).*

Om sysslomannen befrias från sitt uppdrag enligt FBL 4:36 3 st 2 men. får särskild talan föras inom tre veckor av sakägare och andra som beslutet berör till MMD, FBL 15:2 1 st 8p.

När förrättningen avslutas kan beslutet för detta överklagas inom fyra veckor hos MMD, FBL 15:6 1 st.

**FBL 15:6 1 st**

*Överklagas i annat fall än som avses i 2–5 §§ beslut eller åtgärd av lantmäterimyndigheten, ska skrivelsen med överklagandet ges in till*

---

<sup>58</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 311-312

<sup>59</sup> Lantmäteriet (2013b), s. 315

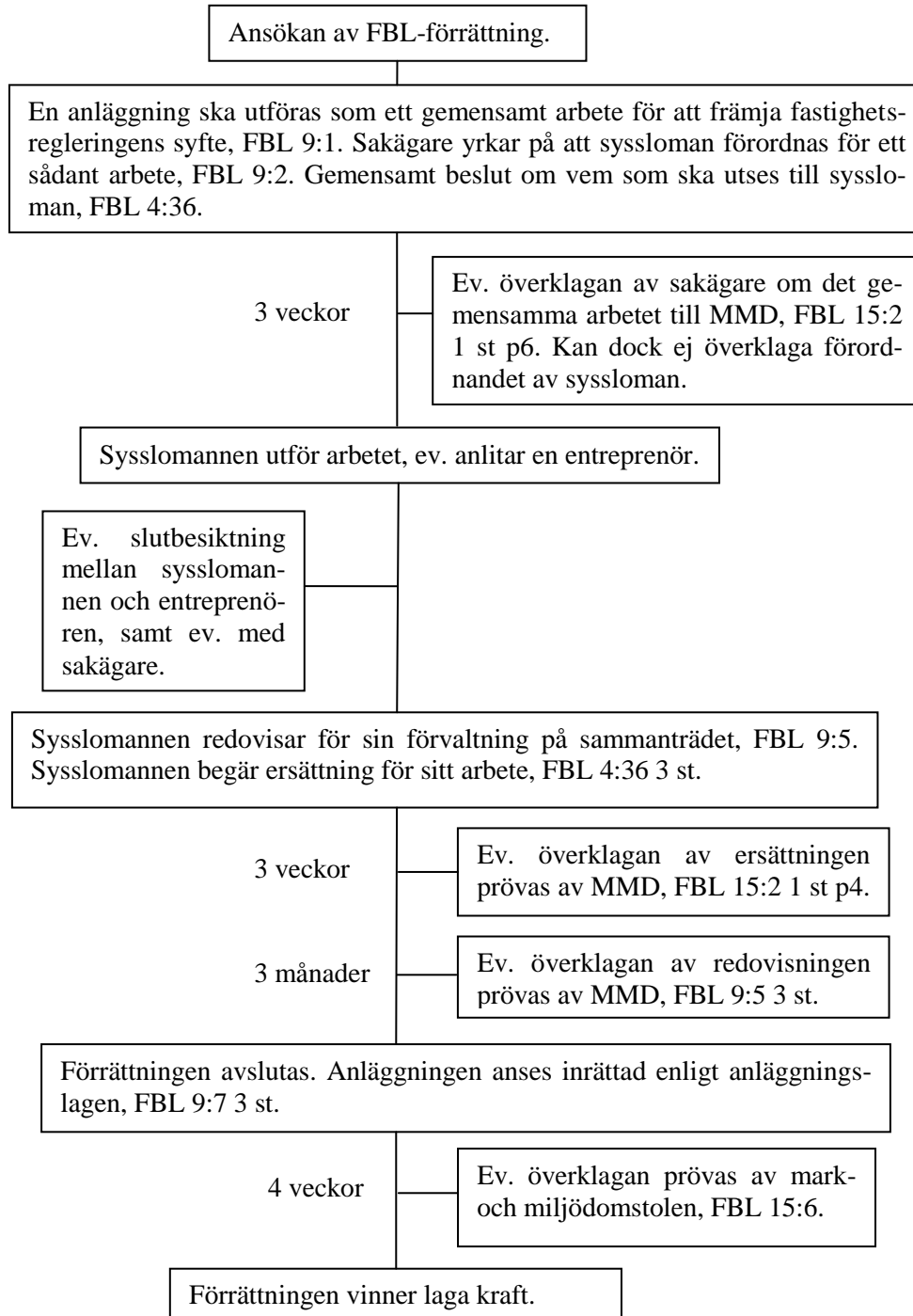
Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten

---

*lantmäterimyndigheten inom fyra veckor från den dag då förrättningen förklarades avslutad eller inställd. Lag (2009:562).*

#### 4.3.6 Flödesschema

I flödesschemat nedan ges en illustration av arbetsgången från ansökan till avslutad FBL-förrättning med hänsyn till sysslomannens arbetsgång.





#### 4.4 Jämförelse - AL och FBL

	<b>AL</b>	<b>FBL</b>
<b>Ansökan och förordnande av syssloman</b>	Förordnande efter ansökan, AL 18 §. Enbart möjligt om anläggningen <i>skäligen kan befaras</i> inte kommer till stånd, AL 33 a §, bevisbördan ligger hos sökanden. Förrättningslantmätaren bestämmer vem som ska förordnas.	Förordnande efter ansökan eller Lantmäterimyndighetens initiativ, FBL 9:2. Behöver ej ange skäl till varför syssloman ska utses. Syssloman väljs av sakägarna gemensamt, FBL 4:36.
<b>Sysslomannens uppgifter och redovisning</b>	Utföra anläggningen enligt AL-beslutet, AL 33 a § 1 st 1 men. Övertar även de befogenheter som annars tillkommer delägarna, AL 33 a § 1 st 2 men. Redovisningsplikt HB 18:1.	Utföra anläggningen enligt FBL-beslutet. Ansvaret begränsas till de befogenheter som ges. Redovisningsplikt FBL 9:5.
<b>Sysslomannens kvalifikationer</b>	Ska vara lämplig för uppgiften, skiljer sig från fall till fall.	Ska vara lämplig för uppgiften, skiljer sig från fall till fall.
<b>Sysslomannens ersättning</b>	Efter yrkande, Lantmäterimyndigheten avgör om det är skäligt, AL 33 a § 3 st.	Efter yrkande som görs innan förrättningen avslutats, FBL 4:36 4 st. Förtida betalning är möjligt, FBL 9:3 1 st.
<b>Överklagande</b>	Kan överklaga beslutet om förordnande av syssloman, AL 30 § 3 st. Kan överklaga sysslomannens ersättning, AL 30 § 3 st. Kan överklaga sysslomannens arbete, HB 18:9.	Kan ej överklaga beslutet om förordnande av syssloman. Kan överklaga sysslomannens ersättning, FBL 15:2 1 st p4. Kan överklaga sysslomannens arbete, FBL 9:5 3 st.



## 5 UNDERSÖKNING

I vår undersökning har främst fokus lagts på Trafikverket som syssloman. För att undersöka hur hantering av sysslomannabegreppet sker i praktiken har vi dels analyserat lantmäteriförrättningar och dels intervjuat markförhandlare och planprövare på Trafikverket samt förrättningslantmätare. Vidare har vi även undersökt vilka rättsfall som finns inom området för att få svar på vilka problem som kan uppstå i samband med förordnanden av syssloman.

### 5.1 Material

#### Rättsfall (avsnitt 6)

En sökning i Lantmäteriets rättsfallsregister och i Zeteo har gjorts på fall som har koppling till FBL 4:36, 9:2-6 och AL 33 a §. Zeteo gav inga träffar och de träffar Lantmäteriets rättsfallsregister gav var inte av relevans för denna rapport. Vidare gjordes en sökning i Karnov på ordet ”syssloman” vilket inte heller gav träffar som är relevanta för denna rapport. Vi har även frågat de vi intervjuat om de vet något ärende som blivit överklagat och blev tipsade om fallet i Hyllstofta, se avsnitt 6 Rättsfall.

#### Analys av förrättningar (avsnitt 7)

För att se hur Lantmäterimyndigheten handlägger trafikverksärenden där syssloman förordnats har en sökning gjorts på de förrättningar där Trafikverket, Vägverket och Banverket varit sökande sedan 2008. Utifrån de avgränsningar vi gjort fick vi ca 400 förrättningar, varav ca 55 av dessa var AL-förrättningar som hade med vår problemställning att göra. Däremot gav denna sökning inga träffar på FBL-förrättningar.

Vidare har även en sökning gjorts på en intern kod, 020, som Lantmäteriet har för förrättningar där ett förordnande av syssloman enligt AL 33 a § gjorts. Denna sökning gjordes utan någon begränsning på år. Detta gav fyra träffar, varav Vägverket var syssloman i tre av dessa medan det i den fjärde var en privatperson som var syssloman.

Dessutom har en sökning på ”sysslo” gjorts i fastighetsregistret och i den databas som ingår i fastighetsbildningens Tekniska Handläggningsstöd (Trossen) vilket gav träffar på gemensamhetsanläggningar och samfällighetsföreningar där man i anmärkningarna haft med ”sysslo”. Endast de träffar med gemensamhetsanläggningar har undersökts vilket gav ca 10 relevanta träffar.

För att undersöka FBL-förrättningar har vi slumpmässigt via kartsystemet FaVy valt ut fastigheter nära järnvägen. Detta för att se om stängning av plankorsningar har skett och därmed även om syssloman för gemensamma arbeten har förordnats i dessa fastigheter. Detta har gjorts med åtanke att hålla en geografisk spridning så att olika förrättningslantmätarens tillvägagångssätt kan undersökas.

**Intervjuer (avsnitt 8)**

Intervjuer har gjorts med markförhandlare och planprövare på Trafikverket samt förämningslantmätare med en geografisk spridning i landet för att se om det råder regionala skillnader i arbetsgången då Trafikverket utför de enskilda vägarna.

## 6 RÄTTSFALL

### 6.1 Hyllstofta - Växjö Tingsrätt, MMD, nr F 1619-11, 2012-10-30

Följande rättsfall visar tyngdpunkten av sysslomannens redovisning.

Banverket ansökte om en fastighetsreglering för stängning av plankorsning vilken innebar att den enskilda väghållningen behövde ändras. För att lösa vägfrågan gjordes en ombildning och nybildning av en gemensamhetsanläggning. Banverket skulle bekosta upprustningen och nybyggnationen av ersättningsvägen och Lantmäterimyndigheten beslutade vilken standard den enskilda vägen skulle byggas efter. I september år 2000 utsågs Banverket till syssloman för utförandet.

Banverket anlätade en entreprenör för att utföra byggnationen av den enskilda vägen enligt lantmäteribeslutet. Banverket godkände vägen på slutbesiktningen i december år 2006. År 2010 hade förrättningslantmätaren sammanträden där en av fastighetsägarna klagade på vägen. Förrättningslantmätaren tog trots detta ett avslutningsbeslut utan att någon ersättning skulle utgå för de fel som fastighetsägaren klagat på. Fastighetsägaren överklagade delar av Lantmäterimyndighetens beslut till MMD och ansåg att vägen inte var byggd enligt den standard som Lantmäterimyndigheten beslutat att vägen skulle ha. Fastighetsägaren yrkade först och främst på att Lantmäterimyndighetens beslut skulle upphävas och att Trafikverket skulle åtgärda de fel som fastighetsägaren anmärkt. Vidare ville han att domstolen skulle granska de ritningar som vägen skulle byggas efter eftersom en del av vägen inte byggts enligt ritningarna.

MMD ansåg att de synpunkter fastighetsägaren framfört handlar om hur vägen byggts. Sysslomannen som då var Banverket hade utfört vägen och genom de handlingar som finns framgår det inte att någon redovisning av arbetet gjorts vilket man ska enligt FBL 9:5. MMD återförvisade beslutet till Lantmäterimyndigheten med motivering att det saknades redovisning från sysslomannen.



## 7 ANALYS AV FÖRRÄTTNINGAR

### 7.1 AL- förrättningar

Förordnandet:

I de sökningar vi gjort har vi sett förrättningar där privatpersoner varit syssloman. I ena förrättningen förordnades sysslomannen helt i enlighet med AL 33 a §. AL-beslutet togs som ett preliminärbeslut och till en början var det en av delägarna som skulle utföra anläggningen. När AL-beslutets genomförandetid började närma sig sitt slut kunde man befara att anläggningen inte skulle kunna slutföras i tid. Förrättningslantmätaren förlängde först genomförandetiden och gav delägaren ytterligare en chans att slutföra sitt uppdrag. När även denna tid började närma sig sitt slut och anläggningen fortfarande inte slutförts förordnade förrättningslantmätaren en syssloman på ansökan av en annan delägare. Detta tillvägagångssätt är i enlighet med AL 33 a § men innebär dock ofta att man får en utdragen process där sakägarna kan bli lidande.

I samband med trafikverksförrättningar har i praktiken Trafikverket ofta bråttom med genomförandet av sina projekt. Trafikverket vill därför bli förordnade till syssloman direkt i samband med att AL-beslutet tas. Frågan är då hur uttrycket ”skäligen kan befaras” ska tolkas och om förrättningslantmätaren kan kringgå detta rekvisit. Tanken bakom uttrycket torde vara att en syssloman inte bör förordnas förrän delägarna själva försökt.

I många av de trafikverksförrättningar som vi gått igenom har inte heller Trafikverket blivit syssloman utan förrättningslantmäterna har löst frågan genom att skriva att Trafikverket enligt åtagande ska bygga vägen, se utdrag 1.

Tidpunkt för  
utförande

Anläggningen ska vara utförd senast två år efter det att  
anläggningsbeslutet och ersättningsbeslutet vunnit laga kraft.

Vägverket ska enligt åtagande utföra anläggningen.

#### Utdrag 1 – Vägverket (nuvarande Trafikverket) ska enligt åtagande bygga vägen<sup>60</sup>

Med en sådan skrivelse blir dock rättsställningen väldigt oklar. Efter att ha pratat med förrättningslantmäterna Ingemar Arvidsson, Magnus Landgren och Bengt Kjäll kan en sådan skrivelse anses vara ett sidoavtal som inte har något med beslutet i sig att göra. Anläggningen ska utföras av samfälligheten och att Trafikverket vill åta sig att bygga skapar ett rättsförhållande mellan samfälligheten och Trafikverket där Lantmäterimyndigheten står utanför. Frågan är om man kan se en sådan skrivelse som att Trafikverket övertar alla föreningens befogenheter eller om allt ansvar fortfarande ligger kvar hos föreningen. Enligt Kjäll så bör avtal skrivas mellan Trafikverket och samfällighetsföreningen för att reglera ansvaret och tydliggöra Trafikverkets uppgift.

---

<sup>60</sup> Aktnr: 1265-1525

Han anser att det i sådana fall är viktigt att komma ihåg att samfällighetsföreningen alltid är formell huvudman och det är upp till föreningen att avgöra hur de vill agera. När Trafikverket bygger enligt åtagande blir det med andra ord i samfällighetsföreningens regi de bygger. Skulle föreningen inte vara nöjd med Trafikverkets arbete torde de inte kunna klaga på detta till Lantmäterimyndigheten eftersom det rent formellt från Lantmäterimyndighetens synvinkel är samfällighetsföreningen som bygger. Dessa klagomål skulle då ses som att delägarna klagat på sitt eget arbete.

Landgren har i en av sina AL-förrättningar stött på problem kring en sådan skrivelse. Efter att ha skrivit att Trafikverket åtar sig att utföra arbetet och därmed inte förordna Trafikverket till syssloman fick han när det blev en tvist vara en mellanpart mellan Trafikverket och samfällighetsföreningen trots att förrättningslantmätaren inte har med detta att göra. Det hela slutade med en överenskommelse om ersättning men Landgren fick lägga mycket tid på ärendet på grund av att den juridiska ställningen var oklar. Om föreningen skulle vara missnöjda över Trafikverkets utförda arbete, som i Landgrens fall, får de själva väcka talan i domstol. Om då inget avtal som reglerar utförandet av vägen upprättas mellan Trafikverket och föreningen kan det vara svårt för fastighetsägarna att få rätt. Detta har dock aldrig prövats i domstol vad Landgren vet. Vidare upplever Landgren det som att Trafikverket i de flesta fall utför arbetet som om de vore syssloman även om de bara gjort ett åtagande som i utdraget ovan.

En tänkbar lösning till den juridiska osäkerheten som uppstår när förrättningslantmätaren skriver att Trafikverket åtar sig att utföra anläggningen skulle kunna vara ersättningsfrågan. Teoretiskt sett ska de enskilda vägarna byggas på uppdrag av delägarna i föreningen som i sin tur får penningersättning av Trafikverket. I praktiken fungerar det i de flesta fall så att Trafikverket bygger de enskilda vägarna själva istället för att ersätta delägarna med pengar. Förrättningslantmätaren har ansvar att se till att rätt ersättning utgår till delägarna. Därmed borde förrättningslantmätaren se till att kompensation i form av fysiska åtgärder eller pengar utgår om vägen brister. Det är därför av stor vikt att förrättningen i sådana här fall inte avslutas förrän vägen är färdigbyggd och ersättningsfrågan prövats. Viktigt att komma ihåg när ett sådant åtagande görs är att Trafikverket inte blir syssloman.

För att kunna förordna Trafikverket till syssloman i en AL-förrättning funderar Landgren kring om en lösning kunde vara att man gjorde gemensamma arbeten utan koppling till en fastighetsregleringsåtgärd. Detta eftersom att en anläggning som görs som ett gemensamt arbete anses inrättad enligt AL. Sysslomannskapet skulle då bli tydligt reglerat men det skulle även innebära att man blundade för ordet fastighetsreglering i FBL 9:1. Landgren är dock mycket tveksam då lagtexten har en tydlig skrivning om att det ska ske i samband med fastighetsregleringsåtgärd, men tycker ändå att lagstiftningen haltar lite. En sådan lösning gör att ett extra sätt att lösa utförande av anläggningar öppnas upp, men så som lagtexten är skriven idag är förutsättningen att man hittar en fastighetsreglering att koppla det till.



I andra AL-förrättningar togs beslut om förordnande av syssloman i samband med att AL-beslutet togs, se utdrag 2 för exempel på en av dessa. Trafikverket förordnades till syssloman, med hänvisning till att detta förordnande kunde göras enligt AL 33 a §.

Förordnande av  
sysslomän

**Yrkande:**

Lenart Dage, Vägverket, har på sammanträdet den 7 maj 2008 yrkat att Vägverket skall utses till syssloman för utförandet av den nya parallellvägen till E45 och GC-vägen, d.v.s. de tillkommande vägar som skall införlivas i Häljered ga:1.

Åke Holm, ombud för Banverket, har på sammanträdet den 7 maj 2008 yrkat att Banverket skall utses till syssloman för utförandet av den nya vägen fram till passagen under järnvägen i gränsen mellan hemmanen Häljered och Äskekärr, d.v.s. den väg som skall ingå i den nya gemensamhetsanläggningen.

**Skäl:**

Förordnande av Vägverket och Banverket som sysslomän för utförandet av nya vägar kan ske med stöd av 33 a § AL.

**Beslut:**

- Vägverket förordnas som syssloman för utförandet av tillkommande vägar inom Häljered ga:1.
- Banverket förordnas som syssloman för utförandet av ny väg som skall ingå i den nya gemensamhetsanläggningen (blivande Häljered ga:2).

Anläggningarna skall vara utförda senast inom sex år efter det att anläggningsbesluten vunnit laga kraft.

Vägverket resp. Banverket skall på egen bekostnad utöva sysslomannaskapet.

(Upplysning: Sysslomännen har de befogenheter som annars tillkommer delägarna i gemensamhetsanläggningarna.)

**Utdrag 2 - Trafikverket förordnas till syssloman<sup>61</sup>**

Frågan är om förrättningslantmätaren i ett så tidigt skede kan göra ett sådant förordnande och om det redan här kan befaras att anläggningen inte kommer att komma till stånd. Förrättningslantmätaren Olov Kronberg som handlagt förrättningen till utdrag 2 säger att eftersom många trafikverksförrättningar ofta är expropriativa samt att många aktörer är inblandade i ett sådant vägbyggesprojekt torde det vara skäligt att befara att anläggningen inte kommer att komma till stånd. Bygge av sådana enskilda vägar är ofta av stor komplexitet och borde därför inte utföras av fastighetsägare en-

---

<sup>61</sup> Aktnr: 1440-752

ligt Kronberg. Trafikverket har ofta pressade tidsplaner och ser till att utförandet av vägarna görs smidigt ihop med alla inblandade aktörer. Kronberg anser att endast ett åtagande enligt utdrag 1 blir juridiskt inkorrekt. Det är enligt honom därför alltid bäst att förordna Trafikverket till syssloman för att juridiskt säkerställa deras rätt att agera.

Vet man redan i ett tidigt skede att anläggningen inte kommer att utföras på grund av exempelvis motsättningar från fastighetsägarnas sida torde man enligt propositionen kunna förordna Trafikverket till syssloman. Om alla fastighetsägarna vid förfrågan säger att de inte vill utföra anläggningen själva kan det tänkas att rekvisitet ”skäligen kan befaras” är uppfyllt. Enligt propositionen till AL 33 a § ligger det dock i sakens natur att Lantmäterimyndigheten inte kan pröva ansökan om förordnandet förrän AL-beslutet vunnit laga kraft. Detta borde innebära att en syssloman inte kan förordnas förrän AL-beslutets besvärstid på fyra veckor är över. Däremot anser vi att ett förordnande av syssloman direkt efter besvärstiden kan ses som att det redan i samband med att AL-beslutet togs var bestämt att en syssloman skulle förordnas. I och med detta skulle man kunna tänka sig att det i så fall även skulle vara möjligt att förordna en syssloman i samband med AL-beslutet, men detta går emot tanken med lagstiftningen.

Såsom lagstiftningen är utformad idag har inte hänsyn tagits till sådana trafikverksförrättningar som görs i samband med ombyggnad eller nybyggnad av allmänna vägar enligt Kjäll. Att AL lägger tyngdvikt på att syssloman inte ska kunna förordnas förrän det skäligen kan befaras att den inte kommer till stånd torde innebära att ett förordnande i ett tidigt skede innebär att fastighetsägare som ansöker om en AL-förrättning redan i förväg har bestämt sig för att inte bygga anläggningen. Troligtvis är AL utformad på detta vis för att förhindra fastighetsägarna från att medvetet låta AL-beslutet förfalla för att de inte vill bygga/ha anläggningen. AL har bestämmelser om tvångsanlutning vilket kan innebära att vissa fastighetsägare inte har intresse av att se till att utföra anläggningen, varför möjlighet till förordnande av syssloman är nödvändigt. Lagstiftarens tanke med bestämmelserna i AL 33 a § är att se till att ett AL-beslut verkligen verkställs. AL är dock inte konstruerad för sådana fall då en utomstående exploatör, konsult eller Trafikverket som inte är sakägare ska bygga något i form av syssloman.

Vill någon av fastighetsägarna själva utföra arbetet måste de först beredas tillfälle att göra detta. Förordnande av syssloman i ett sådant fall kommer först på tal om fastighetsägaren inte sköter sin uppgift. Enligt Kronberg är detta en högst teoretisk fråga eftersom det i praktiken i stort sett aldrig händer att fastighetsägare inte ser det som en fördel att Trafikverket blir syssloman direkt. Kronberg tror att risken med att låta fastighetsägarna utföra de enskilda vägarna är att dessa inte kommer att utföras.

Tillträde:

I de flesta förrättningar vi gått igenom har Trafikverket fått tillträde först när AL-beslutet vunnit laga kraft. I några av förrättningarna har dock förtida tillträde getts efter yrkande från Trafikverket. Vad gäller förtida tillträde enligt AL 27 a § är detta enligt förarbetena enbart möjligt om AL-beslutet inte kan komma att ändras i framtiden.

den på grund av något överklagande. Exempel på ett sådant fall är om vägen är utlagd i en detaljplan eller i områdesbestämmelser. Eftersom de enskilda vägarna normalt enbart är illustrerade i vägplanen<sup>62</sup> finns inget administrativt beslut om dessa vilket torde innebära att förtida tillträde i sådana här förrättningar inte är möjligt. Däremot är en rimlig tolkning att förtida tillträde borde vara möjligt i de fall då parterna är överens.

#### Driften:

I många av de förrättningar vi gick igenom stod det att driften skulle övertas när AL-beslutet vunnit laga kraft. I en del förrättningar stod det att driften övergick när AL-förrättningen avslutades. Landgren menar på att det är motstridigt att skriva så eftersom Trafikverket bygger den enskilda vägen i samfällighetens regi och har därmed aldrig hand om driften för den. Han tror att detta kommer från indragning av allmänna vägar där det tydligt sker en övergång av driften i och med att man där faktiskt byter väghållare, vilket man inte gör vid nyanlagd väg.

Vi såg även att anläggningen redan var befintlig i många av AL-förrättningarna, vilket kan förklaras med att det är vanligt att man gör byggvägar med åtanke att dessa sedan ska inrättas till gemensamhetsanläggningar. Trafikverket kan få tillfällig nyttjanderätt för att bygga dessa vägar för att kunna genomföra sina tänkta åtgärder på den allmänna vägen, VägL 35 §. Byggvägarna byggs därför med sådan standard att de betraktas som tillräckligt bra för att kunna blir enskilda vägar efteråt.

## 7.2 FBL-förrättningar

#### Förordnandet:

I en av de FBL-förrättningar<sup>63</sup> vi gått igenom var det två fastighetsägare som med gemensamt arbete skulle bygga/ändra en avloppsledning. En av fastighetsägarna ansökte om att en syssloman skulle förordnas men parterna kunde inte enas om vem som skulle vara syssloman. I och med detta kunde inte en syssloman förordnas varför förrättningslantmätaren fick ge avslag. Eftersom majoritetsbeslut inte går att tillämpa när det bara är två parter borde sysslomannen istället utses genom lottning om de inte kan komma överens<sup>64</sup>.

I alla de trafikversförrättningar som gåtts igenom har sysslomannen utsetts i överensstämmelse med vad lagstiftningen säger. I de FBL-förrättningar vi undersökt har antingen Trafikverket yrkat på att vara syssloman eller så har det exempelvis diskuterats på sammanträdet där förrättningslantmätaren eller någon sakägare kommit med förslaget. Trafikverket har i de flesta fall utsetts till syssloman i samband med FBL-beslutet. I en av trafikverksförrättningarna blev Skogsvårdsstyrelsen efter förslag från Banverket förordnande till syssloman eftersom inga invändningar från övriga sakägare gjordes. I en annan trafikverksförrättning blev en sakkunnig från Lantmäterimyndigheten förordnad till syssloman. På sammanträdet tog förrättningslantmätaren

---

<sup>62</sup> Banverket m.fl. (2001), s. 200

<sup>63</sup> Aktnr: 2161-06/111

<sup>64</sup> Landahl och Nordström (1973), s. 130

upp diskussionen om att det gemensamma arbetet skulle göras av en sakkunnig från Lantmäterimyndigheten som även hade projekterat vägarna. I dessa två fall har det tydligt framgått i skälen till beslutet om gemensamt arbete att Banverket ska stå för kostnaderna för anläggningen. Även i vissa av de trafikverksförrättningar där Trafikverket förordnats till syssloman har det stått att de på egen bekostnad ska utföra det gemensamma arbetet.

När beslut tas om förordnande av syssloman i trafikverksförrättningar görs det i samband med att man beslutar om gemensamt arbete. Många av förrättningslantmäterna skriver att det gemensamma arbetet främjar fastighetsregleringens syfte och att det bör ombesörjas av en syssloman.

Utförande:

För utformningen av den enskilda vägen har en sakkunnig i många av förrättningarna varit inblandad och projekterat vägen. Förrättningslantmäterna har då hänvisat till dessa projekteringshandlingar samt till olika standarder, klasser och/eller normer, ex. skogsstyrelsens normer. För lokalisering av vägen har hänvisningar gjorts till kartor och ofta har bredd på vägen angivits och vad den ska innefatta, ex. vändplan om sådan behövs.

Överklagande:

I vissa av FBL-förrättningarna fanns en skrivelse om att beslutet om syssloman får överklagas, se utdrag 3.

Beslut om gemensamt arbete	Bygge av nya vändplaner och upprustning av anslutningsväg från Bostorp 2:33 ska utföras som gemensamt arbete enligt 9 kap FBL.
Beslut om syssloman	Till syssloman utses Trafikverket Besluten om gemensamt arbete och syssloman får överklagas i särskild ordning inom tre veckor från beslutsdagen, d v s senast den 13 juni.

**Utdrag 3 - Skrivelse om överklagande<sup>65</sup>**

Detta går dock emot det som står i Handbok FBL där det framställs att om en sakägare begär en syssloman så ska en sådan utses och detta är inte möjligt att överklaga, se avsnitt 4.3 Syssloman – FBL.

---

<sup>65</sup> Ärendenr: K0127

## 8 INTERVJUER

### 8.1 Intervjuer med förrättningslantmätare

Intervjuer har gjorts med sju lantmätare runt om i landet. Nedan följer en kort presentation av dessa.

- **Carl Enström (Växjö)** har jobbat som förrättningslantmätare i 40 år och har fram till idag förordnat syssломän i ett hundratal förrättningar. Han har främst förordnat syssломän i järnvägsförrättningar för stängning av plankorsningar. Ytterligare erfarenhet av syssломannabegreppen har Enström fått när han arbetade på SJ/Banverket.
- **Ingemar Arvidsson (Kristianstad)** har jobbat på Lantmäterimyndigheten i 37 år varav 30 år på specialenheten. I alla de förrättningar där Arvidsson förordnat syssloman har det varit enligt FBL i samband med stängning av plankorsningar. Arvidsson har stängt 400 - 500 järnvägsövergångar och tror därför att det kan handla om ca 50 – 100 st förrättningar där han förordnat syssломän. Arvidsson har även handlagt många AL-förrättningar där Trafikverket varit inblandade.
- **Krister Lindgren (Göteborg)** har jobbat som förrättningslantmätare i 36 år och arbetade dessförinnan på ett mark- och exploateringskontor på kommunen. Lindgren har själv inte förordnat någon syssloman men eftersom han sitter på länskontor har han varit i kontakt med frågan en del.
- **Anders Håkansson (Malmö)** har arbetat på Lantmäterimyndigheten i 28 år. Han har främst kommit i kontakt med syssломannabegreppet i samband med järnvägsfrågor som gjorts som ett gemensamt arbete. Håkansson tror att det kan handla om ca fem fall som han utsett syssломän i.
- **Roy Gustafsson (Kalmar)** har arbetat på Lantmäterimyndigheten i 26 år och har främst kommit i kontakt med syssломannabegreppet i samband med järnvägsfrågor. Han har förordnat syssломän i ca tio förrättningar.
- **Sten Runqvist (Göteborg)** har jobbat som förrättningslantmätare i 22 år och har förordnat syssloman två gånger enligt FBL. Däremot har han själv aldrig förordnat syssloman i någon AL-förrättning.
- **Håkan Söderberg (Vetlanda)** har arbetat som förrättningslantmätare i 14 år. Innan dess var han värderare och markförhandlare på Banverket i fem år. Han har främst kommit i kontakt med syssломannabegreppet i samband med järnvägsförrättningar som gjorts som ett gemensamt arbete och tror att det kan handla om ca fem förrättningar.

***I vilka sammanhang beslutar ni om syssломän? Är det alltid förrättningar när Trafikverket är inblandade eller förekommer det i andra fall också?***

Enström, Arvidsson, Gustafsson och Söderberg säger att de främst beslutat om syssломän i järnvägsförrättningar där plankorsningar ska stängas. Enström påpekar att sådana förrättningar ofta förutsätter någon form av bygge och att detta ska genomfö-

ras som ett för sakägarna gemensamt arbete, vilket gör det möjligt att förordna en syssloman.

I de AL-förrättningar som Enström haft har i allmänhet Trafikverket varit sökande och svarat för byggena men det har inte krävts något förordnande av syssloman eftersom alla sakägare varit överens om att Trafikverket ska bygga. Även Lindgren berättar att han kommit i kontakt med ett fall som handlade om ett AL-beslut som ej blev genomfört. I det fallet var det en av delägarna som begärde förordnade av syssloman för att anläggningen skulle utföras. Problemet var dock att det inte fanns en samfällighetsförening som sysslomannen kunde debitera. Gemensamhetsanläggningen förvaltades med delägarförvaltning vilket gjorde att problem med ersättningen kunde uppstå.

Enström har även i enstaka fall där Trafikverket överhuvudtaget inte varit med i förrättningen utsett privatpersoner till syssloman för att utföra bygget. I vissa av dessa fall har det till och med varit så att privatpersonerna haft egna maskiner som de kunnat använda sig av för att själva utföra jobbet. Exempel på ett sådant jobb som en privatperson fått göra när denne blivit utsedd till syssloman var att spränga och flytta sten. När Trafikverket däremot blir utsedd till syssloman är det inte de själva som utför det fysiska arbetet utan de upphandlar en entreprenad.

***Är det alltid Trafikverket som är syssloman i trafikverksförrättningar eller händer det att någon annan är det? Hade det varit möjligt att förordna en fysisk person istället för Trafikverket?***

Samtliga intervjuade förrättningslantmätare är eniga om att det absolut vanligaste är att Trafikverket utses till syssloman i trafikverksförrättningar. Enligt Arvidsson besitter Trafikverket sådan kompetens och vet precis vad de håller på med varför det är lämpligt att de förordnas till det.

Enström säger att det har hänt att någon annan än Trafikverket blivit förordnade till syssloman men då har fastighetsägarna varit överens om att en av de själva skulle svara för bygget, exempelvis för en skogsbilväg. Trafikverket har då erbjudit en summa pengar för att fastighetsägarna ska ombesörja detta själva. Enström säger att fastighetsägarna i sådana fall ofta bygger väldigt mycket billigare än om Trafikverket hade byggt själv varför det kan bli en del pengar över för fastighetsägarna att dela på. Det vanligaste är dock att Trafikverket svarar för bygget.

Enström menar också att i de fall där syssloman förordnas handlar det oftast om förrättningar som är halvt expropriativa. I de flesta sådana fall är det Trafikverket eller ibland även kommunen som ska ha något gjort och då är det naturligt att eftersom de har resurserna att göra en upphandling samt att de ska betala förrättningskostnaderna att de även får ombesörja bygget. Lantmäterimyndigheten kontrollerar antingen själva eller via sakkunnig om bygget har godtagbar standard. Den sakkunnige är de övriga fastighetsägarna med och godkänner. Fastighetsägarna har oftast inget emot att Trafikverket bygger så länge de har någon som för deras räkning övervakar deras intressen. Den sakkunnige ska under arbetets gång alltid vara aktiv och kontrollera det ar-

bete som utförs så att exempelvis rätt material används. Arvidsson tror inte att fastighetsägare skulle känna sig överkörda av att Trafikverket är syssloman i trafikverksförrättningar. I de flesta fall fungerar det väldigt bra när Trafikverket är syssloman. Trafikverket ska dessutom bygga enligt förrättningslantmätarens beslut varför Arvidsson menar att fastighetsägarna inte har någon anledning att vara missnöjda med att Trafikverket får överhand och bygger så som de själva vill.

Arvidsson säger att det i vägfrågor är möjligt att förordna en fysisk person till syssloman men problem kan uppstå om två fastighetsägare är oense om en väg som ena fastighetsägaren måste bygga. Den fastighetsägare som måste få en väg byggd för att komma ut någon annanstans kommer aldrig att godkänna en väg som den andre bygger. I ett sådant fall är det enligt Arvidsson bättre att ta in en sakkunnig som på någons bekostnad bygger vägen och därefter redovisar som sakkunnigförordnande hellre än som syssloman. Detta förfarande har han bara använt på mindre vägbyggen av t.ex. vändplats eller dylikt.

Söderberg tänker att det kanske till och med vid många tillfällen hade varit bättre om någon annan utsetts till syssloman än Trafikverket eftersom Trafikverket som statlig myndighet omfattas av krångliga och dyra upphandlingsregler etc. Detta är en sakfråga som kan få betydelse vid prövning av 5:6 2 st FBL. Om fastighetsägarna kan bygga en anläggning till lägre kostnad än vad Trafikverket kan göra kan det i valet mellan olika alternativ påverka vilken av åtgärderna som ska ha företräde. Trafikverkets kostnads kalkyler för genomförande av vägar och planskildheter etc. uppfattas ofta som långt över gängse kostnader på den öppna marknaden. Om två olika sysslomän kan genomföra samma anläggning för påtagligt olika kostnader påverkar det regleringsföretagets nettoresultat. Detsamma om två olika lösningar står mot varandra och där olika sysslomän kan uppvisa betydande kostnadsskillnader för dess genomföranden. Kostnaderna ska sättas i relation till fastighetens fortsatta lämplighet, pågående markanvändning och befintligt företags bedrivande på fastigheten.

Håkansson säger att det även har hänt att kommunen blivit utsedda till syssloman, dock inte i trafikverksförrättningar. Exempel på ett sådant fall när kommunen utsetts till syssloman var i Staffanstorps kommun där bl.a. en slänt skulle anläggas och en carport uppföras. Håkansson tror att det även borde vara möjligt för en entreprenör att utses till syssloman men har själv aldrig varit med om det.

Runqvist däremot säger att han själv aldrig förordnat Trafikverket till syssloman i någon av sina förrättningar. I båda de två fall där han förordnat syssloman har det varit privatpersoner som blivit utsedda. Det ena fallet där han förordnade syssloman handlade om en samfällid väg som skulle flyttas till ett annat läge. Vägen nyttjades egentligen av många fler än samfällighetsdelägarna, men han tror att samfällighetsdelägarna befarade att de andra fastighetsägarna inte skulle vara så intresserade av att vara med och bekosta vägflyttningen. En av samfällighetsdelägarna utsågs därför till syssloman för att se till att FBL-beslutet genomfördes. Runqvists andra ärende är inte avslutat än men det handlar om en avstyckning där styckningslotten inte kan bebyggas om inte grannfastighetens VA-ledningar flyttas. Ledningarna ligger där med stöd

av ett officialservitut som han upphävde genom fastighetsreglering och beslutade att flyttningen av ledningarna skulle ske som gemensamt arbete. Ägaren till styckningsfastigheten är utsedd till syssloman.

Enström tycker även att det var lättare förr innan Trafikverkets omorganisation. Då kunde Vägverkets folk för enskilda vägar kontrollera Banverket när de byggde. Vägverket skulle betala statsbidragen i efterhand i de fall då permanentboende var inblandad och då var det de kraven som de hade för att godkänna statsbidragsväg som gällde att man skulle bygga i. Med den omorganisation man gjort fungerar det inte att en tjänsteman för Trafikverket kontrollerar hur Trafikverket bygger. I praktiken blir det ändå nästan så ibland eftersom Trafikverket fortfarande har kontaktpersoner för enskilda vägar som granskar vägarna för statsbidrag och vad som behöver göras med dem. Enligt Enström är dessa personer egentligen de bästa att ha som sakkunniga.

***Hur resonerar ni när ni beslutar om sysslomän? Är det så att fastighetsägarna säger till att de vill ha en syssloman eller är det ni som kommer med förslaget?***

Gustafsson säger att det är han som kommit med förslaget att syssloman ska utföra byggnationen i de fall som han haft. Vidare har fastighetsägarna inte haft några invändningar mot att Trafikverket ska vara syssloman i dessa fall. Söderberg menar på att det är standard för Trafikverket att vara syssloman varför det oftast står i deras ansökan att de vill utföra arbetet. Trafikverket måste ha en lösning och se till att lösningen blir utförd annars kan inte plankorsningen stängas.

Runqvist säger att i de två fall han haft har förrättningslantmätaren gemensamt med delägarna kommit fram till att syssloman bör förordnas. I ärendet med flyttningen av den samfälliga vägen var det samfällighetsdelägarna som pratade med en kollega till Runqvist som föreslog lösningen och i det andra fallet var det Runqvist som kom med förslaget.

Enligt Lindgren är det ofta sakägarna som yrkar på förordnande av syssloman i AL-förrättningar när de upptäcker att anläggningen inte kommer att utföras i tid. Vid gemensamma arbeten kan man däremot mer eller mindre självmant ta initiativ till förordnande av syssloman som verkställer det gemensamma arbetet. Den tillsatta sysslomannen måste vara någon som fastighetsägarna har förtroende till. Lindgren menar att man idag nästan förutsätter att fastighetsägarna tycker att det är ok att Trafikverket blir syssloman.

***Hur fungerar det i FBL/AL när man ska bestämma utformning av vägen, hur mycket specificeras dessa i FBL/AL-beslutet och får fastighetsägarna vara med och bestämma?***

Det allra mesta som utförs görs i någon form av samförstånd enligt Lindgren. Nästan alla de intervjuade förrättningslantmätarna säger att de alltid tar med någon form av standard i sitt beslut. Det kan vara allt från olika detaljerade projekteringshandlingar till att man endast nämner en vägklass i någon av de normer som finns enligt Enström. Fastighetsägarna får komma med synpunkter på det sammanträde man håller



innan man tar beslutet. Ofta har Trafikverket haft sammanträde med fastighetsägarna där man förklarar vilken typ av väg man tänkt bygga.

Arvidsson använder sig oftast av Skogsstyrelsens arbetsanvisningar för byggande av vägar vilken är indelad i olika klasser. Även Söderberg anger att vägen ska byggas efter vägbyggnadsnormer och ha en viss klassning. I vägbyggnadsnormerna beskrivs t.ex. hur bred vägen ska vara, vilket material som ska användas osv. Sträckningen av vägen redovisas med en angivelse på en karta vilken inte alltid är helt exakt men vägen ska stakas ut innan. Tycker man då att vägen ligger fel har man chans att säga till. Då det gäller komplicerade vägbyggen med alternativa lösningar görs projekteringar som ligger till grund för beslutet. Vid enkla förhållanden räcker det med "ett streck på kartan och angivande av vägstandard, vägbredd och slitlager (grus/asfalt)". Fastighetsägarna har inflytande för hur vägen ska utformas, det är delvis därför man har sammanträden. Gustafsson säger att det oftast finns en projektering och hänvisningar till Trafikverkets vägklasser men att han däremot inte brukar ange exakt hur vägen ska vara utformad.

Runqvist anger att det mest är läget som regleras medan utformningen brukar lämnas öppet för syslomanen. Det kanske är en annan sak när Trafikverket är inblandade för då har man mer resurser att lägga på projektering. När det är privatpersoner kan och vill man inte lägga pengar på sådant som man är överens om. Håkansson tillägger att man brukar ange att väganläggningen ska ha sådant skick att den uppfyller kraven för att bli statsbidragsberättigad.

***Har Lantmäterimyndigheten någon kontroll över att anläggningen byggs i enlighet med det man kommit överens om/som står i FBL/AL-beslutet? Eller tas frågan upp först då en överklagan inkommit? Vad händer om det är felbyggt?***

Söderberg säger att en sysloman har en skyldighet att bygga efter vad Lantmäterimyndigheten fattat beslut om. Val av standard för en anläggning ska rådplägas på sammanträde och beslut fattas efter demokratiska eller annars efter rådande förhållanden sakliga grunder. När anläggningen är färdigställd ska sysloman lämna redovisning. Redovisningen omfattar inte bara en ekonomisk redovisning utan även det gemensamma arbetets förvaltning. I förvaltningen inbegrips även själva det verkliga utförandet av anläggningen. Om Lantmäterimyndigheten uppfattar att sakägarna är missnöjda med ett bygges utförande och felet inte kan avhjälpas trots ansträngningar från Lantmäterimyndighetens sida får de sakägare som är missnöjda istället klandra syslomannens redovisning. En missnöjd sakägare har efter syslomannens redovisning tre månader på sig att väcka stämning hos MMD. Lantmäterimyndigheten bör därför avvakta att avsluta förrättningen förrän denna besvärsfrist har gått ut. Söderberg följer alltid upp en byggnation så att den byggs efter fattat beslut. Ibland har han sakkunnig till hjälp. Arbetet avslutas alltid med ett besiktningssammanträde där syslomanen får inför sakägarna eller dess representant, förordnad sakkunnig och/eller Lantmäterimyndigheten lämna sin redovisning över arbetets förvaltning. I hans förrättningar har alltid påpekade brister avhjälpats i samband med ett sådant sammanträde. Någon klandertalan har aldrig blivit aktuell.

Enström säger att det brukar göras en slutbesiktning där förrättningslantmätaren, Trafikverket och sakägarna får närvara. Finns ingen färdigbildad samfällighetsförening brukar det vara de som är med i arbetsgruppen som närvarar. Runqvist däremot säger att i det fall som han avslutat var alla överens och därmed krävdes enbart en avstämning när vägen var byggd.

Håkansson säger att Lantmäterimyndigheten ska konstatera att anläggningen blivit utförd och därefter godkänna den om allt är ok. Innan förrättningen avslutas hålls ett sammanträde med sakägarna eller styrelsen. Om någon är missnöjd med det utförda arbetet kan de komma med synpunkter på sammanträdet. Om dessa synpunkter är relevanta ska åtgärder vidtas innan förrättningen avslutas.

Arvidsson brukar inte vara med på slutbesiktningen utan normalt har Lantmäterimyndigheten ett slutsammanträde och sägs inget då så förutsätter Arvidsson att alla är nöjda med den väg som byggts. Lantmäterimyndigheten har ingen skyldighet att kontrollera och godkänna den väg som Trafikverket har byggt. När anläggningen är slutbesiktigad brukar Arvidsson ta ett avslutningsbeslut. Arvidssons erfarenheter är att Trafikverket ofta bygger väldigt bra, ibland för bra.

Lindgren däremot känner att man alltför ofta litar på att sysslomannen har gjort ett bra jobb, i synnerhet om det är Trafikverket som är syssloman. Lantmäterimyndigheten och Trafikverket måste vara lite mer kopplade till det gemensamma dokumentet som man har ihop med fastighetsägarna, dvs. AL-beslutet. Lindgren tror att det generellt är för dåligt preciserat i besluten men att detta också bör vara anpassat till varje enskild situation.

Enligt Gustavsson har Lantmäterimyndigheten inte riktigt någon kontroll över att anläggningen byggs i enlighet med beslutet. Det är Trafikverket som gör en besiktning med entreprenören men Lantmäterimyndigheten kan vara med. I Gustafssons fall har Trafikverket alltid åtgärdat de anmärkningar som kommit in vid besiktningen innan avslutningsbeslut tagits. Tidigare hade Banverket en nöjdförklaring som fastighetsägarna skulle skriva på om att de övertog vägen i det skick det var byggt. Det var ofta svårt att få underskrifter då fastighetsägarna inte var nöjda med lösningen på vägen utan kanske istället velat ha en vägtunnel eller dylikt. Det var med andra ord inte själva vägbyggnaden de inte var nöjda med utan att stängningen av plankorsningen gjordes.

***Anger man i FBL-beslutet inom vilken tid anläggningen ska utföras?***

Enligt Enström och Arvidsson finns inget krav på att man ska ange tid för när anläggningen ska vara utförd. Arvidsson brukar därmed inte sätta någon tid för byggandet. Anges ändå en tid för utförandet innebär det inte att beslutet förfaller bara för att anläggningen inte är utförd inom denna tid. Det som sker är att man får ta ett nytt beslut vid ett sammanträde. Vidare ansvarar inte Lantmäterimyndigheten för att se till att anläggningen byggs inom den angivna tiden. Arvidsson säger att eftersom Trafikverket ofta brukar ha bråttom med sina förrättningar behövs ingen tid. Teoretiskt sett

skulle Lantmäterimyndigheten kunna byta syssloman om de märker att uppdraget inte sköts. Detta har dock enligt Arvidsson aldrig inträffat.

Söderberg anger inte heller i sina beslut inom vilken tid anläggningen ska vara utförd. Han tror att om det skulle gå lång tid exempelvis 10 år och någon fastighetsägare lider skada kan fastighetsägarna ansöka om att upphäva beslutet. Lantmäterimyndigheten kan inte själv ta officialinitiativ till att göra något sådant. Söderberg brukar dock villkora sina beslut med att man måste ha vidtagit åtgärderna i beslutet för att få stänga plankorsningen. En fördel med Trafikverket är att det är en statlig myndighet och de brukar genomföra uppdragen även fast det ibland kan ta lite tid.

***Vet du några sysslomannauppdrag som gått snett?***

De flesta förrättningslantmätare är överens om att det är få fall där överklagande gjorts på sysslomannaskapet när Trafikverket varit syssloman. Arvidsson tar dock upp fallet i Hyllstofta, Klippans kommun. Han tillägger att under hans verksamma tid har i hans förrättningar enbart två enskilda vägar som Trafikverket byggt överklagats, varav den ena var byggd med överstandard och den andra vägen var i Hyllstofta. I Hyllstofta hade vägen inte byggts i enlighet med beslutet men godkändes av både Banverket och avdelning Enskilda vägar på Vägverket.

Gustafsson säger att missnöje inte brukar råda över det arbete som utförs i samband med förrättningen utan snarare över att man har en plankorsning som ska stängas.

***När kan sysslomannen tidigast påbörja sitt arbete?***

Enström, Söderberg, Gustafsson, Runqvist, Arvidsson och Håkansson svarar att sysslomannen tidigast kan påbörja sitt arbete när ett lagakraftvunnet beslut om tillträde finns. Arvidsson tillägger att fastighetsägarna även kan överklaga beslutet om den syssloman som förrättningslantmätaren förordnat.

Förtida tillträde är enligt Enström inte så vanligt eftersom det är ganska hårda krav för att få använda detta. Det får exempelvis inte finnas någon diskussion om vägsträckningen när man ska bygga en väg och eftersom sträckningen inte är planställd blir det svårt med förtida tillträde. Enström ger ledningsbyggen där det finns koncession för ledningarna som ett exempel på när domstolar kan ge förtida tillträde. Det ska finnas planstöd eller något annat som gör att man inte kan börja diskutera sträckningen igen. Söderberg och Gustafsson däremot säger att det i vissa fall kan ges förtida tillträde men att detta inte är vanligt. Det är framförallt i sådana fall då fastighetsägarna tycker att det är ok att sysslomannen ska få förtida tillträde enligt Gustafsson.

***Vad kan fastighetsägarna kräva av sysslomannen?***

Enström, Söderberg, Arvidsson och Gustafsson svarar att fastighetsägarna kan ställa krav på att sysslomannen bygger i enlighet med det beslut som fattats. Håkansson menar att fastighetsägarna kan komma med synpunkter på vägen om de anser att denna inte byggts i enlighet med det beslut Lantmäterimyndigheten tagit. Skulle fastighetsägarna på slutbesiktningen komma med synpunkter som inte fanns med i beslutet men som ändå är skäligen blir det fråga om ersättning för dessa enligt Enström.

Enströms erfarenhet är att Trafikverket är mycket medvetna om att det är helheten som räknas varför de alltid tar hänsyn till sådana synpunkter.

Arvidsson tycker att det är viktigt att sysslomannen vet var gränserna går för sitt förordnande, dvs. vad som ingår i Lantmäterimyndighetens beslut och vad som står utanför.

***När lämnas ansvaret över från sysslomannen till samfälligheten? Hur går det till?***  
Samtliga intervjuade är överens om att ansvaret överlämnas när vägen är färdigbyggd. Det görs en besiktning när det gemensamma arbetet slutförts och ansvaret övergår när alla är överens. Enligt Arvidsson brukar detta rutinmässigt ske när sysslomannen träffar styrelsen vid slutbesiktningen.

Söderberg säger också att om alla inte är överens och förrättningslantmätaren tagit ett avslutningsbeslut som fastighetsägarna överklagar har Trafikverket ansvar för vägen tills rättsprocessen är över.

Gustafsson tycker att fastighetsägarna egentligen borde godkänna att de övertar vägen i befintligt skick, men detta görs inte så ofta. Det finns dock inget krav på att de ska godkänna vägen. Det har vidare aldrig varit ett problem i Gustafssons fall.

Runqvist säger att det är viktigt att man har ett slutsammanträde så att eventuella synpunkter på utförandet kommer fram. I Runqvists fall var alla överens och det var en av delägarna som var syssloman så ansvaret övergick aldrig utan delägarna hade ansvaret redan från början. Även Arvidsson säger att om det gjorts en gemensamhetsanläggning för en väg är det alltid föreningen som bär på ansvaret vad gäller allt från försäkringsfrågor till driften. Rent praktiskt har dock Trafikverket stått för byggandet, driften och underhållet. Därför är det viktigt att påminna om att föreningen måste förlänga eller utvidga försäkringsansvaret på REV, annars blir alla delägare solidariskt ansvariga för att föreningen inte tecknat försäkring. Arvidsson tycker dock att detta verkar fungera i praktiken, men han brukar ändå vara noggrann med att påminna föreningen om att REV måste underrättas om AL-beslutet för att det inte ska uppstå problem med försäkringsfrågan.

***Hur avslutas ärendena? Behövs redovisning och när i så fall?***

Arvidsson säger att det normalt sett redan har bildats en samfällighetsförening som ansvaret kan överföras till efter slutbesiktningen. Överlämnande av vägen får inte ske innan förvaltningen är klar.

Söderberg säger att sysslomannen alltid redovisar sitt arbete på slutsammanträdet där fastighetsägarna är med. Egentligen ska även ekonomisk redovisning göras men eftersom det är Trafikverket som utför och betalar arbetet har inte fastighetsägarna något intresse av vad vägen kostat. Enström och Gustafsson säger däremot att det protokoll som förts på slutbesiktningen får fastighetsägarna ta del av, vilket kan ses som en slags redovisning. Någon annan specifik redovisning har inte gjorts i Gustafssons fall.

Även Arvidsson säger att om man haft en FBL-förrättning med stängning av plankorsning där Trafikverket bygger på egen bekostnad behövs ingen ekonomisk redovisning. Har man haft en annan syssloman ex. en konsult som bygger åt föreningen behövs däremot redovisning för all tid och kostnader som denne lagt ner. Sysslomannen ska ha ett sammanträde där han redovisar exakt alla nedlagda åtgärder för föreningen. Denna redovisning kan alla i föreningen klandra inom 3 månader. Om förrättningslantmätaren inte får in någon klandertalan på sysslomannens redovisning kan förrättningen avslutas. Enligt Arvidsson måste förrättningslantmätaren fastställa sysslomannens redovisning, vilket i praktiken gör att det blir förrättningslantmätarens beslut som överklagas om det skulle uppstå en tvist. Dock har Arvidsson aldrig gjort en sådan fastställelse. Vidare säger han att om det handlar om byggande eller ändring av en allmän väg och man har en AL-förrättning förordnas överhuvudtaget inte någon syssloman varför någon redovisning inte krävs.

I det fall som Runqvist avslutat var alla överens och nöjda så ingen redovisning behövdes.

Lindgren menar att det är viktigt med redovisning i vanliga förrättningar eftersom det måste finnas ett underlag för att Lantmäterimyndigheten ska kunna fastställa arvodet. Lindgren anser att det är viktigt att förrättningslantmätaren klargör för sysslomannen vad som i det enskilda fallet kan behöva göras. Den kloke sysslomannen ser också till att dokumentera och i möjligaste mån förankra sina åtgärder hos berörda fastighetsägare. Lindgren säger även att syssloman enligt AL tillsätts efter det att AL-beslutet tagits.

***Ser du några brister och problem i lagstiftningen eller i praktiken?***

Enström, Gustafsson, Runqvist och Håkansson tycker att det fungerar bra på det stora hela. Söderberg tycker att en brist kan vara att förrättningslantmätare inte alltid har full koll på lagstiftningen.

Gustafsson säger att Lantmäterimyndigheten har ett ansvar att båda parter blir nöjda. När Trafikverket är sökande har de lite mer överhand vilket gör att fastighetsägarna kanske känner sig överkörda ibland. Som förrättningslantmätare försöker man uppnå samförståndslösningar men det är ändå alltid ett beslut som måste tas.

Runqvist tycker att en brist kan vara att det inte är så uttalat hur mycket kontroll förrättningslantmätaren har under byggtiden samt hur detaljerat utförandet av byggnationen ska anges.

Lindgren förklarar att förr ansågs väghållning så samhällsintressant att samhället skulle ha ett överinseende över hur den enskilda väghållningen sköttes. Om fastighetsägarna inte genomförde en anläggning efter ett AL-beslut kunde Länsstyrelsen ingripa och göra detta på fastighetsägarnas bekostnad. Vägförening var ett slags enskilt väghållningsorgan som jobbade i både små och stora tätorter. De största vägföreningarna fungerade okej men i de små och medelstora vägförningarna blev det en del missar varför det inte alltid var lätt att sitta i styrelsen i sådana föreningar. När EVL

upphävdes ändrade man inställning och ansåg istället att gemensamhetsanläggningar var en privat angelägenhet. Staten släppte då sitt överinseende och lade hela ansvaret på enskilda fastighetsägare. Är man idag inte nöjd med styrelsens arbete kan man enbart vända sig till revisorerna eller så kan man överklaga ett stämmobeslut. Ett sådant beslut kan enbart överklagas om man inte varit formellt korrekt när man fattat det. Ett dumt beslut går med andra ord inte att överklaga.

Lindgren tycker att det i praktiken finns ett problem med mer eller mindre otydliga AL-beslut. Lindgren anser att när man nu har en AL-förrättning och bildar en förening är det viktigt att man i AL-beslutet är noggrann med att ange vad föreningen ska bestå av samt hur och när anläggningen ska utföras. Problemet är att förrättningslantmätarna många gånger inte har tid och utrymme att stämma av så att stadgar och AL-beslut stämmer överens med varandra. Detta gör att många förrättningslantmätare idag enbart följer den mall som Lantmäterimyndigheten har och fattar beslut utan att riktigt tänka efter och sätta sig in i stadgarna.

Lindgren är tveksamt till hur lämpligt det rent principiellt är att Trafikverket förordnas till syssloman i trafikverksförrättningar. Lindgren anser att eftersom Trafikverket är en så pass stark part i projektet och samtidigt ett samhällsorgan som har ett regleringsbrev som talar om vad de ska göra är det motsägande att de både ska få vara en part i utbyggnadsprojektet och samtidigt få företräda de enskildas intressen. Lindgren fortsätter med att säga att han med detta inte menar att det är olämpligt att Trafikverket förordnas till syssloman och att det är fullt möjligt att de utses men att förrättningslantmätarna och Trafikverket i alla fall bör se upp så att fastighetsägarna är rätt inställda och att Trafikverkets befogenheter är klara och tydliga. Lindgren tycker därför att det finns behov av ett klarläggande över vilket förhållande en syssloman får ha till berörda sakägare. Lagen behandlar inte jävsfrågan särskilt tydligt vilket Lindgren anser vara en brist. Han tycker att det är viktigt att förrättningslantmätaren är medveten om sin roll som opartisk myndighet. Det är även viktigt att fastighetsägarna som man jobbar med eller ibland emot också förstår att Lantmäterimyndigheten är opartiska. Lindgren ser det som ett bekymmer att Lantmäteriledningen antyder på att förrättningslantmätarna ska särbehandla stora aktörer, eller s.k. storkunder, och gå in i deras projekt vad avser tidplaner, ekonomi m.m. Det är detta som kan göra myndigheten jävig enligt Lindgren.

Lindgren tycker också att det är viktigt att man tänker igenom vilken styrning eller medverkan Lantmäterimyndigheten ska ha i genomförandeprocessen. Han ser det som en fördel att Lantmäterimyndigheten skulle kunna följa processen och ha möjlighet att underhand kunna styra eller ompröva vissa delar i utförandet. Såsom det är idag riskerar man att någon skulle kunna påkalla avregistrering av AL-beslutet i de fall då utförandet skiljer sig avsevärt från beslutet. I dag tar man först ett AL-beslut utan att ersättningen är slutprövad vilken justeras efterhand som arbetet utförs. Enligt Lindgren är det i dessa moment som bekymmer kan uppstå.

Ytterligare ett problem är att AL-beslutet prövas av en och samma myndighet, ofta av en och samma förrättningslantmätare, medan genomförandet av beslutet berör många

olika aktörer. Särskilt när Trafikverket är inblandad är alltifrån entreprenören och Trafikverkets projektledare till markförhandlaren involverade. Detta gör att det föreligger en särskild risk för att en del av arbetet utförs utan någon styrelse och koppling till AL-beslutet. Detta betyder dock inte att man ska ta bort kravet på tydliga och objektsanpassade beslut. Lindgren tänker sig att en lösning kanske kunde vara att man även i AL inför en möjlighet att bygga anläggningen under pågående förrättning, på samma sätt som för gemensamma arbeten i FBL.

Lindgren anser att man ska ha god kännedom om det regelverk som finns och agera med de verktyg som står till buds där det behövs. Vidare tycker han att man ska anpassa beslut och åtgärder till det aktuella fallet, vara tydlig i sin roll och sina beslut. Slutligen ska man ha respekt för alla sakägares ställning och inställning. Lindgren menar att detta tillsammans med några mindre lagändringar är lösningen på hur allt blir bättre och effektivare.

Arvidsson menar att när Trafikverket i skadeförebyggande åtgärd gör något med en bana eller väg har Lantmäterimyndigheten inte möjlighet att direkt i samband med AL-beslutet förordna Trafikverket till syssloman för de enskilda vägarna. Det är först när det kan befaras att anläggningen inte kommer att komma till stånd som Lantmäterimyndigheten efter begäran kan förordna en syssloman. Med andra ord skiljer sig regelverket i AL helt från det i FBL. Arvidsson anser att det är smidigt att man i samband med FBL-förrättningar kan ta ett FBL-beslut som en preliminärfråga och utse Trafikverket till syssloman direkt. Därefter kan en AL-förrättning göras för bildandet av gemensamhetsanläggningen. Arvidsson säger att det då inte behöver tas upp någon sysslomannaredovisning heller. Arvidsson anser att det borde införas en regel där förrättningslantmätare har möjlighet att förordna en syssloman direkt i samband med AL-beslutet.

Vid byggande av en väg görs normalt en AL-förrättning, men om markutbyte ska ske i samband med vägbygget kan ett tilläggsyrkande göras på en FBL-förrättning. Arvidsson har hittills inte utnyttjat denna möjlighet.

Lantmäterimyndigheten bildar en gemensamhetsanläggning som en preliminärfråga vilken ska ta över och äga den enskilda vägen som byggs. Formellt sett är det samfällighetsföreningen som ska bygga vägen. I protokollet brukar man dock skriva att Trafikverket åtar sig att bygga vägen, men Lantmäterimyndigheten kan inte besluta att de faktiskt ska göra det vilket Arvidsson ser som en klar brist. I praktiken bygger Trafikverket ut vägen enligt Lantmäterimyndighetens beslut eftersom det är en skadeförebyggande åtgärd, men de blir aldrig sakägare. Avdelning bana på Trafikverket däremot är sakägare för de äger järnvägsfastigheten. Trafikverket kan därför agera som fastighetsägare i FBL, vilken i sin tur kan bli en AL-förrättning eftersom ersättningsvägar ska byggas. Lantmäterimyndigheten kan då besluta vad Trafikverket som syssloman ska göra. Arvidsson ser det som en klar brist att man inte kan ta beslut om syssloman med en gång i AL-förrättningar. Det förväntas att en samfällighetsförening inrättas i samband med att det preliminära AL-beslutet tas och att föreningen ska bygga ut vägen.

Arvidsson tycker även att det är ett problem när Trafikverket blir syssloman då det råder en del svåra upphandlingsregler i enlighet med LOU. Förut kunde Banverket anlita ett litet byggföretag som de visste kunde bygga en väg, vilket oftast blev mycket billigare och gick snabbare än med de nya regler som finns idag. Enligt LOU måste Trafikverket nu lägga ut vägen på anbud där krav på upprättande av miljökonsekvensbeskrivning, profilplan m.m. finns. Detta gör att de små aktörerna som ofta inte klarar av så svåra upphandlingar hamnar utanför och istället blir det stora företag såsom Skanska, NCC eller PEAB som får jobbet. Detta innebär ofta längre tid och högre kostnader för vägens utförande.

För att lösa detta problem kan man enligt Arvidsson istället förordna en sakkunnig som bygger vägen och har rätten att anställa vem den vill. Den sakkunnige fakturerar Lantmäterimyndigheten som skickar vidare till Trafikverket. Han påpekar dock att detta bara använts vid små vägbyggnadsåtgärder. Ett annat problem kopplat till detta är diskussionen om att förrättningslantmätaren måste upphandla sakkunnig. Oftast är det en speciell kompetens man söker och för en oklar omfattning på arbetet. Behov uppstår dessutom ofta att med kort varsel och i en brådsökande, tidspressad förrättningsituation hinna göra en upphandling.

## 8.2 Intervjuer med anställda på Trafikverket

Intervjuer har gjorts med sju anställda på Trafikverket runt om i landet. Nedan följer en kort presentation av dessa:

- **Olof Weberup** är markförhandlare och arbetar i Malmö. Han har jobbat på före detta Banverket och numera Trafikverket i 13 år. Efter omorganisationen av Banverket och Vägverket jobbar han fortfarande främst med järnvägsfrågor.
- **Anders Höljman** började på Banverkets tid och har sammanlagt arbetet i organisationen i 11 år. Innan dess har han varit förrättningslantmätare på Lantmäterimyndigheten i 10 år. Höljman arbetar på kontoret i Luleå där han är markförhandlare och har mest arbetat med järnvägsfrågor men har på senare tid även arbetat en del med vägfrågor.
- **Lars-Erik Eriksson** jobbar som markförhandlare både med järnväg- och vägfrågor. Han har varit konsult på Trafikverket i 14 år och har bl.a. varit med i Projekt Botniabanan, Ådalsbanan, E4 Sundsvall och innan dess var han förrättningslantmätare på Lantmäterimyndigheten.
- **Cecilia Frances** har arbetat på Banverket och Trafikverket i sammanlagt 14 år. Hennes uppgift idag är att pröva järnvägs- och vägplaner inför att de ska fastställas så att man kan bygga det man tänkt sig. Frances jobbar både med järnväg- och vägfrågor och sitter i Gävle men tillhör avdelningen juridik och planprovning i Borlänge.
- **Curt Jansson** har jobbat på SJ, Banverket och Trafikverket i 29 år och innan dess jobbade han på Länsstyrelsen i 9 år med plan- och byggfrågor. Som



markförhandlare på Trafikverket i Gävle handlar hans ärenden mest om järnvägsfrågor, dvs. stängning av plankorsningar m.m.

- **Mikael Gustafsson** har arbetat som markförhandlare i ca 7 år på Trafikverket och sitter i Halmstad, där han främst har haft hand om vägfrågor.
- **Jonas Olsson** har arbetat som markförhandlare på Trafikverket i snart 5 år och sitter i Linköping, där han främst har hand om vägfrågor.

***Är det möjligt för Trafikverket att tacka nej till att vara syssloman i en trafikverksförrättning?***

Ingen av de intervjuade från Trafikverket har varit med om att Trafikverket tackat nej till att vara syssloman. De flesta tror att det skulle vara möjligt rent teoretiskt men att det är osannolikt att det skulle hända i verkligheten.

Eriksson och Weberup säger att Trafikverket måste ordna en lösning för de enskilda vägarna. Trafikverket vill ha beslutet utfört och det är då en förutsättning att de enskilda vägarna byggs eller ändras om det skulle behövas. Genom att bli utsedd som syssloman för vägbygget får Trafikverket större möjlighet att styra genomförandet. Eriksson säger vidare att Trafikverket för en nära dialog med fastighetsägarna så att de får vara med och bestämma utformningen av den enskilda vägen, vilket han tycker är positivt. Weberup säger även att Lantmäterimyndigheten exempelvis kan villkora att en plankorsning t.ex. inte får stängas om Trafikverket inte först bygger den enskilda vägen. Vidare tror han att det hade kunnat fungera om Trafikverket samarbetat med en kommun, konsult eller sakägare och att de då skulle kunna vara syssloman istället. Men eftersom Trafikverket är väl insatt i hur vägar ska byggas torde det ändå vara mest naturligt att de blir förordnade som syssloman. Hur man än går tillväga blir det ändå Trafikverket som får betala i slutändan.

Höjlman har aldrig funderat på det men tror att det borde vara möjligt för Trafikverket att tacka nej. Han anser att det då istället får vara upp till Lantmäterimyndigheten att utse en syssloman när man ska göra ett gemensamt arbete.

Jansson säger att eftersom det är Trafikverket som söker lantmäteriförrättningen måste de troligtvis komma med ett bra förslag på vem som annars skulle vara syssloman. Men Trafikverket vill vara syssloman så det skulle förmodligen inte hända. Frances säger också att det är möjligt att tacka nej men att Trafikverket normalt inte gör det då Trafikverket önskar att vara syssloman.

Olsson säger att eftersom det är Trafikverket som initierar förrättningen och vill att vägen ska byggas ser han inga incitament som motiverar att Trafikverket skulle tacka nej till att vara syssloman om det inte finns alternativ där någon annan bygger vägen. Frågan har vad han vet aldrig prövats i domstol varför det är svårt att säga om det är möjligt eller ej. Trafikverket skulle kunna överklaga Lantmäterimyndighetens sysslomannabeslut för att få svar på frågan.

***Hur vanligt är det att Trafikverket blir förordnande till syssloman? Kan det vara någon annan som förordnas och har det i så fall hänt? Är det mer fördelaktigt att Trafikverket förordnas istället för någon annan?***

Utifrån de vi pratat med har alla sagt att det allra vanligaste är att Trafikverket blir syssloman men att det skulle vara möjligt att någon annan var det. De flesta är överens om att det är enklast att Trafikverket är syssloman eftersom det är de som ska betala i slutändan och har kunskapen samt ofta maskiner på plats.

Weberup säger att om man ska bygga på någon annans mark kan man ha ett lantmätarbeslut och då måste en syssloman förordnas. Enligt Weberup måste Trafikverket i princip bli syssloman för att kunna genomföra det de vill. Trafikverket måste betala för ersättningsvägen, antingen i form av en nybyggd/ombyggd väg eller i form av ersättning. Vidtas inga åtgärder för de enskilda vägarna kan inte heller plankorsningen slopas.

Eriksson tror inte att det är vanligt att någon annan än Trafikverket förordnas till syssloman. Trafikverket ska betala och vill därför ha kontroll över byggnationen. Man riggar upp en organisation som har kunskap och som passar för genomförandet av projektet. Organisationen har då den kompetens som behövs för de olika situationer som kan uppstå. Projektet har en tidsplan och budget som de måste ha koll på och om man skulle blanda in någon annan skulle det troligtvis vara svårt.

Frances berättar att hon varit med om ett fall där en enskild fastighetsägare förordnades till syssloman men att detta inte torde vara vanligt. Det skulle förmodligen vara möjligt att en kommun eller en vägförening var syssloman men det är inget hon varit med om.

Jansson säger att det kanske har hänt 7-8 ggr under hans år att någon annan än Trafikverket förordnats till syssloman i trafikverksärenden. I de fallen har exempelvis Skogsvårdsstyrelsen eller enskilda markägare varit syssloman istället.

Olsson säger att man i frågan om Trafikverkets roll som syssloman behöver skilja på om det handlar om järnvägs eller vägprojekt. Där Trafikverket är fastighetsägare kan de söka lantmäteriförrättning enligt FBL och/eller AL. I vägprojekt är Trafikverket inte fastighetsägare och kan endast söka enligt AL med stöd av VägL 20 a, 25, 60 §§. Kulturen kring sysslomän borde därför vara lite olika på järnvägsidan i jämförelse med vägsidan.

Enligt Olssons erfarenhet är det ganska ovanligt att Trafikverket blir förordnade som syssloman men han har i stort sätt bara arbetat med rena vägprojekt. Olsson försöker istället lösa så mycket som möjligt med avtal direkt med berörda markägare och föreningar, då slipper han oklarheterna med sysslomannens rättigheter till förtida tillträde vid en AL-förrättning. Problemen med avtalen uppstår främst när sakägarkretsen är ”större”. Det blir arbetsamt att få enskilda tillstånd av samtliga sakägare i en större sakägarkrets och här får man göra en bedömning vad som är smidigast. I vissa fall blir det nödvändigt att få preliminärbeslut och bli utsedd till syssloman.

Olsson har aldrig varit med om att någon annan blivit förordnad som syssloman i en anläggningsförrättning initierad av Trafikverket. Det skulle kunna vara någon annan än Trafikverkets entreprenör som bygger de enskilda vägarna även om han inte hört så många exempel på det. Ett incitament att lämna uppdraget till någon annan kan vara att de vill göra mer åtgärder på det enskilda vägnätet än vad som är skäligen anledning av den nya vägen samt ibland har markägare mycket goda resurser att bygga själva. Det är viktigt att alla parter åtaganden är tydligt dokumenterade oberoende av vem som utför arbetet.

***Kan Trafikverket hoppa av uppdraget när de väl tagit sig an det?***

Ingen av de intervjuade har någonsin varit med om det. Det råder delade meningar om det skulle vara möjligt för Trafikverket att hoppa av uppdraget.

Weberup har aldrig varit med om att detta hänt men tror att det borde vara möjligt för Lantmäterimyndigheten att ompröva beslutet. Även Höljman tror att det borde vara möjligt men att det inte är något han funderat på.

Frances anser att Trafikverket borde kunna hoppa av uppdraget, men då får man vända sig till Lantmäterimyndigheten. Lantmäterimyndigheten kan besluta att utse någon annan om sysslomannen inte sköter sig, exempelvis om bygget inte påbörjats. Folk kanske har förberett sig på något vis att det ska byggas men så händer ingenting, då har man som syssloman inte skött sig. Detta har aldrig hänt vad Frances vet.

Jansson tror att Trafikverket skulle bli stämde civilrättsligt om de hoppade av uppdraget, men säger samtidigt att de aldrig hoppat av sitt uppdrag som syssloman vad han vet.

Inte heller Gustafsson, Eriksson och Olsson har varit med om att det har hänt och de tror att det förmodligen inte kommer att hända heller. Olsson säger att bygger man inte under beslutstiden och ingen ansökt och fått beviljat förlängning förfaller beslutet enligt AL. Då borde även sysslomannabeslutet förfalla om ett sådant förordnande skett.

***Är det någon som följer upp Trafikverkets arbete så att allt utförs i enlighet med det som bestämts? Hur mycket styrs i handlingarna? Vem bestämmer hur vägen ska byggas? Vad händer om Trafikverket bygger fel?***

De flesta anger att det bestäms i lantmäteribeslutet hur vägen ska utformas och att man ofta hänvisar till standarder och vägklasser. Vidare säger de flesta att fastighetsägarna får vara med och bestämma utformningen av vägen/vägarna i många fall. När vägen är byggd sker ofta en slutbesiktning men det finns inga klara riktlinjer på hur detta ska göras och vilka som ska vara med vid besiktningen. Det är en uppgörelse mellan entreprenören och Trafikverket. Om vägen inte uppfyller det som bestämts i lantmäteribeslutet kan fastighetsägarna klaga på detta till MMD.

Weberup säger att när arbetet ska göras som ett gemensamt arbete bygger man i enlighet med Lantmäterimyndighetens FBL-beslut. I beslutet anges att anläggningen ska byggas enligt någon form av projekteringshandling som följer någon form av standard. Har Lantmäterimyndigheten missat att ta ett sådant beslut föreligger en risk för att en tvist uppstår.

När vägen är slutförd har Trafikverket först en slutbesiktning mellan Trafikverket och entreprenören och därefter en besiktning med Lantmäterimyndigheten enligt Weberup. Det kunde dock i vissa fall varit bättre om besiktningen med Lantmäterimyndigheten hade skett före slutbesiktningen så att alla fel och brister kunde ha upptäckts före och inte efter slutbesiktningen. Det händer även att ordförande i samfällighetsföreningen och Lantmäterimyndigheten är med på slutbesiktningen.

Ett vanligt fel som Trafikverket gör är enligt Weberup att man glömmer bort åker- och skogsavfarter i projekteringsfasen. Eftersom entreprenören alltid bygger efter projekteringshandlingen blir det ofta så att man får rätta till dessa fel i efterhand om man glömt bort dem i projekteringen. Ett annat problem som Weberup nämner är fallet i Hyllstofta, se avsnitt 6 Rättsfall. Han tror att ett av problemen i fallet är att Trafikverket inte har följt upp Lantmäterimyndighetens beslut om projekteringsstandard i projekteringen. Detta har lett till att Trafikverket i samband med slutbesiktningen har godkänt entreprenaden trots att vägen inte har byggts enligt Lantmäterimyndighetens beslut. När fastighetsägaren nu överklagat avslutningsbeslutet blir det troligtvis Trafikverket som får göra om vägen på egen bekostnad, enligt Lantmäterimyndighetens beslutade standard.

Höljman säger att både AL-beslutet och FBL-beslutet brukar vara kopplat till en vägklass. Själva beslutet i sig är inte så detaljerat men eftersom de hänvisar till en vägklass som i sin tur är detaljerad blir det ganska styrt hur vägen ska byggas. Både Skogsstyrelsen och Trafikverket har detaljerade vägklasssystem vad gäller vägens bärighet och geometri, vändplaner m.m. Projektering vad gäller vägens exakta läge skiljer sig från fall till fall. Ibland har Höljman varit med om att markägare tyckt att den enskilda vägen inte följer vägklassens standard. I FBL finns en redovisningsplikt och då finns även en möjlighet till klandertalan hos MMD. Däremot är Höljman osäker till om det finns någon motsvarighet vad gäller klandertalan i AL.

Höljman säger att Trafikverket brukar ha en entreprenadbesiktning med entreprenören där man kollar så att allt gjorts i enlighet med lantmäteribeslutet. Därefter följer förrättningslantmätaren upp Trafikverkets arbete som syssloman i en annan besiktning. Förrättningslantmätaren undersöker att allt är byggt enligt beslutet och kan göra anspråk gentemot Trafikverket om de anser att vägen inte stämmer överens med det beslut som tagits. Förrättningslantmätaren har ingen relation till entreprenören och kan därmed inte göra några anspråk gentemot denna vilket Trafikverket kan göra i ett senare skede. Detta är tillvägagångssättet för järnvägsfrågor enligt Höljman men han är osäker på om det samma gäller för vägfrågor.

Vid stängning av plankorsningar är Trafikverket som vilken markägare som helst eftersom de äger den tjänande fastigheten där servitutet ska upphävas, säger Höljman. Lantmäterimyndigheten brukar ha en sakkunnig i vägbyggnadsfrågor som i samråd med sakägarna plockar fram vägförslag. Det är vanligt att en arbetsgrupp utses bland sakägarna som utarbetar förslag. Förslaget som upprättas tas sedan upp på ett lantmäterisammanträde. Vid detta sammanträde kan man ha vägen mer eller mindre projekterad. Ibland är det Trafikverket som projekterar den enskilda vägen med hänsyn till vad arbetsgruppen och den sakkunnige kommer fram till medan det ibland är den sakkunnige som projekterar. Trafikverket får en mer aktiv roll vid järnvägsfrågor eftersom de i sådana fall är sakägare precis som alla andra enligt Höljman.

Enligt Eriksson tar Trafikverket fram projekteringshandlingar som visar hur man ska bygga. Dessa handlingar ska användas när man ska föra dialoger med fastighetsägare för att visa hur det är tänkt att vägen ska utformas. När vägen är byggd sker det en slutbesiktning och då är det Lantmäterimyndigheten eller Lantmäterimyndighetens sakkunnige som besiktigar och kontrollerar att den är byggd enligt handlingar och inte någons fria tyckande. Det blir alltså en besiktning och en slutrapport från Lantmäterimyndigheten sida.

I samband med förrättningar så utses det en vägsakkunnig som tar fram en förprojektering där det står hur vägen ska utformas, säger Frances. Av förprojekteringen brukar det framgå var vägen ska gå, standard osv. Denna projektering ligger till grund för FBL-beslutet och då ska den följas.

Enligt Frances är det olika om fastighetsägarna får vara med och bestämma eller inte. När Frances arbetade med detta utsåg lantmäterimyndigheten i vissa delar av landet en vägsakkunnig och en kommitté på första sammanträdet. Kommittén bestod av representanter från fastighetsägarna som tillsammans med den vägsakkunnige tog fram ett förslag på hur vägen/vägarna skulle utformas. Eftersom det i slutändan var Banverket som skulle betala fick Banverket undersöka förslaget och framföra synpunkter innan något beslut fastställdes. Fördelen med detta arbetssätt var att fastighetsägarna var med på förslaget och den vägsakkunnige fick reda på saker som han kanske inte annars hade fått reda på. På andra ställen i landet gick Banverket ut och tittade vilka plankorsningar som skulle stängas och vilka ersättningsvägar som borde byggas. Sedan gjorde Banverket själv projekteringshandlingar och sökte en Lantmäteriförrättning för att visa det färdiga förslaget för fastighetsägarna.

Vidare säger Frances att efter vägarnas färdigställande skulle det göras en slutbesiktning med Banverket, entreprenören och en opartisk besiktningsman där även Lantmäterimyndigheten ibland kunde vara med. Inför den besiktningen gjorde Banverket ibland en förbesiktning med representanter från fastighetsägarna. Fastighetsägarna fick då möjlighet att klaga och Banverket kunde då ta med sig synpunkterna till slutbesiktningen och påpeka dessa saker hos entreprenören. Om det var relevanta saker som togs upp kunde Banverket se till att det rättades till. Ett annat problem var avvikelser mellan byggd och beslutad väg vilket berodde på att Banverket kanske inte alltid hade beställt jobbet av entreprenören i enlighet med vad beslutet sade.

Enligt Jansson kontrollerar Trafikverkets projektledare entreprenörens arbete varje vecka. Lantmäterimyndigheten kommer aldrig ut under det pågående arbetet men det händer att de kommer ut och kollar när allt är färdigt innan de ska ta beslut om överlämnandet. Lantmäterimyndigheten har alltid en projektering som ligger till grund för FBL-beslutet. Fastighetsägarna har ofta varit med under projekteringen och kommit med förslag på hur vägen ska utformas. Däremot är det inte alltid alla som tycker likadant men där har de i alla fall en möjlighet att vara med och påverka. Fastighetsägarna kan klaga på vägen inom tre månader efter att beslutet om överlämnade är taget och Trafikverket brukar då rätta till de klagomål på brister som kommer in. Det kan vara alltifrån radier på kurvor, för djupa och tvära lutningar i diken eller att de vill att räcken ska sättas upp e.d. Om fastighetsägaren klagar på något som Trafikverket egentligen inte behöver bygga enligt lantmäteri beslutet brukar Trafikverket ändå bygga det om det är relevant. Jansson säger att de inte ser besluten som hugget i sten, det kan ha blivit bortglömt i projekteringsunderlaget.

Gustafsson anger att det inte finns någon formaliserad rutin för kontroll av det arbete som Trafikverket i egenskap av syssloman utför i AL-förrättningar. I praktiken följs arbetet upp av fastighetsägarna och Lantmäterimyndigheten. Trafikverket har löpande kontakt med fastighetsägarna och de är ofta väldigt inblandade. Dessutom har Lantmäterimyndigheten också en viss kontroll.

Olsson säger att i det fall det är möjligt skrivs avtal med markägare och befintliga föreningar om hur vägen ska utformas. Samråd görs med sakägarna under planprocessen om de enskilda vägar som ska anläggas med anledning av vägplanen, även om dessa vägar inte blir fastställda. De handlingar som arbetas fram används som underlag för överenskommelserna. Det finns således en överenskommelse mellan berörda sakägare och Trafikverket om hur vägen ska byggas. Uppföljningen görs av avtalsparterna och om det inte är byggt enligt avtal ser Trafikverket till att justera vägen. Trafikverket tillsammans med sakägarna bestämmer således hur vägen ska byggas, först när detta inte går att lösa frivilligt nyttjas Lantmäteriets tvångsåtgärder. Sakägarna har enligt Olssons erfarenhet goda incitament att få till det omkringliggande vägnätet även om de motsätter sig den allmänna vägen. Vidare säger han att det är viktigt att man inte brister i samråden och verkligen undersöker att det inte finns opinion mot föreslagna vägar för då riskerar man att Lantmäterimyndighetens beslut kan strida mot avtalen. Avtalen delges förrättningslantmätaren som tar med dem i förrättningen.

***Behövs redovisning och när i så fall? Brukar man redovisa?***

De flesta intervjuade uppger att Trafikverket som syssloman brukar redovisa utformningen av vägen när den är byggd, dock gör inte alla detta. Den ekonomiska redovisningen anser de att fastighetsägarna inte har intresse av varför detta inte görs.

Höljman uppger att den enskilda vägens utformning blir redovisad i och med att man besiktigar vägen. Lantmäterimyndigheten brukar ge möjlighet till fastighetsägare att delta vid besiktningen. Lantmäterimyndigheten brukar dessutom ibland ha en sak-

kunnig som en hjälpande hand när de ska kontrollera att allt är byggt ordentligt. Höljman tror att detsamma gäller vid vägfrågor. Kravet på att syssloman ska lämna ekonomisk redovisning blir inte aktuell då Trafikverket betalar för de vägar som byggs.

Frances säger att på slutbesiktningen upprättas ett protokoll som skickas till Lantmäterimyndigheten. På lantmäterisammanträdet redovisar sysslomannen utförda arbeten. Fastighetsägarna har sedan tre månader efter redovisningen på sig att klandra redovisningen av utförda arbeten. Där gör Lantmäterimyndigheten olika beroende på vilken förrättningslantmätare som handlade förrättningen. Vissa förrättningslantmätare väntade med att slutföra lantmäteriförrättningen och överlåta vägen tills det gått tre månader medan vissa tog AL-beslutet direkt eller till och med före vägen var byggd för att snarast kunna avsluta förrättningen.

Enligt Jansson har man ett lantmäterisammanträde för sysslomannens redovisning där projektledaren förklarar/redovisar vad som gjorts m.m. Tre månader efter det sammanträdet, då besvärstiden gått ut, går ansvaret och förvaltningen över till sakägarna.

Gustafsson uppger att det i samband med vägfrågor inte funnits några rutiner för redovisning och därmed har Trafikverket inte varit så duktiga på detta i hans område. Gustafsson ser detta som en brist och anser att de måste bli bättre på att redovisa.

Olsson säger att det finns en redovisningsskyldighet men det sällan kommer komma upp frågor om redovisning. Som han ser det finns det inget incitament för anläggningsägaren att få en ekonomisk redovisning då kostnaden för bygget inte påverkar dem. Olsson har aldrig redovisat ekonomin av kostnaderna för att bygga en enskild väg. Är någon annan än Trafikverket utsedd till syssloman men Trafikverket ska betala är det dock viktigt med redovisning om man inte redan har avtalat om ett fast ersättningsbelopp vilket borde vara att föredra. Olsson säger att den tekniska redovisningen normalt består av Trafikverkets framtagna handlingar eller så beskrivs det i de avtal som ligger till grund för genomförandet.

***Kan det hända att sysslomannen blir ersättningsskyldig om det finns missnöje över sysslomannens utföra arbete? Har det hänt?***

De flesta verkar eniga om att Trafikverket rättar till de fel som uppstår om de är skäliga. Det verkar också som att de flesta fastighetsägarna är nöjda med Trafikverkets arbete utifrån vad som sagts i intervjuerna. Alla verkar överens om att missnöjda fastighetsägare får föra klandertalan.

Trafikverket bygger sällan så att fastighetsägarna blir missnöjda enligt Weberup. De standarder som Trafikverket bygger efter håller en väldigt hög klass varför de flesta fastighetsägare ofta är väldigt nöjda.

Höljman säger att det kan hända att det utförda arbetet ibland får bättras på. Men i det stora hela verkar det inte vara några problem med missnöjda markägare. Höljman har själv endast varit med om ett fall där klandertalan förts.

Det händer troligtvis inte att Trafikverket blir ersättningsskyldig i form av pengar men missnöje kan finnas, säger Eriksson. Det har varit olika i olika projekt. I ett projekt hade Trafikverket en egen ”vägsakkunnig” som rättade till sådant som fastighetsägarna ville ha gjort medan i ett annat projekt fanns inget behov av ”särskild sakkunnig” då det inte fanns några klagomål. Eriksson menar att Trafikverket rättar till problemen om de är skäligen varför det inte blir fråga om ersättning i form av pengar. Ofta har parterna diskuterat mycket innan så fastighetsägarna är väl förbredda och målet är att alla ska bli nöjda. Fastighetsägare är ofta förnuftiga och parterna visar ömsesidig respekt mot varandra. Om klagomålen inte är skäligen säger Trafikverket nej och då får fastighetsägarna föra talan i domstol istället.

Frances säger att om det finns missnöje att det inte är byggt enligt beslutet får Trafikverket rätta till det. Skulle däremot någon lida skada borde de kunna stämma Trafikverket i MMD. Enligt Jansson kan sakägarna dessutom överklaga alla beslut under förrättningen och oftast rättar Trafikverket till det. Gör inte Trafikverket sin uppgift tror Gustafsson att de kan bli ersättningsskyldiga.

Olsson säger att om det finns missnöje mot syslomannens arbete borde det röra vägens utseende och/eller funktion. Tvisten står då om huruvida vägen är byggd enligt avtal, alternativt enligt Lantmäterimyndighetens beslut, eller inte. Har man fått tillstånd om tillträde från Lantmäterimyndigheten får de avgöra om den är byggd på rätt plats. Vid tillstånd genom avtal får MMD döma huruvida vägen är byggd på rätt plats. Vägens funktion och utformning prövas vid tvist i MMD. Finns skadeståndsanspråk på grund av brister i vägen får detta prövas civilrättsligt. Olsson har bara varit med om fall då de synpunkter som kommit till Trafikverket som sysloman/avtalspart har kunnat hanteras utan prövning. Att man uttrycker missnöje bedömer han vara vanligare då det krävs ett tvångsbeslut och risken att förrättningen drar ut på tiden ökar när man inte kan komma överens frivilligt.

***När i processen blir syslomannen förordnad i en AL- respektive FBL- förrättning?***

De flesta är överens om att syslomannen förordnas redan i början av processen i både AL- och FBL-förrättningar. I Olssons fall däremot som har hand om vägfrågor har överenskommelser träffats och därmed har inte sysloman förordnats.

Weberup säger att det är en punkt i dagordningen på lantmäterisammanträdet att förordna sysloman. Enligt Eriksson är Trafikverket egentligen bara intresserad av att få mandat med hjälp av den lagstiftning som finns. Trafikverket vill få rätt att bygga, markåtkomst och tillträde samt få beslutat om hur de får bygga. Man har en dialog med fastighetsägare där även Lantmäterimyndigheten kan medverka och sedan tas projekteringshandlingar fram. Trafikverket har alltid informationsmöten och dialoger med berörda så det kommer aldrig som en överraskning när bygget påbörjas. Antingen avtalar Trafikverket med fastighetsägarna direkt om markåtkomsten eller ansöker om en Lantmäteriförrättning eller också gör man både och. Det första alternativet görs bara i fall där det är en mindre krets med sakägare. I ett sådant fall är inte Lantmäterimyndigheten inblandad alls. Efter att vägen är byggd ansöker man om en AL-



förrättning hos Lantmäterimyndigheten om det behövs. I de andra fallen då Trafikverket sökt lantmäteriförrättning blir de förordnade från början.

Trafikverket söker lantmäteriförrättning och Lantmäterimyndigheten ger då förslag till sakägarna att Trafikverket kan vara syssloman och utföra arbetet, säger Jansson. Sakägarna brukar inte ha något emot det utan yrkar på att Trafikverket ska vara det. Sakägarna vill oftast själva slippa att göra något så de tycker att det är bra att Trafikverket utför jobbet. Det är trots allt Trafikverket som sökt, säger Jansson.

Olsson har inte varit insatt i så många fall där det förordnas syssloman men när det görs kan det ske samtidigt som man tar preliminärbeslutet och beslut om förtida tillträde, d.v.s. tidigt i processen. En synpunkt som framförts till honom om detta är att Lantmäterimyndighetens preliminära AL-beslut och beslut om förtida tillträdet borde vinna laga kraft innan man tar beslut om syssloman.

***Är det vanligt att Trafikverket sköter förvaltningen av den enskilda vägen en tid efter byggandet? Hur lång tid förvaltas vägen i så fall innan den övergår till samfällighetsföreningen?***

Utifrån de svar vi fått verkar det inte vara vanligt att vägen förvaltas av Trafikverket efter att den är färdigbyggd utan ofta sker det en naturlig övergång. Det händer dock i vissa fall att Trafikverket fortsätter att sköta vägen. Den bidragande faktorn till detta vara antingen att ett överklagande av vägen skett eller att Lantmäterimyndighetens handläggningstider dröjt.

Weberup säger att Trafikverket har en skyldighet att förvalta vägen fram till att överlämnande sker. Ett överlämnande av en färdigbyggd väg kan inte ske förrän noterade besiktningsanmärkningar är åtgärdade. Vidare säger Weberup att det finns exempel på fall där Trafikverket förvaltat vägen i flera år efter utförandet av den men att detta är undantagsfall. Detta beror på att Lantmäterimyndigheten av någon anledning väntat med att ta AL-beslut.

Höljman säger att det har hänt att Trafikverket förvaltat vägen efter att denna är färdigbyggd. Han beskriver processen med det gemensamma arbetet som att man först utför arbetet och sedan gör en AL-förrättning där man fördelar andelstal m.m. Det är framförallt i sådana fall då en lantmäteriförrättning har dragit ut över tiden som Trafikverket fått stå för förvaltningen, men i det stora hela tror inte Höljman att det sker så ofta. Det är enbart i undantagsfall som det uppstått problem med markägare som motsätter sig att överta den enskilda vägen. Höljman säger att det dock har hänt att markägare har åsikten att Trafikverket alltid bör stå för förvaltningen av vägen. Skulle den enskilda vägen vara en förutsättning för att ha en lämplig fastighet kan däremot fastighetsägarna tvingas in i gemensamhetsanläggningen varför en överföring inte torde vara ett problem. I de fall då Lantmäterimyndighetens beslut dröjt har ibland Trafikverket fått stå för förvaltningen av vägen under tiden vilket i vissa fall har handlat om flera år. Eftersom det är en nybyggd väg är det inte så stora underhållskostnader utan främst snöröjning som Trafikverket får stå för.

Eriksson anser att det beror lite på vad beslutet säger men oftast sköter Trafikverket förvaltningen tills den är klar dvs. besiktigad och godkänd. I vissa beslut står det att förvaltningen övergår när vägen är klar. Ibland förvaltas den enskilda vägen tills en gemensamhetsanläggning har bildats för den, dvs. tills AL-beslutet vunnit laga kraft. I vissa fall har det tryckts på att Trafikverket ska förvalta vägen t.ex. ett år till och har det funnits skäl har vi gjort det, säger Eriksson. Annars brukar det vara en naturlig övergång av förvaltningen när vägen är klar. Det är bara i speciella fall förvaltningen sköts längre, t.ex. när det blir konflikter.

Frances säger att överlämnandet av förvaltningen beror på när förrättningslantmätaren tar AL-beslutet. En del tog AL-beslutet innan FBL-beslutet men ofta när Frances jobbade med detta togs AL-beslutet efter. Om AL-beslutet tas efter kan det bli någon sorts mellantid där Trafikverket får sköta om vägen. Det har hänt i för många fall att det blivit så och Trafikverket har då fått ta hand om vägen åtminstone under klander-tiden på tre månader. Frances vet fall där sakägarna inte velat ta över vägen överhuvudtaget. En annan faktor till varför Trafikverket ibland får sköta vägen längre än nödvändigt är när Lantmäterimyndigheten haft resursbrist så de inte har hunnit ta beslut. Frances anser att det kan vara bättre att bilda en förening innan som kan ta över vägen.

Jansson säger också att det händer att Lantmäterimyndigheten inte hinner med att handlägga ärenden varför de kan bli liggande. Trafikverket förvaltar vägen fram till tre månader efter redovisning skett, men om Lantmäterimyndigheten inte kallar till sammanträde kan Trafikverket inte redovisa och får då fortsätta förvalta vägen. Det-samma gäller om FBL-beslutet blir överklagat, även då får Trafikverket förvalta vägen fram till ärendet är avgjort.

Även Gustafsson säger att förrättningar har en tendens av att släpa varför överlämnandet kan dröja allt från några månader till några år. Han säger att anledningen till detta har varit resursbrist hos Lantmäterimyndigheten eller Trafikverket samt att man inte kommit överens om ersättningar. En annan anledning har varit att Lantmäterimyndigheten helst ser att alla är överens så att man undviker överklaganden, varför det tagit lite längre tid. Om alla är överens kommer överlämnandet av vägen att ske naturligt.

Olsson har aldrig varit med om att Trafikverket förvaltar vägen. Trafikverket som syssloman/avtalspart äger inte vägen utan bygger bara vägen och meddelar när den är färdig. Förr förvaltade Vägverket vägar med anledning av tidigare lagstiftning till dess att lantmäteri-besluten vann laga kraft.

***Är det något i processen som försvårar arbetet med sysslomän eller fungerar det bra på det stora hela?***

De flesta anser att det fungerar bra generellt med Trafikverket som syssloman.

Frances säger att man måste ha en syssloman, det är bra att man utser en ansvarig för jobben. Många är tacksamma att de slipper hålla i det själva. Trafikverket vill vara

### Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten

---

syssloman så att de kan kontrollera och styra arbetet. En annan faktor till att det är bra att Trafikverket är syssloman är att det är farligt att arbeta vid järnvägen och man måste ha utbildning för att få göra det.

Olsson tycker att det finns en del frågetecken i lagstiftningen som inte har blivit prövade. Att de inte har blivit det visar kanske på att det i praktiken fungerar bra ändå.



## 9 TRAFIKVERKET SOM SYSSLOMAN

Utifrån den teoretiska genomgången av dagens lagstiftning och den undersökning som gjorts ger vi nedan exempel på hur vi tycker att arbetsgången för Trafikverket ska vara vad gäller byggandet av enskilda vägar.

### 9.1 Exempel på arbetsgång - Allmän väg

När Trafikverket vill göra en nybyggnad eller ombyggnad av en allmän väg måste detta följa den s.k. vägplanen i de fall det krävs en vägplan. I vägplanen ska det bl.a. framgå vilket markområde som Trafikverket behöver ta i anspråk för projektet, vilka markområden och vägar som behövs under byggtiden samt vilka fastighetsägare som berörs, VägL 16a §. När en vägplan vunnit laga kraft kan marken tas i anspråk med s.k. vägrätt. I samband med byggen av allmänna vägar påverkas dock i vissa fall även enskilda vägar. De enskilda vägarna i vägplanen är enbart en illustration, dvs. eftersom dessa inte ingår i fastställelsen av planen är det inget administrativt beslut, och de kan därmed inte tas i anspråk med vägrätt<sup>66</sup>. Trafikverket måste för att kunna genomföra sitt projekt med den allmänna vägen bl.a. se till att ersätta det enskilda vägnätet som berörs av åtgärden. Enligt VägL 20 a, 25 och 60 §§ ska Trafikverket som väghållare av den allmänna vägen ansöka om en AL-förrättning hos Lantmäterimyndigheten för att bygga nya eller bygga om intilliggande enskilda vägar som påverkas. Detta har Trafikverket rätt till enligt AL 18 §. På sammanträdet diskuteras utformningen av den enskilda vägen och Trafikverket förklarar sig villiga att åta sig att utföra den. Lantmäterimyndigheten gör en prövning och tar ett AL-beslut där de rättsligt bildar gemensamhetsanläggningen, AL 24 §. I samband med AL-beslutet skriver förrättningslantmätaren att Trafikverket åtar sig att utföra byggnationen. Förrättningslantmätaren håller förrättningen öppen för att i ett senare skede kunna reglera ersättningsfrågan.

Trafikverket får normalt tillträde till marken först då AL-beslutet vunnit laga kraft, AL 26 §. Om alla är överens bör dock förtida tillträde kunna ges, AL 27a § men detta måste prövas i varje enskilt fall.

Trafikverkets åtagande gör att ett civilrättsligt förhållande mellan Trafikverket och delägarna uppstår. Trafikverket ska utföra den enskilda vägen i delägarnas regi och är med andra ord inte syssloman. Dock bör de ändå agera på samma sätt som en syssloman eftersom Trafikverkets arbete kommer att prövas i ersättningsfrågan senare i förrättningen.

Efter att den enskilda vägen bildats rättsligt förvaltas den antingen genom delägarförvaltning eller genom föreningsförvaltning. Trafikverket utför den enskilda vägen i delägarnas regi. Med andra ord blir det aldrig tal om något överförande av den enskilda vägen från Trafikverket till delägarna i gemensamhetsanläggningen eftersom Trafikverket inte någon gång under processen kan ses som ägare av vägen.

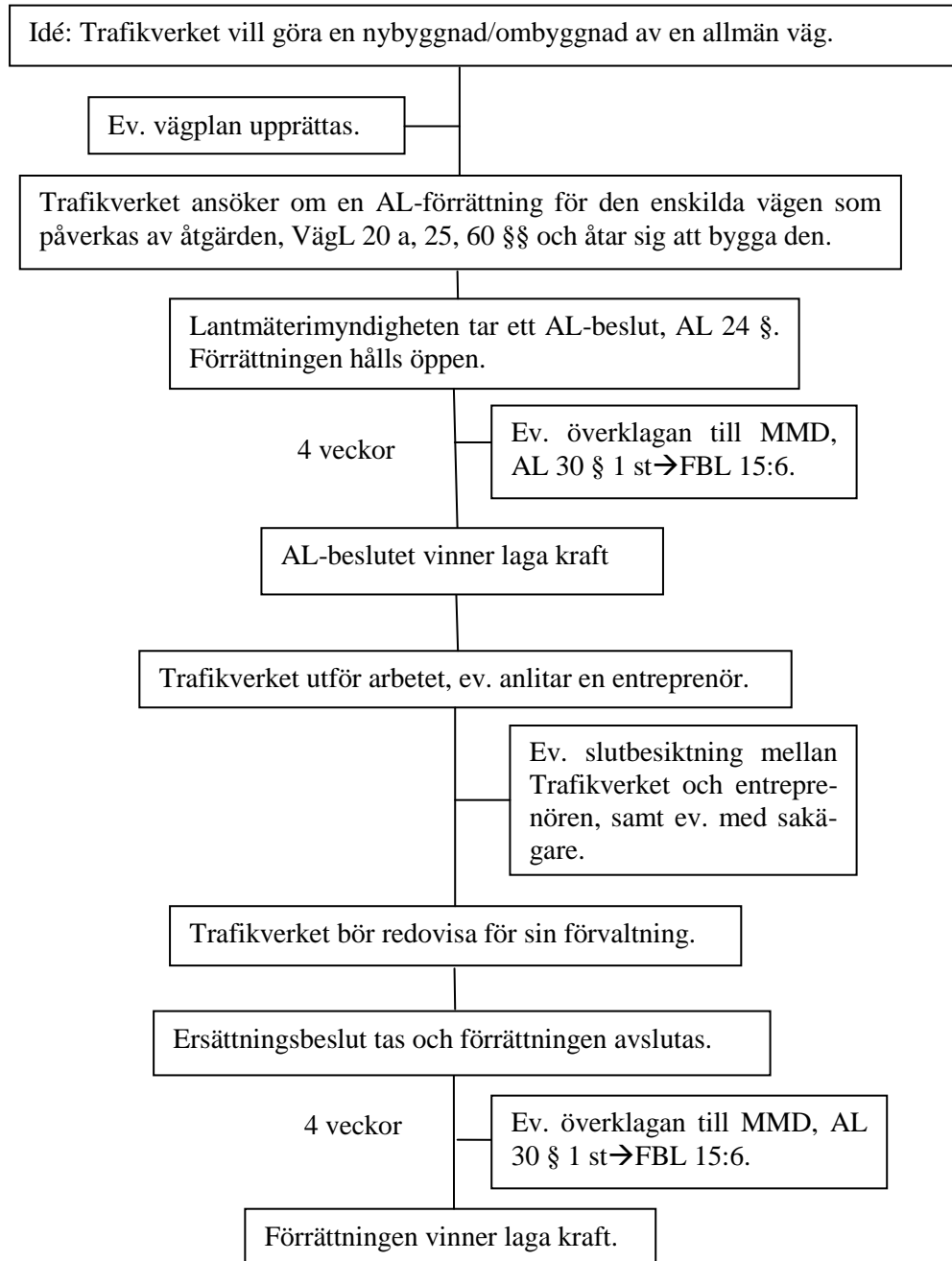
---

<sup>66</sup> Banverket m.fl. (2001), s. 20

Trafikverket bör redovisa för sitt arbete efter slutförandet av den enskilda vägen för att delägarna lättare ska kunna se att anläggningen är byggd i enlighet med AL-beslutet och för att förenkla framtida förvaltning av vägen. Efter Trafikverkets redovisning ska fastighetsägarna ges tillfälle att framföra sina synpunkter på vägen och därefter prövar förrättningslantmätaren ersättningsfrågan. Slutligen avslutar förrättningslantmätaren förrättningen och överklagan av ersättningsbeslutet och avslutningsbeslutet görs till MMD inom fyra veckor. Om ingen överklagar vinner förrättningen laga kraft.

### 9.1.1 Flödesschema

Nedan finns ett flödesschema för den arbetsgång som bör gälla för byggande av enskilda vägar till följd av åtgärder på en allmän väg.



## 9.2 Exempel på arbetsgång - Järnväg

I samband med att Trafikverket bygger en järnväg eller stänger en plankorsning kan även enskilda vägar påverkas. Bygget ska följa den järnvägsplan som gäller för området om sådan krävs, men även här är de enskilda vägarna enbart illustrationer och inget fastställt administrativt beslut<sup>67</sup>. Med andra ord har Trafikverket ingen rätt att lösa områden för de enskilda vägarna med enbart järnvägsplanen som grund. Istället kan Trafikverket begära en lantmäteriförrättning för att ordna den enskilda väghållningen, LBJ 2:20 eller FBL 5:3 2 st.

När Trafikverket vill stänga en plankorsning måste de som ägare av den tjänande fastigheten där servitutet finns ansöka om en fastighetsreglering, FBL 5:3. I samband med en fastighetsregleringsåtgärd bör den anläggning som ska utföras göras som ett för sakägarna gemensamt arbete om detta främjar fastighetsregleringens syfte, FBL 9:1. Eftersom stängningen av plankorsningen förutsätter att det finns en lösning på den enskilda väghållningen kan rekvisitet anses vara uppfyllt. Det gemensamma arbetet kan ombesörjas av en eller flera sysslomän, FBL 9:2. Ansökan om förordnande av syssloman kan göras av sakägare eller av Lantmäterimyndigheten om de finner det behövligt. Det finns inget krav på att sakägaren måste visa varför denne vill få förordnat en syssloman. Eftersom Trafikverket har den kunskap som behövs och ändå måste ersätta fastighetsägarna för den enskilda vägen är det lämpligt att de blir förordnade till syssloman.

Trafikverket bör i ett tidigt stadie ansöka om en AL-förrättning för förvaltningen av den enskilda vägen. Detta görs med fördel eftersom man då har någon att bygga vägen åt vilket gör överlämnandet av vägen enklare. Lantmäterimyndigheten kan handlägga en AL-förrättning och en FBL-förrättning i en och samma förrättning, AL 17 §.

Att vara syssloman innebär att Trafikverket bygger den enskilda vägen på uppdrag av sakägarna som egentligen skulle utföra det gemensamma arbetet. Med detta följer inte att Trafikverket blir ägare av den enskilda vägen och har därmed inte heller någon skyldighet att stå för drift och underhåll av den. Efter att Trafikverket utfört det gemensamma arbetet ska vägen förvaltas av sakägarna på samma sätt som efter en anläggningsförrättning, antingen genom delägarförvaltning eller vilket torde vara mest förekommande via föreningsförvaltning.

Trafikverket i egenskap av en syssloman ska redovisa för sin förvaltning på ett sammanträde, FBL 9:5. Delägarna har sedan 3 månader på sig att föra klandertalan hos MMD, 9:5 3st. Trafikverket har slutfört sitt arbete när redovisningen är gjord och ingen klagat på denna. Om däremot någon av sakägarna överklagar kan dock vägen inte ses som slutförd utan det blir då en rättsprocess och domstolen får avgöra vilka åtgärder som ska vidtas och när vägen är slutförd. Trafikverket som syssloman har

---

<sup>67</sup>Banverket m.fl. (2001), s. 22



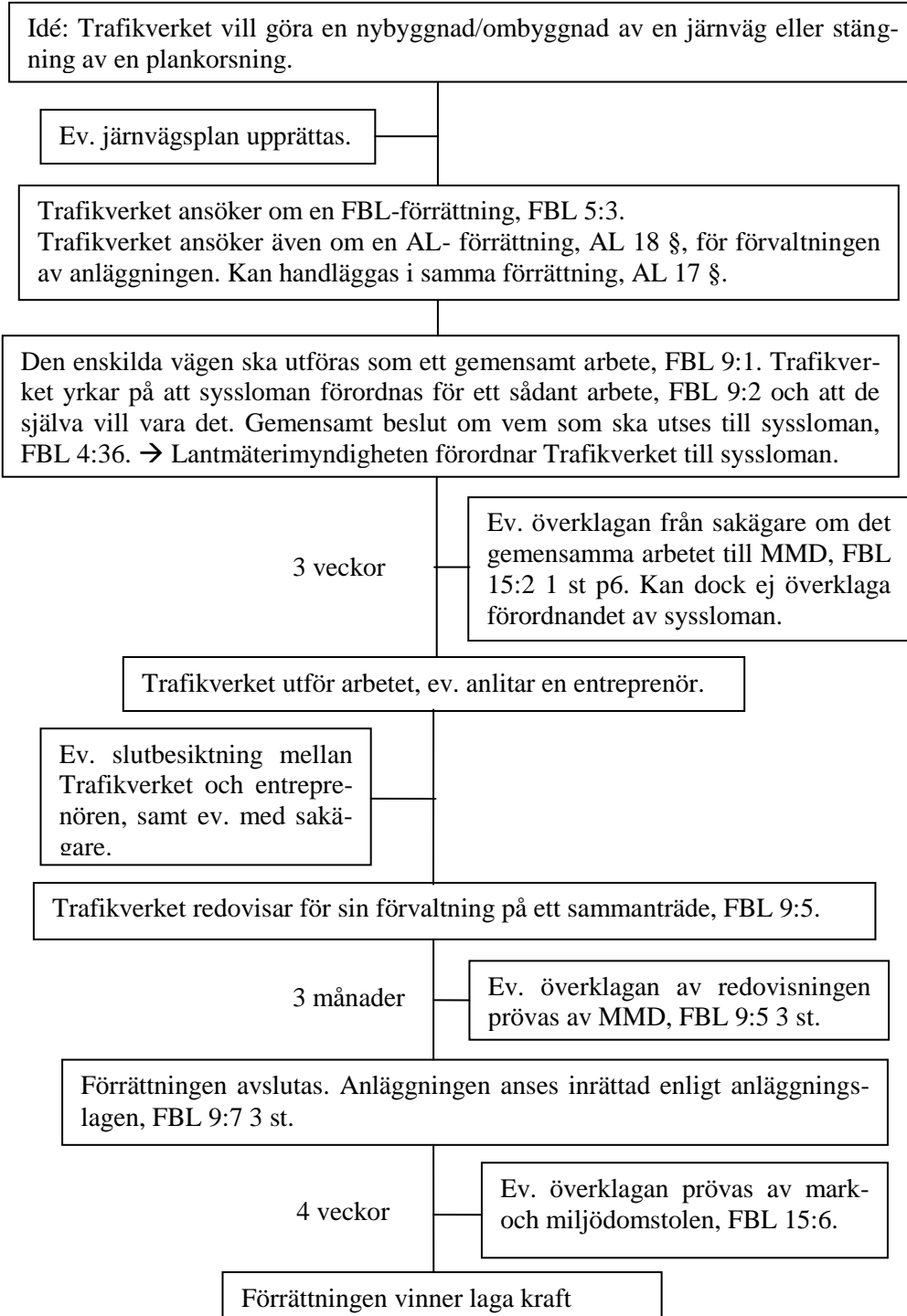
## Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten

---

däremot aldrig någon lagstadgad skyldighet att förvalta vägen med egna medel. Förrättningslantmätaren avslutar förrättningen och om någon av delägarna är missnöjda kan de överklaga detta beslut hos MMD inom fyra veckor från att avslutningsbeslutet togs, FBL 15:6.

### 9.2.1 Flödesschema

Nedan finns ett flödesschema för den arbetsgång som bör gälla för byggande av enskilda vägar till följd av åtgärder på järnvägen med hänsyn till sysslomannens arbete.



## **DEL B – SYSSLOMAN FÖRORDNAD AV LÄNSSTYRELSEN**

I följande del av denna rapport kommer sysslomannabegreppet utifrån SFL att beskrivas. Denna syssloman har ett annat slags ansvar och andra uppgifter än de sysslomän som förordnas enligt FBL och AL. I SFL regleras vad som gäller för den syssloman som kan förordnas av Länsstyrelsen för förvaltandet av en anläggning. Det handlar om de fall då en befintlig gemensamhetsanläggning med föreningsförvaltning inte har en beslutsför styrelse eller om oenigheter i enstaka frågor vid delägarförvaltning råder.

### **10 SYSSLOMAN FÖR FÖRVALTANDE AV ANLÄGGNING**

En rimlig tolkning är att i de fall då specialregler för sysslomän saknas i SFL blir de allmänna reglerna i HB 18 kap tillämpliga, se avsnitt 4.1 Begreppet syssloman.

#### **10.1 Syssloman – SFL**

##### **10.1.1 Ansökan och förordnande**

Syssloman kan förordnas i en gemensamhetsanläggning med antingen delägarförvaltning eller föreningsförvaltning. I delägarförvaltning kan det i första hand vara bättre att övergå till föreningsförvaltning om delägarna inte kommer överens. Om det däremot bara är en enstaka fråga det råder oenighet om och delägarna anser att de kommer att kunna komma överens när väl denna fråga är avgjord kan förordnande av en syssloman vara mer lämpligt.<sup>68</sup>

För befintliga gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening är det viktigt att dess styrelse fungerar som den ska. Om den inte gör det har det i promemorian framhävts att det är uppenbart att en föreningsmedlem eller en tredje man, exempelvis borgenär eller rättighetshavare, kan lida skada<sup>69</sup>. Länsstyrelsen har då möjligheten att på yrkande av de som kan lida skada förordna en syssloman, SFL 33 §. Vidare kan Länsstyrelsen i de fall då allmänna intressen berörs själv ta upp frågan om ett sådant förordnande<sup>70</sup>.

I de fall där allmänna intressen berörs tillämpas i första hand reglerna i SFL 31 § som handlar om förordnade av fler ledamöter i styrelsen. Länsstyrelsens möjlighet att förordna syssloman enligt SFL 33 § bör i första hand komma på fråga i de fall då enskildas intressen berörs av att en beslutsför styrelse saknas.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Prop. 1996/97:92, s. 73

<sup>69</sup> NJA II 1974, s. 143

<sup>70</sup> Lantmäteriet (2013c), s. 87

<sup>71</sup> Lantmäteriet (2013c), s. 87

**SFL 33 § 1 st**

*Har styrelseledamots uppdrag upphört eller är styrelseledamot förhindrad att utöva uppdraget och är styrelsen ej ändå beslutför, får länsstyrelsen förordna sysloman i sådan ledamots ställe. Finns av skäl som nu sagts icke någon styrelseledamot att tillgå, får syslomannen ensam handha föreningens angelägenheter och företräda föreningen som styrelse. Syslomannens förordnande gäller till dess beslutför styrelse åter finns.*

Behörig att ansöka om förordnande av sysloman är alla som är beroende av att en fungerande styrelse finns. Samfällighetsföreningens styrelse företräder var och en av de enskilda medlemmarna varför det är viktigt att de har möjlighet att ingripa om styrelsen inte sköts. Även en tredje man såsom en borgenär eller rättighetshavare kan ansöka om förordnande av sysloman.<sup>72</sup>

Fall då borgenären kan vilja förordna en sysloman är när styrelsen försummar sitt ansvar att upprätta en debiteringslängd. När föreningens medel inte räcker till för att betala en skuld ska föreningens styrelse upprätta en debiteringslängd och omedelbart ta ut det som fordras från borgenären, SFL 43 § 1 st. Görs inte detta får styrelsens ledamöter ett solidariskt ansvar för skulden, SFL 43 § 2 st. Borgenären kan ansöka om förordnande av sysloman hos Länsstyrelsen om försummelsen är uppenbar. Borgenärer eller andra som har intresse i saken kan även begära förordnande av sysloman i de fall då en skuld har uppkommit efter att samfällighetsföreningen har upplösts, SFL 65 §.

**SFL 43 §**

*Räcker ej tillgängliga medel till betalning av klar och förfallen skuld för vilken föreningen svarar, skall styrelsen utan dröjsmål upprätta och på föreningsstämma framlägga särskild debiteringslängd samt omedelbart uttaga vad som fordras.*

*Försummar styrelsens ledamöter vad som åligger dem enligt första stycket, är de solidariskt ansvariga för skulden. Är försummelsen uppenbar, förordnar länsstyrelsen på borgenärens yrkande sysloman att debitera och uttaga vad som fordras. I fråga om ersättning till sådan sysloman äger 33 § andra stycket motsvarande tillämpning.*

**SFL 65 §**

*Framkommer efter upplösning av samfällighetsförening eller avveckling av verksamhetsgren ny skuld eller tillgång, skall länsstyrelsen på begäran av borgenär eller annan som saken rör förordna sysloman att vidtaga de åtgärder som skulle ha ålegat styrelsen, om skulden eller tillgången varit känd tidigare.*

---

<sup>72</sup> NJA II 1974, s. 143

### 10.1.2 Uppgift och redovisning

Sysslomannens primära uppgift är att se till att styrelsen åter blir beslutsför. Intill detta sker så är sysslomannens uppgift även att handha styrelsens eller styrelseledamots förvaltningsåtgärder.<sup>73</sup> När en sysslomän är utsedd är det endast denne som har rätt att företräda föreningens styrelse och övriga delägares yrkanden i en eventuell domstolstvist beaktas inte<sup>74</sup>.

Har ett förordnande av sysslomän skett efter ansökan från en borgenär i enlighet med SFL 43 § 2 st är sysslomannens uppgift att debitera och uttaxera skulden av föreningens medlemmar. Sysslomän som förordnats enligt SFL 65 § ska vidta de åtgärder som skulle ålegat styrelsen, om skulden eller tillgången varit känd innan styrelsen upplöstes.

Sysslomannens arbete kontrolleras precis som styrelsens av revisorerna. Revisorernas uppdrag är att bl.a. kontrollera förvaltningen och påpeka eventuella brister.<sup>75</sup>

En sysslomän som blivit förordnad enligt SFL sitter kvar till dess att en beslutsför styrelse åter finns. När detta har skett avgår sysslomannen och den nya styrelsen övertar hela ansvaret.

Vidare finns det i SFL inga särskilda bestämmelser vad gäller sysslomannens redovisning. I de allmänna reglerna om sysslomän föreskrivs det dock att redovisningsplikt råder, HB 18:1. I kommentarerna<sup>76</sup> till nämnda paragraf beskrivs sådan redovisning för penningmedel som särskilt viktigt.

### 10.1.3 Kvalifikationer

I SFL finns inga specifika kvalifikationskrav på sysslomannen angivna. Enligt promemorian till SFL 33 § kan en person som är lämplig och villig att åta sig uppdraget förordnas som sysslomän.<sup>77</sup>

### 10.1.4 Ersättning

Sysslomannen har rätt till ersättning för sitt arbete vilken bestäms av Länsstyrelsen, SFL 33 § 2 st. Ersättningsbestämmelserna i denna paragraf gäller både för sysslomän som är förordnade enligt SFL 33 § 1 st och 43 § 2 st. Sysslomannens arvode betalas av föreningen.

#### **SFL 33 § 2 st**

*Sysslomannen har rätt till arvode som bestäms av länsstyrelsen.  
Arvodet betalas av föreningen.*

---

<sup>73</sup> NJA II 1974, s. 143

<sup>74</sup> Tingsrätten F 2131-11

<sup>75</sup> Vänersborgs Tingsrätt F 1809-12

<sup>76</sup> Karnov Internet (b)

<sup>77</sup> NJA II 1974, s. 143

Vidare är sysslomannen i sin tur ersättningsskyldig om denne vållat föreningen, medlem eller tredje man någon skada, SFL 54 §. Enligt lagkommentaren<sup>78</sup> till HB har dock inte sysslomannen något ansvar gentemot sin huvudman att fullgöra sitt uppdrag. Skulle däremot någon lida skada till följd av ett avhopp kan sysslomannen bli ansvarig för detta, HB 18:6.

**SFL 54 §**

*I fråga om skyldighet för styrelseledamot, syssloman enligt denna lag, revisor eller medlem att ersätta skada, som han tillskyndat föreningen, medlem eller tredje man, och om talan om sådan ersättning äger 13 kap. lagen (1987:667) om ekonomiska föreningar motsvarande tillämpning. Talan upptages dock av mark- och miljödomstolen. Lag (2010:999)*

**HB 18:6**

*Haver syssloman borgat sin huvudmans gods och varor ut till den, som för ärlig och riktig man känd var, men finnes sedan så fattig, att han ej gitter det återgälda; vare då syssloman ej skyldig det att fylla, utan han särskild vedergällning njuter för det, han slikt äventyr stånda må.*

### 10.1.5 Överklagan

Länsstyrelsens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, dvs. till förvaltningsrätten, SFL 67 § 2 st. Det kan exempelvis vara beslutet om förordnande av syssloman eller beslutet om ersättningen till sysslomannen. Ett sådant överklagande ska normalt ske inom tre veckor från den dag den klagande fick del av beslutet<sup>79</sup>. Förvaltningsrättens beslut kan överklagas till Kammarrätten om den klagande fått prövningstillstånd, SFL 67 § 3 st.

**SFL 67 § 2 och 3 st**

*Länsstyrelsens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Lag (1998:379).*

Om missnöje över sysslomannens arbete finns kan en överklagan göras hos MMD, SFL 54 §. Har sysslomannens arbete medfört att någon eller alla delägarna lidit skada ska ersättningsfrågan prövas med hjälp av 13 kap LEF. Skadeståndsansvaret preskriberas tre år efter slutfört arbete, LEF 13:6 1 st 1p.

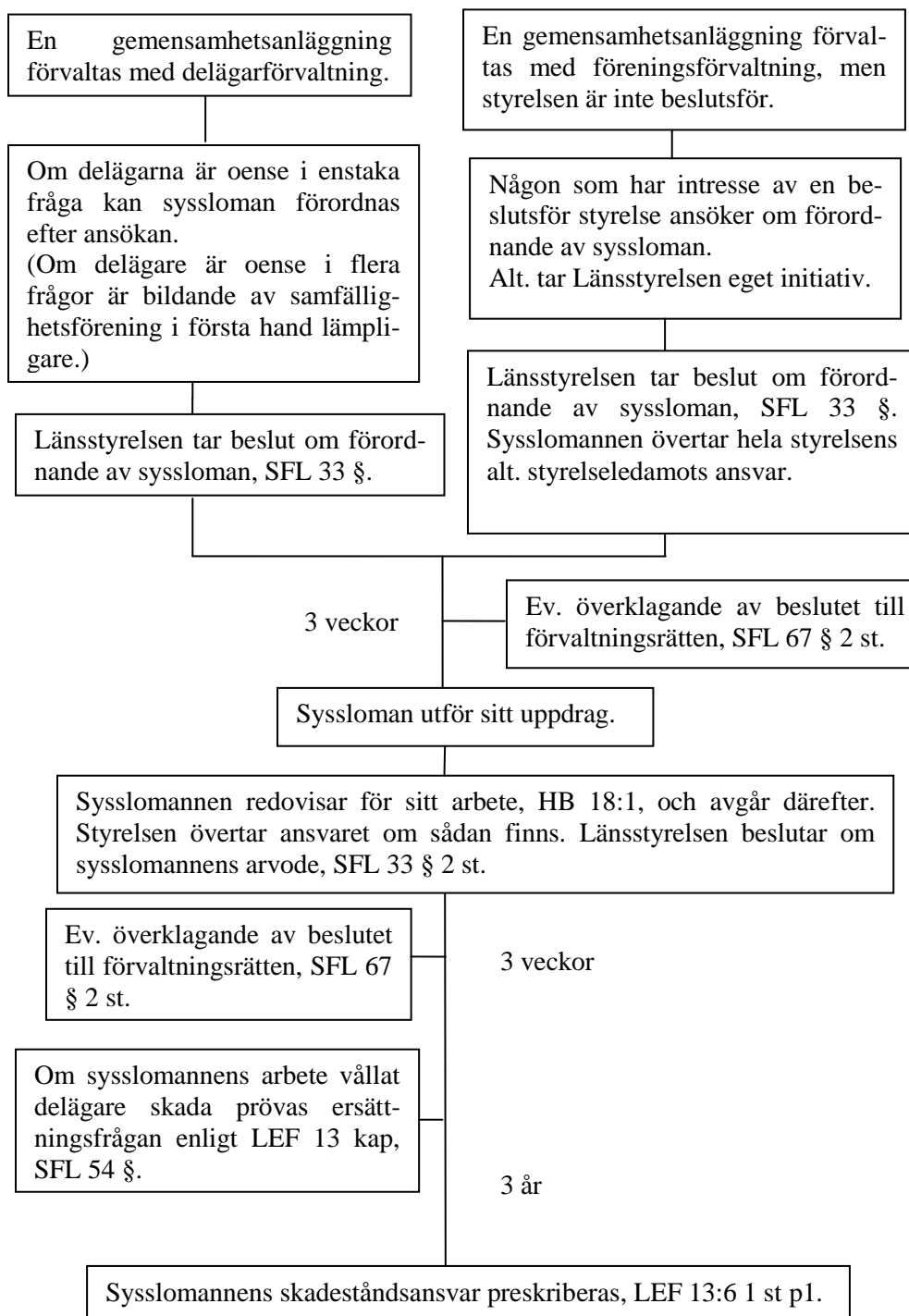
---

<sup>78</sup> Karnov Internet (c)

<sup>79</sup> Lantmäteriet (2013c), s. 131

### 10.1.6 Flödesschema

I flödesschemat nedan ges en illustration av sysslomannens arbetsgång från ansökan till avslutat uppdrag.







## 11 SYSSLOMAN – EN JÄMFÖRELSE MED FINSK LAGSTIFTNING

I den finska lagstiftningen finns inte begreppet gemensamgetsanläggning eller anläggningssamfällighet. Istället upplåts en servitutsliknande vägrätt för varje enskild fastighet. De fastigheter som ingår i vägrätten, vanligtvis 10-30 fastigheter, förvaltas av ett s.k. Vägslag. Den svenska motsvarigheten till Vägslaget är samfällighetsförening. En skillnad mot svensk lagstiftning är att medlemmarna i Vägslaget får en s.k. vägenhet, som är den finska motsvarigheten till andelstal, utifrån den specifika användningen medan vi i Sverige använder oss av schabloner. Med andra ord bestäms vägenheten utifrån antalet personer och bilar i hushållet, utnyttjandegraden av fritidsfastigheter, och andra specifika förhållanden. Vägslaget bestämmer själva medlemmarnas vägenheter och kan även själva göra ändringar och uppdateringar av dessa.<sup>80</sup>

I Finland blir det allt vanligare att en syssloman eller vägdisponent sköter det praktiska arbete som åligger Vägslagets styrelse<sup>81</sup>. Denna syssloman kan vara utbildad vägdisponent av Finska Väg föreningen, motsvarigheten till REV i Sverige. Vägdisponentens uppgift är att hålla stämmor och att se till att föreningen sköts i enlighet med lagen. Sysslomannen har rätt till ersättning för sitt arbete. Det har blivit allt vanligare med egenföretagare som enbart eller delvis arbetar med detta. Sysslomannen har även en skyldighet att rapportera in förändringar av sysslomannens namn eller adress till Lantmäteribrådet.<sup>82</sup>

I Sverige förekommer sysslomän endast tillfälligt i samfällighetsföreningar som saknar en beslutsför styrelse. Det finns inga krav på kvalifikationer för dessa sysslomän, utan uppdraget bör ges till den som är lämplig och villig att göra det. Sysslomannens primära uppgift är att se till att styrelsen blir beslutsför igen och när detta har skett avslutas sysslomannens uppdrag och ersättning för det utförda arbetet utgår.

Den största skillnaden på sysslomännen torde vara i vilka fall de utses och vilken utbildning de har. En annan skillnad är även under hur lång tid sysslomannen har sitt uppdrag. I Sverige rör det som om en viss tidsperiod som ska vara så kort som möjligt medan i Finland kan det röra sig om en betydligt längre tidsperiod.

REV har påbörjat ett projekt där de utreder om det med Sveriges gällande lagstiftning är möjligt att likt den modell som finns i Finland ha en vägfogde för förvaltningen av samfällighetsföreningen, se avsnitt 13.2 REV

---

<sup>80</sup> Lantmäteriet (2013d), s. 7

<sup>81</sup> Lantmäteriet (2013d), s. 1

<sup>82</sup> Lantmäteriet (2013d), s. 11



## 12 INVENTERING

### 12.1 Förordnande av sysslomän

För att undersöka hur vanligt det är att sysslomän förordnas i samfällighetsföreningar har vi bl.a. begärt utdrag på beslut om förordnande av syssloman mellan år 2008-2013 från Länsstyrelser runt om i landet. Vissa av dessa ärenden är fortfarande pågående vid undersökningstillfället och har därför inte tagits med även om beslut fattats innan examensarbetet avslutats. Nedan redovisas enbart de ärenden där förordnande av syssloman faktiskt skett. Med andra ord har ärenden vi tillhandahållit av Länsstyrelserna med avslag på ansökan om syssloman sällats bort.

Län	Antal förordnanden (st)	Antal registrerade SFF <sup>83</sup> (st)	Andel förordnanden (%)
Blekinge	1	795	0,126 %
Dalarna	1	1677	0,060 %
Gotland	0	449	0,000 %
Gävleborg	2	1972	0,101 %
Halland	1	1398	0,072 %
Jämtland	2	1561	0,128 %
Jönköping	0	819	0,000 %
Kalmar	1	1565	0,064 %
Kronoberg	0	980	0,000 %
Norrbottnen	1	1569	0,064 %
Skåne	9	3425	0,263 %
Stockholm	9	4070	0,221 %
Södermanland	2	1045	0,191 %
Uppsala	0	1688	0,000 %
Värmland	3	2118	0,142 %
Västerbotten	0	2197	0,000 %
Västernorrland	3	1516	0,198 %
Västmanland	0	1074	0,000 %
Västra Götaland	6	7594	0,079 %
Örebro	1	1555	0,064 %
Östergötland	2	1538	0,130 %

**Tabell 1 - Antal sysslomannaförordnanden av Länsstyrelsen 2008-2013 i förhållande till antal registrerade SFF i respektive län 30 juni 2013.**

<sup>83</sup>Lantmäteriet (2013e), s. 10

Det fanns en del skillnader i hur besluten skrevs i de olika länen. Nedan finns de noteringar som vi gjorde och finner intressanta.

Som kan utläsas ur tabell 1 så har 44 förordnanden skett i hela Sverige sedan 2008. I motiven till varför syssloman behövde förordnas skrevs i alla beslut att en beslutsför styrelse saknades. I många av fallen hade det dessutom nyligen hållits en stämma där ingen styrelse hade kunnat utses. I en del av besluten fanns det dock ingen motivering till varför styrelsen inte var beslutsför utan endast att ett förordnande av syssloman skulle ske.

I de flesta län där det finns fler än ett förordnande kan man se ett mönster på att samma personer förordnas till syssloman. I vissa beslut har detta motiverats med att föreningens medlemmar inte haft något förslag på någon syssloman och att Länsstyrelsen anser dessa personer lämpliga utifrån deras erfarenheter. Enligt Axel Starck som arbetar på Länsstyrelsen i Skåne finns det inget register på vem som kan vara syssloman. Vi har sett att en del avslag har gjorts och en av anledningarna har varit att syssloman inte kunde hittas. Sökande hade gett förslag på en person som Länsstyrelsen tillfrågade men eftersom denne inte var villig att åta sig uppdraget och Länsstyrelsen inte hade något annat förslag kunde inte en syssloman förordnas. Andra anledningar till avslag har varit att den sökande varit missnöjd med styrelsens arbete men eftersom det ändå funnits en beslutsför styrelse har Länsstyrelsen inte kunnat förordna någon syssloman.

Delgivning av besluten i Skåne län var allt från att Länsstyrelsen skickade ut en kopia till alla i föreningen till att en kungörelse i tidningen gjordes. I ett fall hade man en överenskommelse om att en i föreningen skulle ansvara för att informera övriga delägare. Utifrån de beslut och bilagor till dessa som vi tillhandahöll skickades i några få fall beslutet enbart till den sökande, Lantmäterimyndigheten och sysslomannen. Detta torde innebära att samtliga delägare i samfälligheten inte fick ta del av beslutet men förväntas ändå att betala för sysslomannens arbete.

I alla beslut fanns en överklagandehänvisning som var mer eller mindre detaljerad. I de flesta besluten hade man bifogat en bilaga på hur man skulle överklaga, till vem och inom vilken tid. I vissa av besluten stod enbart att överklagandet gjordes hos förvaltningsrätten medan man i vissa beslut även skrev besvärstid och att skrivelsen först skulle skickas in till Lantmäterimyndigheten. För de delägare som inte fått ta del av beslutet har inte heller möjlighet till överklagande getts.

Vi har även sett att en del sökanden har dragit tillbaka sin ansökan vilket vi tror beror på att de blivit informerade om att föreningen ska stå för sysslomannens arvode.

### **12.2 Länsstyrelsens hemsidor**

En del av de Länsstyrelser som vi tog kontakt med för att få tag på beslut där syssloman förordnats var osäkra på hur detta skulle tas fram. En del hänvisade till Lantmäterimyndigheten som för register över samfällighetsföreningar. Efter att ha tagit kon-

## Syssloman förordnad av Länsstyrelsen

---

takt med Lantmäterimyndigheten visade det sig dock att de endast har information om nuvarande styrelsen, d.v.s. ingen information om sysslomän som varit. Detta väckte en tankeställare om att en undersökning av Länsstyrelsens information om sysslomän på de olika länens hemsida borde göras. En sökning på "syssloman" gav ingen träff överhuvudtaget i tio av länen. Vidare gavs en träff i fyra av länen på en sida som bl.a. framställer i vilka fall Länsstyrelsen kan fatta beslut om syssloman enligt SFL och svar på vanliga frågeställningar. Det verkar dock inte finnas någon direkt koppling mellan hur mycket information som tillhandahålls på länens hemsidor och antalet förordnanden i dessa.



## 13 INTERVJUER

### 13.1 Sysslomän förordnade av Länsstyrelsen

Ralf Stenroth har jobbat som förrättningslantmätare i 34 år. När han sedan blev pensionär började han jobba extra som syssloman vilket han hittills gjort i ungefär 15 år. Han har varit syssloman ca 30ggr vilket innebär i genomsnitt ca två uppdrag per år.

Lars Inge Kristiansson är också pensionerad och har i några år jobbat som syssloman när Länsstyrelsen förordnar honom till det. Han har under sina tidigare verksamma år bl.a. jobbat som ordförande i många kommunala nämnder och företag och har dessutom varit fabrikschef.

#### *Hur många sysslomän finns i Sverige? Vet du hur vanligt är det att sysslomän blir förordnade i gemensamhetsanläggningar med delägarförvaltning?*

Stenroth säger att det finns ca 30 sysslomän runt om i landet. Både Stenroth och Kristiansson har enbart blivit förordnad i styrelser med föreningsförvaltning och tror inte att det är så vanligt förekommande med sysslomän i gemensamhetsanläggningar med delägarförvaltning.

#### *Vilka är det som blir sysslomän?*

Enligt Stenroth är det i de flesta fall lantmätare som blir sysslomän men det finns även jurister med fastighetsinriktning och vägmästare som är det.

#### *I vilka fall har du varit syssloman?*

Stenroth har främst blivit förordnad i samfällighetsföreningar som förvaltar enskilda vägar och i något fall vatten- och avloppsanläggningar. Även Kristiansson har främst blivit förordnad till syssloman i vägsamfälligheter men även i t.ex. ekonomiska föreningar. Båda är eniga om att det oftast är i större föreningar som sysslomän kan komma att behövas.

#### *Hur ser uppdraget som syssloman ut, vad gör du?*

Stenroth nämner att det inte finns någon handbok för sysslomän varför arbetsgången kan variera mellan olika sysslomän. Kristiansson säger att Länsstyrelsen först frågar honom om han vill åta sig uppdraget. När han tackar ja tar det en tid innan själva förordnandet sker men under denna tid läser Kristiansson in sig på ärendet så att han ska vara väl förberedd. Så fort ett förordnande från Länsstyrelsen har skett är huvuduppgiften att se till att skapa en styrelse direkt. Stenroth börjar alltid med att göra en förundersökning av bl.a. vad som gjorts i föreningen och vad som inte gjorts samt vad stadgarna säger. I de flesta fall besiktigar han vägen, intervjuar de som han träffar på bland väghållarna och försöker få ihop en arbetsgrupp. Med hjälp av arbetsgruppen skapas en dagordning för kommande extra stämma. I kallelsen till stämman redovisas de problem som arbetsgruppen påtalat. Om möjligt redovisas praktiska och juridiska problemlösningar som läggs fram för stämmobeslut. Löses problemen brukar styrelsefrågan lösa sig, särskilt med tanke på att en syssloman kostar medlemmarna lika mycket som flera års väghållning för en statsbidragsberättigad väg. Lyckas man på

första sammanträdet tillsätta en styrelse så är jobbet avslutat. Enligt Kristiansson är det dock som regel så att ingen vill åta sig arbetet att vara med i styrelsen, eftersom det alltid finns en bakomliggande orsak till att det inte finns en styrelse.

Lyckas man inte med att få en styrelse i första stämman väntar Kristiansson till ordinarie stämman och är syssloman fram till dess. Stenroth tycker också att det inte alltid är så lätt att få styrelsen beslutsför men tycker att ett förordnande av syssloman blir som ett påtryckningsmedel att så fort som möjligt utse en styrelse eftersom sysslomannen kostar pengar. Stenroth tycker också att det är beklagligt att så få kvinnor är beredda att åta sig styrelseuppdrag. Det vore bra med fler kvinnor i styrelserna, för de värnar om trafiksäkerhet, släta vägbanor och god sikt, medan män oftast biter sig fast i kostnadsfrågorna och känner en stolthet i att väghållningen klaras inom ramen för statliga och kommunala bidrag.

***Ungefär hur lång tid under ett fall är du syssloman? Kan sysslomannen hoppa av uppdraget mitt i? Kan sysslomannen skiljas från uppdraget?***

Stenroth säger att ett uppdrag kan ta olika lång tid beroende på uppdraget men att det oftast tar ca 3-4 månader. Kristiansson håller med om att det beror på uppdraget men att det i alla fall aldrig har sträckt sig i över ett verksamhetsår. Kristiansson säger att det är viktigt att målet ska vara att göra klart uppdraget så fort som möjligt. Tanken är att styrelsen själv ska sköta förvaltningen, sysslomannen är bara tänkt som en hjälpare fram till dess. Kristianssons erfarenhet är att delägarna är väldigt positiva gentemot honom när han kommer. Viktigt är att sysslomannen är handlingskraftig så att företroende ges.

Både Stenroth och Kristiansson säger att det är möjligt för sysslomannen att hoppa av uppdraget mitt i. Kristiansson ger sjukdom som ett exempel men sysslomannen måste då begära att Länsstyrelsen beslutar om att förordnandet upphör. Stenroth ger ytterligare exempel såsom att sysslomannen får hotbrev eller känner att han inte klarar av uppdraget. I det senare fallet riskerar dock sysslomannen att aldrig bli förordnad av Länsstyrelsen igen. Stenroth anser att det borde vara en bedömningsfråga om sysslomannen ska bli ersättningskyldig om han hoppar av mitt i uppdraget. Om sysslomannen gjort arbete som går att lämna över till nästa syssloman borde han få betalt för det arbete han gjort fram till överlämnandet.

Kristiansson anser att man tar på sig ett visst ansvar när man godkänner Länsstyrelsens förfrågan om förordnandet. När Länsstyrelsen förordnar någon till syssloman så har de överfört det ansvaret på sysslomannen och kan därmed vänta sig att det inte avslutas förrän de får ett kvitto på det. Vidare tror Kristiansson att det krävs att man har varit väldigt olämplig som syssloman för att Länsstyrelsen ska kunna skilja denne från uppdraget.

***Är det någon som följer upp sysslomannens arbete? Har du ett personligt ansvar som syssloman?***

Stenroth säger att det inte är någon som följer upp arbetet under tiden men att han alltid skriver en redogörelse för allt utfört arbete för att lättare kunna göra ett ersätt-



ningsanspråk. Kristiansson menar på att i alla föreningar finns revisorer som kollar av att saker och ting sköts rätt. Revisorerna har på samma sätt ansvar för att även granska sysslomannens arbete. Kristiansson hyr dessutom in en revisionsfirma som ska revidera handlingarna om inga revisorer finns.

Kristiansson säger att sysslomannens ansvar sträcker sig till att sköta uppdraget på ett korrekt sätt, allt i enlighet med Länsstyrelsens förordnande. Sysslomannen har samma ansvar och uppgifter som styrelsen skulle haft om den hade funnits. Enligt Stenroth har sysslomannen ett personligt ansvar. Kristiansson menar på att ännu mer ansvar sätts på sysslomannen i de fall då han ska företräda hela styrelsen eftersom alla beslut då ska tas av en enda person. Sysslomannen ska sköta styrelsen efter gällande stadgar, lagar och förordningar och gör detta tror inte Kristiansson att det bör finnas något som kan gå fel. Det finns inga riktlinjer för vad som gäller om sysslomannen gjort fel men enligt Stenroth torde det mest skäliga i ett sådant fall vara att sysslomannen gör om ett sådant jobb utan att debitera.

***Finns det något krav på redovisning efter avslutat arbete?***

Det finns inget krav på att redovisa men Stenroth brukar ha det som underlag för att visa vad han tar betalt för, vilket han tror att de flesta sysslomän gör.

Kristiansson säger att sysslomannen ansvarar för att skriva samma verksamhetsberättelse som styrelsen skulle göra. Dessutom ska kassan revideras. Detta blir som en slags redovisning som överlämnas till den stämman som ska välja den nya styrelsen. Det arbete som sysslomannen utfört ska godkännas.

När sysslomannen anser att denne slutfört det uppdrag som Länsstyrelsen förordnat honom till skickar han ett fakturaförslag till Länsstyrelsen som i sin tur skickar det till den ny tillsatta styrelsen, enligt Stenroth. Det är upp till styrelsen att godkänna fakturaförslaget eller klaga till Länsstyrelsen. Om de klagar kan Länsstyrelsen begära mer underlag från sysslomannen för att se om förslaget är skäligt. Länsstyrelsen beslutar sedan om hur stort arvudet ska vara. Länsstyrelsebeslutet överklagas till Förvaltningsrätten, därefter överklagas ärendet till Kammarrätten och sista instans är Högsta förvaltningsdomstolen. Stenroth brukar avsluta jobbet efter sammanträdet när det i stämmobeslutet står att styrelse är tillsatt. Däremot tycker han att man kanske bör vänta fyra veckor efter stämman för att se att ingen överklagar.

***Händer det att föreningen klagat på sysslomannens arbete till Länsstyrelsen?***

Kristiansson har aldrig varit med om att föreningen klagat på hans arbete. Snarare har Kristiansson tvärtom upplevt ett väldigt positivt bemötande från delägarnas sida när han tillträtt och avslutat sitt arbete.

***Bestäms ersättningen innan du påbörjar uppdraget? Kan du överklaga om du inte är nöjd?***

Stenroth och Kristiansson sammanställer antalet timmar de har arbetat och antalet mil som de kört. Denna sammanställning används som grund för att göra en faktura som

skickas via Länsstyrelsen till samfällighetsföreningen. Fakturan ska skickas först när hela uppdraget slutförts.

Kristiansson brukar leta upp någon i föreningen som har varit kassör tidigare och förordnar honom eller henne att sköta kassan. Kristiansson har aldrig varit med om att hans yrkande på ersättning inte har tillgodosetts. Länsstyrelsen har rekommendationer som han följer och därför överskrider aldrig hans yrkande det som kan antas vara rimligt.

***I de fall när du företräder en person i styrelsen, hur fungerar det att besluta ihop med andra?***

Både Stenroth och Kristiansson har enbart blivit förordnade att företräda hela styrelsen. Stenroth tror att det troligtvis skulle vara svårt att besluta ihop med andra ledamöter, då sysslomannen kommer in som en utomstående part.

***Hur har du upplevt att samfällighetsföreningar i allmänhet fungerar i dagsläget? Det finns skillnader på förvaltningen av samfälligheter i Sverige och Finland. Är Finlands system bättre än det vi har i Sverige?***

Både Stenroth och Kristiansson tycker att de flesta samfällighetsföreningar sköts bra och att det är bra att det finns en styrelse. Kristiansson menar på att de som bor i ett område vet bäst själva vilka intressen som råder inom området och kan därmed tillvarata dessa bättre än en förvaltare.

Kristiansson kan tänka sig att det är mycket möjligt att ha en samma slags förvaltare i Sverige som man har i Finland men att det då alltid bör finnas en styrelse som ansvaret vilar sig på. Förvaltaren ska jobba åt styrelsen, som ska jobba åt stämman. Stämman i sin tur ska vara den som lämnar ansvarsfrihet åt både förvaltare och styrelse.

Stenroth tycker att förvaltning av samfälligheter såsom vi har det i Sverige gör att folk lär sig att kompromissa och visa hänsyn till andra. Vidare tycker både Stenroth och Kristiansson att man inte ska gå in och styra sådant som fungerar.

***Har du upptäckt några problem med lagstiftningen när du varit syssloman?***

Varken Stenroth eller Kristiansson har upptäckt några problem med lagstiftningen. Stenroth tycker att det är bra att sysslomannen inte är en myndighet som fattar beslut. Sysslomannen ska hitta lösningar ihop med delägarna i föreningen. Detta gör att man inte begraver konflikter utan löser dem.

## **13.2 REV**

Intervju med Nils Blohm på REV har gjorts för att undersöka deras synsätt på sysslomannabegreppet.

***Hur kommer ni i kontakt med sysslomannabegreppet?***

REV har nästan 11 000 vägföreningar som medlemmar enligt Blohm. När dessa vägföreningar har problem ringer de till REV för rådgivning. Ett problem kan vara att

styrelsen har avgått och REV kan då tipsa om att de kan vända sig till Länsstyrelsen för förordnande av syssloman. Enligt Blohm får han ca 10-25 samtal och 10-15 mail per dag från deras medlemmar där en vanlig fråga är hur de kan lösa problem med styrelsen. I första hand ger Blohm rådet att delägarna själva ska ta tag i problemet och i andra hand ges förslaget att de kan gå utanför medlemskretsen och se om det finns någon som kan ställa upp att företräda styrelsen. Den som sitter i styrelsen behöver själv inte vara delägare i föreningen. Som sista utväg ger Blohm förslaget att vända sig till Länsstyrelsen som kan förordna en syssloman.

***Hur upplever ni inställningen till syssloman från era medlemmar?***

Enligt Blohm är medlemmarnas inställning ofta att en syssloman är dyr och därför gillar de inte att förordnande görs. Sysslomannens uppdrag är främst att få en styrelse beslutsför igen och blir därmed egentligen bara ett rundningsmärke för att få igång en ny styrelse samtidigt som det är väldigt dyrt.

***Tror du att det är bra att använda sig av en modell likt Finlands?***

Blohm säger att REV håller på att initiera ett projekt och vill utreda om det är möjligt att ha en vägfogde som anlitas av föreningen för att sköta förvaltningen såsom styrelse. Ett annat alternativ de utreder är att föreningen har kvar styrelsen med att vägfogden har hand om vissa uppgifter i styrelsens uppdrag. Detta kommer innebära att delägarna i föreningen har valmöjligheten att antingen själva vara styrelse eller anlita någon i styrelsens ställe. Blohm kan inte se hinder mot detta i gällande lagstiftning. Det som kan göras är en stadgeändring där man skriver att det räcker med att en person sitter i styrelsen. Enligt Blohm skulle dessutom vägfogden göra mer nytta än en förordnad syssloman. Vägfogden utför uppdraget under en mycket längre tid än en syssloman och kan därmed se mer långsiktigt på sitt arbete. Att enbart arbeta med förvaltning av samfälligheter gör att vägfogden blir väldigt kunnig inom sitt område och kan därmed göra ett effektivt jobb, enligt Blohm.

***Har ni någon information ni brukar dela ut som sysslomän?***

På REV:s hemsida kommer medlemmarna åt informationshäften samt ”frågor och svar”.

***Tror du att det behöver finnas en handbok för sysslomän?***

Blohm tycker att det skulle vara bra med en handbok för sysslomän med är tveksam till vem som i så fall skulle ha intresse av att upprätta den. Om handboken skulle vara så allmängiltigt för REV:s föreningar att de skulle vilja att en sådan skulle upprättas är det möjligt att REV kan göra det. Annars ligger det närmast till hands att Länsstyrelsen gör det eftersom de ändå har hand om förordnandena kan de även tala om vad sysslomannen ska göra.

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## 14 DISKUSSION – DEL A OCH DEL B

### 14.1 DEL A

Utifrån våra undersökningar kan vi konstatera att det generellt råder osäkerheter kring begreppet sysloman och hanteringen av detta. Trafikverket har inga rutiner för hur de ska gå tillväga när de förordnas till sysloman eller när de åtagit sig att utföra en anläggning. Utifrån undersökningen, både de fåtal rättsfall och intervjuerna, kan vi vidare konstatera att det i de flesta fall fungerar bra när Trafikverket är sysloman. Det verkar inte vara vanligt att tvister uppstår om frågor kring just syslomannen. Dock har det förekommit och kan förmodligen hända igen varför vi anser att det är viktigt att de som eventuellt blir drabbade inte ska hamna i osäkra rättsförhållanden. Därmed är det också viktigt att Trafikverket och Lantmäterimyndigheten upprättar gemensamma riktlinjer för de trafikverksförrättningar där Trafikverket berör enskilda vägar.

En sysloman som är förordnad enligt AL eller FBL har den primära uppgiften att se till att det beslut som tagits av Lantmäterimyndigheten genomförs, dvs. se till att anläggningen blir utförd. Att lagstiftningen trots detta skiljer sig åt kan vara en anledning till att det råder osäkerheter inom branschen om hur beslut ska tas och utföras.

I en vanlig AL-förrättning tar syslomannen över de befogenheter som annars tillkommer delägarna. Detta innebär att syslomannen vid föreningsförvaltning tar över såväl föreningsstämmans som styrelsens funktioner vad gäller genomförandet av AL-beslutet. I FBL-förrättningar kan däremot inte syslomannen ta över styrelsens befogenheter eftersom det inte finns någon styrelse. Syslomannen ska visserligen organisera arbetet och utöva tillsynen samt företräda fastighetsägarna i förhandlingar och avtal med entreprenören men det är mer strikt vilka befogenheter denna åläggs. Syslomannen får t.ex. riktlinjer för hur mycket pengar denne förfogar över medan syslomannen i AL själv har befogenheter att exempelvis uttaxera medel. Vi upplever att fastighetsägarna får större inverkan på syslomannens arbete i FBL än i AL. Vidare är det sakägarna som gemensamt bestämmer vem som ska utses till sysloman i FBL medan de i AL endast kan ansöka om att få en sysloman förordnad. Det är sedan upp till förrättningslantmätaren att besluta om vem det blir. Även detta tyder på att fastighetsägarna har större inverkan vid förordnande av sysloman i FBL än i AL.

Sakägarna kan i FBL-förrättningar överklaga nästan alla lantmäteribeslut förutom självaste förordnandet av syslomannen. Motiveringen till detta är att sakägarna är med och bestämmer vem som ska förordnas. Dock har vi sett att en överklagandehänvisning till förordnandet av sysloman ändå skrivits med i vissa FBL-förrättningar. Detta kan bero på att man i AL kan överklaga beslutet om förordnandet och att man då blandar ihop de båda lagarna. Vi tror att en annan anledning kan vara att Lantmäterimyndigheten har mallar till protokollen och att det då finns en överklagandehänvisningen i dessa som kan komma med av misstag.

Requisitet ”skäligen kan befaras” i AL 33 a § har gjort att en del förrättningslantmätare inte förordnar någon sysloman i trafikverksförrättningar utan att Trafikverket

istället enbart åtar sig att utföra uppdraget. Denna lösning är inte helt optimal eftersom rättsförhållandet blir osäkert. Såsom AL 33 a § är utformad finns det dock ingen möjlighet att förordna Trafikverket till sysloman innan fastighetsägarna själva försökt. Man kan tänka sig att lagstiftaren inte haft i åtanke att paragrafen ska tillämpas i sådana expropriationsfall som trafikverksförrättningarna är. Paragrafen är utformad som en säkerhetsparagraf till vanliga förrättningar för att undvika att ett AL-beslut förfaller. Utifrån dagens lagstiftning ser vi ingen annan lösning än att Trafikverket åtar sig att bygga den enskilda vägen. För att någorlunda säkerställa den juridiska osäkerheten som denna skrivelse medför ser vi det viktigt att trafikverksförrättningen hålls öppen så att ersättningsbeslutet kan tas efter att vägen är utförd.

En intressant frågeställning är om Lantmäterimyndigheten skulle göra samma skrivelse åt någon annan än Trafikverket, exempelvis en privatperson, som åtar sig att utföra anläggningen. Rättsförhållandet skulle bli detsamma som när Trafikverket åtar sig förutom att samfällighetsföreningen skulle bli skyldig att betala sysloman för utfört arbete. Är det en trafikverksförrättning får givetvis föreningen ersättning från Trafikverket för det utförda arbetet som en skadeförebyggande åtgärd men handlar det om en AL-förrättning där Trafikverket inte är inblandad får samfällighetsföreningen stå för den kostnaden. Troligtvis skulle inte Lantmäterimyndigheten göra en sådan skrivelse när någon annan åtar sig eftersom rättsförhållandet är så pass osäkert. Vidare kan det anses vara mer berättigat att Trafikverket kan åta sig ett sådant utförande eftersom det är en tillförlitlig statlig myndighet som själva är beroende av att anläggningen utförs för att få genomföra sina planer.

En tanke vi haft är om man kan kringgå bestämmelsen i AL 33 a § eftersom det i lagkommentarerna står att ett förordnande inte torde kunna göras innan AL-beslutet vunnit laga kraft. Frågan är då om man kan förordna direkt efter att AL-beslutet vunnit laga kraft med motiveringen att om sakägarna vill att Trafikverket ska utföra arbetet bör man kunna anta att de själva inte kommer att utföra det. Med andra ord kan man ”skäligen befara” att anläggningen inte kommer att komma till stånd. Dock ställer vi oss tveksamma till om en sådan tolkning är en tillräcklig motivering. Vi såg i vissa AL-förrättningar att förrättningslantmätaren förordnade en sysloman i samband med AL-beslutet. En motivering var då att man i en trafikverksförrättning skäligen kan befara att anläggningen inte kommer tillstånd eftersom arbetet är så komplicerat att det inte är lämpligt att någon annan utför anläggningen. Detta torde enligt oss inte anses vara en tillräcklig motivering eftersom det bör vara minst lika tekniskt avancerat att bygga en enskild väg i en vanlig förrättning som i en trafikverksförrättning. Vidare torde inte heller ett beslutsskäl till att direkt utse Trafikverket till sysloman kunna vara att ersättningsvägarna ska utföras i enlighet med Trafikverkets tidsschema eftersom vem som helst, inte bara Trafikverket, ska kunna förordnas till sysloman i lagens mening. Efter vår utredning blev vi med andra ord mer säkra på att ett förordnande av sysloman inte kan göras tidigt i processen såsom lagen är skriven idag, varken i samband med AL-beslutet eller precis efter att AL-beslutet vunnit laga kraft.

En lösning på problemet att Trafikverket inte kan bli förordnad i början av processen är att någon form av lagändring sker. Förslag på hur en sådan lagändring skulle kunna vara utformad ges nedan.

**Alternativ 1:** Förslag på nytt stycke i AL 33 a §

*Vid förrättning som begärts enligt 18 § 4 st kan Lantmäterimyndigheten om de finner det skäligt förordna syssloman trots det som sägs i första stycket.*

Eftersom Trafikverket i slutändan ska betala utförandet av den enskilda vägen samt att de har projekterat denna ger en sådan här bestämmelse förrättningslantmätaren utrymme att förordna Trafikverket till syssloman i samband med att AL-beslutet tas. Rekvisitet att det ska vara skäligt blir därmed inga svårigheter för förrättningslantmätaren att motivera. Om t.ex. en samfällighetsförening själv vill utföra den enskilda vägen har förrättningslantmätaren även utrymme att inte anse det skäligt att Trafikverket ska förordnas. I och med en sådan här bestämmelse kan därför fastighetsägare som motsätter sig projektet dra ut på tiden för att de inte vill att Trafikverkets åtgärder ska utföras genom att själva säga att de vill utföra byggnationen men sedan inte gör det. Detta problem finns dock även i dagens lagstiftning men har i vår undersökning inte visat sig vara ett problem i praktiken.

**Alternativ 2:** Gör AL 33 a § dispositiv dvs. gör en punkt 5 i AL 16 §

*Avsteg får göras från*

*[...]*

*5. 33 a § 1 st vid förrättning som begärts enligt 18 § 4 st.*

Även en sådan bestämmelse ger utrymme för att Trafikverket kan bli syssloman om en överenskommelse mellan delägarna och Trafikverket råder. Detta förutsätter dock att parterna är överens vilket kan innebära att om någon vill motsätta sig projektet kan de medvetet fördröja utförandet.

**Alternativ 3:** Förslag på nytt stycke i AL 33 a §

*Vid förrättning som begärts enligt 18 § 4 st kan förordnande av syssloman göras i enlighet med bestämmelserna i FBL.*

En sådan här bestämmelse gör att Trafikverket skulle kunna bli förordnad i början av processen på samma sätt som i en FBL-förrättning. Hur tillvägagångssättet för förordnandet av syssloman enligt FBL går till har beskrivits i avsnitt 4.3 Syssloman – FBL. Dock skulle detta bara gälla själva förordnandet och bestämmelsen om utförandetiden i AL 33 a § 2 st skulle fortfarande gälla så att AL-beslutet inte riskerar att förfalla. I detta alternativ skulle det bli sakägarna som utser vem som blir syssloman vilket blir motsägelsefullt eftersom att meningen med bestämmelsen skulle vara att Trafikverket blir syssloman. Om då sakägarna kan välja någon annan än Trafikverket till syssloman bidrar inte bestämmelsen till vad vi vill uppnå med denna, dvs. att det är Trafikverket som ska vara syssloman. Vi anser att detta alternativ är mindre bra och skulle därmed inte rekommendera denna skrivelse.

Vi kan efter våra intervjuer konstatera att Trafikverket ofta yrkar på att få vara systeman i trafikverksförrättningar. Dessutom verkar det som att fastighetsägarna också ofta vill att Trafikverket ska stå för utförandet av arbetet. Detta är av praktiska skäl lämpligt att Trafikverket som ofta redan har maskiner etc. på plats för den allmänna vägen eller järnvägen också bygger de enskilda vägarna. Dessutom får Trafikverket bättre kontroll över kostnaderna samtidigt som fastighetsägarna får vara med och bestämma utformningen eftersom det är en oberoende myndighet som tar beslutet om vägens utformning. I en del av intervjuerna beskrevs det som att Trafikverket är jävrig när de bygger de enskilda vägarna. Vi tycker att så länge Lantmäterimyndigheten är opartisk bör detta inte vara något problem. Vi tycker dock att det är viktigt att fastighetsägarna också får en klar bild över myndigheternas roller för att inte känna sig överkörda.

I FBL är det möjligt att förordna systeman direkt i samband med att FBL-beslutet tas, vilket vi anser är en bättre form för reglerandet av systemmannaskapet jämfört med AL. Det framgår tydligt i lagtexten vilka förutsättningar som gäller och i praktiken verkar det fungera bra. Oftast är det själva stängningen av plankorsningen som fastighetsägarna är missnöjda med. När väl ett beslut om ett gemensamt arbete vunnit laga kraft verkar de praktiska erfarenheterna vara att fastighetsägarna ofta vill att Trafikverket ska vara systeman. Lantmäterimyndigheten kan inte avsluta förrättningen förrän de enskilda vägarna är slutförda varför det är naturligt att Trafikverket är måna om att göra sitt jobb korrekt och i tid för att exempelvis kunna få sitt överfartsservitut upphävt och få igenom sitt projekt utan dröjsmål.

I både AL-, och FBL-förrättningar tycker vi att det är viktigt att man tydligt anger vägens utformning i respektive beslut. Om en eventuell tvist om vägens utformning skulle uppkomma är det troligtvis detta beslut som blir avgörande. Om då utformningen inte beskrivits tydligt blir fastighetsägarna utlämnade och har inte så mycket att säga till om.

Trafikverket måste följa LOU vilket vi tror kan göra att mycket kostnader går åt till själva upphandlingen. Även förrättningslantmätaren Ingemar Arvidsson pratade om problematiken med de svåra upphandlingsreglerna när Trafikverket blir systeman. En sådan upphandling stänger ofta ute de mindre aktörerna på marknaden eftersom det i princip enbart är de större aktörerna som har resurser till sådana avancerade upphandlingar. Detta i sin tur kan leda till att det blir dyrare och tar längre tid. Däremot kan denna effekt motverkas då Trafikverket ändå måste göra en offentlig upphandling för sina åtgärder då även de enskilda vägarna kan behandlas i samma upphandling. Om samfällighetsföreningen själv ska utföra den enskilda vägen råder det ingen skyldighet för dem att följa LOU. Avtalsförhållandet mellan samfällighetsföreningen och Trafikverket blir endast att ersättning ska utgå till samfällighetsföreningen för den enskilda vägen. Samfällighetsföreningen har rätt att anlita den entreprenör de anser mest lämplig för att utföra arbetet och ingen upphandling enligt LOU behöver göras.



En del av de intervjuade från Trafikverket påpekade att Lantmäterimyndigheten ofta har långa handläggningstider vilket har medfört att Trafikverket ibland fått stå för förvaltningen längre än nödvändigt. En del fastighetsägare anser att Trafikverket ska stå för förvaltningen efter att de byggt anläggningen eftersom det är Trafikverket som gör en expropriativ åtgärd. Vi anser att det är viktigt att hålla isär Trafikverket i form av myndighet som bygger den allmänna vägen, järnvägen eller stänger en plankorsning från Trafikverket som enbart utför den enskilda vägen i ersättningssyfte. I många av de förrättningarna vi gick igenom stod det att driften skulle övertas när AL-beslutet vunnit laga kraft eller när AL-förrättningen avslutades. Landgren tror att detta kommer från indragning av allmänna vägar där det tydligt sker en övergång av driften i och med att man där faktiskt byter väghållare, vilket man inte gör vid nyanlagd väg. Landgren menade även att Trafikverket bygger den enskilda vägen i samfällighetens regi och har därmed aldrig hand om driften för den. Vi har likt Landgren tolkat lagstiftningen att Trafikverket aldrig har någon skyldighet att sköta drift- och underhåll av vägen. Detta kan vara svårt för fastighetsägarna att förstå och det kan kanske bli enklare med hanteringen om en förening är bildad innan.

Bland de vi intervjuat rådde det delade meningar om huruvida förrättningslantmätaren skulle närvara vid slutbesiktningen av den enskilda vägen eller inte. Vi tror inte att närvaron av en förrättningslantmätare tillför slutbesiktningen något eftersom kunskapen om vägar troligtvis är bristande. En bättre lösning kan i så fall vara att ha med en sakkunnig på besiktningen. Detta kostar dock pengar men kan vara en trygghet för fastighetsägarna.

Syssломannen har såsom vi tolkar lagen en redovisningsplikt både om den är förordnad enligt AL eller FBL. Man har då främst syftat på ekonomisk redovisning vilken inte torde behövas om Trafikverket är sysslomän då det är de som ändå ska betala i slutändan. Med redovisningsplikten syftar man även på utförandet av vägen dels för att se om vägen är byggd som den ska och dels för att kunna förvalta vägen. Redovisningen för förvaltningen av vägen är extra viktig för delägarna när de ska godkänna vägen för att de ska kunna se hur vägen är byggd. Det är även viktigt för framtida förvaltningen av vägen. Rättsfallet i Hyllstofta visar vikten av detta då förrättningen blev återförvisad.

Att det finns så få rättsfall inom området kan tyda på att Trafikverket ofta är tillmötesgående så att parterna sällan hamnar i domstol. Trafikverket bygger ofta i överstandard samt tar hänsyn till de flesta inkomna synpunkter från sakägarnas sida. Vi tycker att det är viktigt att syssломannen vet var gränsen går för sitt förordnande men genom att hantera situationen såsom Trafikverket gör undviker de förmodligen en del tvister vilka annars hade kostat en hel del pengar. Vi kan utifrån undersökningen dra slutsatsen att många sakägare är nöjda med Trafikverkets arbete.

## 14.2 DEL B

Efter att gått igenom alla beslut på förordnanden av syssloman mellan åren 2008-2013 kan vi dra slutsatsen att det inte är så vanligt att syssloman förordnas. Även när vi ringde runt till Länsstyrelsen i de olika länen i jakt på dessa beslut var det många som inte visste vad en syssloman var och vem de skulle skicka oss vidare till. Även detta tyder på att det inte är vanligt då de inte hört talas om begreppet. Likväl verkar det på REV som att det brukar uppstå en del problem i samfällighetsföreningar och ett av dessa problem är att en beslutsför styrelse saknas. REV vägleder alltid sina medlemmar att först försöka själva eftersom en syssloman är en dyr lösning. Vi kan därför dra slutsatsen att delägarna i samfällighetsföreningar troligtvis kan lösa problemet själva eftersom så få förordnanden skett. I vår undersökning har vi dessutom sett att en del sökanden har dragit tillbaka sin ansökan vilket vi tror beror på att de blivit informerade om att föreningen ska stå för sysslomannens arvode. Även detta tyder på att delägarna troligtvis kan lösa problemet själva.

Även om det skett flest antal förordnanden i storstäderna så är det även där som flest antal samfällighetsföreningar är registrerade. Rent procentuellt verkar det inte finnas några större skillnader i förhållandet mellan antalet förordnanden av syssloman med det totala antalet registrerade samfällighetsföreningar i de olika länen. Vidare verkar det inte heller finnas någon koppling att de län där storstäderna finns har större andel förordnanden i förhållande till antal samfällighetsföreningar än övriga län. Skåne och Stockholm har visserligen högst andel förordnanden men Västra Götaland däremot, där storstaden Göteborg ligger, har låg andel.

Vi har även kollat på en del avslag som gjorts där man inte kunnat förordna en syssloman. En anledning var att man inte kunde hitta någon som var villig att åta sig uppdraget. Eftersom förordnande av syssloman är en sista utväg för en samfällighetsförening ser vi det som en stor brist att inte förordna en syssloman på grund av att man inte hittar någon. Detta tycker vi gör att hela systemet fallerar.

Det finns ingen handbok för sysslomän för hur de exempelvis ska arbeta, tips och idéer. De två sysslomännen vi intervjuat jobbar på ungefär samma sätt men vi kan inte veta om tillvägagångssättet är detsamma för alla. Vid intervjun med Ralf Stenroth föreslog han att det hade varit bra med en handbok eller en hemsida där sysslomän kan diskutera med varandra om de t.ex. är osäkra på något. Detta skulle kunna innebära att fler blir villiga att åta sig ett sådant här uppdrag eftersom de kan känna sig mer säkra på sin uppgift. Dock är problemet vem som skulle skapa och stå för denna hemsida. Det är inte särskilt troligt att någon syssloman vill lägga tid och pengar och REV har troligtvis inte så stort intresse i det. Enda alternativet vi ser är Länsstyrelsen men eftersom det inte är så vanligt med sysslomän skulle de säkerligen inte heller vilja lägga tid och pengar på detta.

Med dagens lagstiftning är tanken att samfällighetsföreningar ska förvaltas av en styrelse vilken ska väljas av delägarna. En förordnad syssloman kan sköta styrelsens arbete under en kortare tidsperiod. Efter att ha undersökt Finlands system med möj-

ligheten att anlita en vägdisponent som sköter det praktiska arbetet som styrelsen ska göra under en längre period har vi funderat på om detta även hade varit ett alternativ i Sverige. Vid intervjun med Nils Blohm från REV berättade han att de har startat ett projekt liknande det sättet vi beskrivit om Finland och de har hittills inte kunnat se att detta skulle gå emot dagens lagstiftning. Detta skulle i praktiken innebära att samfällighetsföreningen anlitar en person som bara jobbar med sådana här frågor och vars arbete är att ta hand om flera samfällighetsföreningars styrelser. Dock är det viktigt att man utreder vad detta innebär för föreningen innan en sådan anlitas. Redan i EVL kunde Länsstyrelsen förordna en sysloman på samma sätt som i dagens SFL. På den tiden hade man dock ett annat samhällstänk och idag går vi mot ett samhälle som alltmer utgår ifrån att varje individ för sig ska göra det de är bra på och låta andra göra det man inte är bra på. Våra egna åsikter är att om ingen vill sitta i styrelsen och ha det ansvar som medföljer bör man ha möjligheten att leja bort detta och betala någon som gör det och som dessutom har mer kunskaper om arbetet.

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen

## 15 SLUTSATSER – DEL A OCH DEL B

Nedan är våra slutsatser som besvarar frågeställningarna vi hade kring begreppet sysloman.

### 15.1 DEL A

#### **Hur vanligt är det med sysloman?**

Utifrån de undersökningar vi gjort kan vi dra slutsatsen att det inte är så vanligt med sysloman. Det används sällan i vanliga förrättningar men är mer förekommande i trafikverksförrättningar och då framför allt i FBL-förrättningar.

#### **Finns det regionala skillnader?**

Vi såg i förrättningarna och intervjuerna att man som förrättningslantmätare arbetar olika med hur man hanterar begreppet sysloman men om detta är knutet till regionerna eller till den enskilda förrättningslantmätaren är svårt att avgöra.

#### **Vad är skillnaden mellan juridisk respektive fysisk person som sysloman?**

Vi ställde oss först frågan om en juridisk person överhuvudtaget kan vara sysloman och utredningen visade att detta är möjligt. Vad gäller regelverket ser vi inga större skillnader på en sysloman som är en juridisk person och en som är en fysisk person. Däremot kan vi tänka oss att en enskild fastighetsägare kan känna sig som en svagare part när en juridisk person är sysloman. I trafikverksförrättningar fungerar det i praktiken ofta bra och av samordningsskäl ser vi det som mest föredelaktigt att Trafikverket är sysloman.

#### **Vad gäller särskilt för Trafikverket som sysloman?**

Med dagens lagstiftning kan Trafikverket i normalfallet inte bli sysloman i AL-förrättningar där Trafikverket är sökande. De kan åta sig att utföra anläggningen men då gäller inte samma rättsförhållande som om de var sysloman. För förrättningar som är av expropriativ karaktär såsom dessa trafikverksförrättningar anser vi det lämpligt att en lagändring görs så att bl.a. Trafikverket kan bli förordnande till sysloman i samband med AL-beslutet. Förslag på utformningen av en sådan bestämmelse finns i diskussionen, avsnitt 14.1 Del A.

I FBL-förrättningar där Trafikverket är sökande blir de i princip alltid förordnade till sysloman i samband med ett beslut om gemensamt arbete tas. Vi anser att det är lämpligt att Trafikverket blir förordnade eftersom att det ofta är vad alla parter vill. Dessutom är det ändå Trafikverket som i slutändan ska betala och de har redan resurser på plats. Lagstiftningen skiljer sig mycket i denna fråga trots att det i trafikverksförrättningar är samma arbete som ska utföras.

#### **Vilket ansvar har syslomannen före, under tiden och efter byggnationen?**

Syslomannen har i uppgift att utföra anläggningen. I AL-förrättningar tar syslomannen över delägarnas befogenheter och har då även hand om drift och underhåll. Detta görs på uppdrag av delägarna och sköts med uttagna pengar från delägarna. I FBL är

det olika vilka befogenheter sysslomannen har och så länge sysslomannen inte fått delägarnas befogenheter att sköta drift och underhåll av anläggningen är det inte heller sysslomannens uppgift. Med andra ord har sysslomannen ingen skyldighet att med eget kapital sköta drift och underhåll.

När Trafikverket är syssloman finansierar de själva byggandet av anläggningen eftersom de inom förrättningens ram ändå ska betala ersättning. I AL-förrättningar åtar sig Trafikverket att bygga och blir inte syssloman. Deras uppgift är endast att utföra anläggningen åt delägarna och har då inte ansvar för drift och underhåll. Inte heller i FBL-förrättningar har Trafikverket ansvar att sköta drift och underhåll då detta ska ske med delägarnas pengar och inte Trafikverkets.

#### **Vad kan fastighetsägarna kräva av sysslomannen?**

Fastighetsägarna kan kräva att anläggningen ska vara utförd på sådant sätt att den stämmer överens med AL-, eller FBL-beslutet, varför det är av stor vikt att förrättningslantmätaren tydligt anger utformningen av anläggningen.

#### **När kan sysslomannen tidigast påbörja sitt arbete?**

Sysslomannen kan både i vanliga AL- och FBL-förrättningar tidigast påbörja sitt arbete när beslut om förordnande av syssloman vunnit laga kraft. Detta gäller även i FBL-förrättningar när Trafikverket är syssloman. Däremot kan Trafikverket i AL-förrättningar påbörja sitt arbete när AL-beslutet vunnit laga kraft. Förtida tillträde kan vara möjligt om parterna är överens, men får bedömas utifrån det enskilda fallet.

#### **Fortsatt arbete**

Trafikverket och Lantmäterimyndigheten bör upprätta gemensamma riktlinjer för de trafikverksförrättningar där Trafikverket berör enskilda vägar för att de som eventuellt blir drabbade inte ska hamna i osäkra rättsförhållanden.

## **15.2 DEL B**

#### **Hur vanligt är det med syssloman?**

Utifrån de undersökningar vi gjort kan vi dra slutsatsen att sysslomän förordnade av Länsstyrelsen inte är vanligt. Det har endast skett 44 förordnanden mellan år 2008-2013 i hela landet vilket är i genomsnitt ca sju förordnanden per år i hela Sverige.

#### **Finns det regionala skillnader?**

Vi kan inte se några större regionala skillnader i besluten om förordnande av syssloman. Dock kan det troligtvis skilja sig i sysslomannens arbetsgång eftersom inga riktlinjer för detta finns.

#### **Vad är skillnaden mellan juridisk respektive fysisk person som syssloman?**

Vi kan inte se att det skulle vara någon skillnad på en sysslomans som är en juridisk person och en som är en fysisk person i de situationer vi utrett.

**Vad kan samfällighetsföreningen kräva av sysslomannen?**

Samfällighetsföreningen kan kräva att sysslomannen ska utföra sitt arbete på så sätt som Länsstyrelsen beslutar om och att sysslomannen gör detta på ett korrekt sätt.

**När lämnas ansvaret över från sysslomannen till samfällighetsföreningen?**

Ansvaret överlämnas när sysslomannen slutfört sitt uppdrag, dvs. när en beslutsför styrelse finns.

**När kan sysslomannen tidigast påbörja sitt arbete?**

Sysslomannen kan påbörja sitt arbete när beslut om förordnande av Länsstyrelsen tagits. Påbörjas arbetet tidigare görs det på egen risk.

Syssloman förordnad av Lantmäterimyndigheten eller Länsstyrelsen



## KÄLLFÖRTECKNING

### Offentligt tryck

NJA II 1966, *Lagstiftning om gemensamhetsanläggningar*

NJA II 1974, *Anläggningslag och lag om förvaltning av samfälligheter jämte följdförfattningar*

NJA II 1997, *Enskilda vägar*

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

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

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

### Litteratur

Bexelius. A och Körlof. V (1965), *Väglagarna*, P.A. Nordstedt & Söner förlag, Stockholm

Dahlsjö. A, Hermansson. M, Sjödin. E (2010), *Expropriationslagen En kommentar*, Upplaga 3:1, Nordstedts Juridik AB, Stockholm

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

Karlbro.T, Sjödin. E, Ekbäck. P, Norell. L (2011), *Markåtkomst och ersättning för bebyggelse och infrastruktur*, upplaga 3, Nordstedts Juridik AB, Stockholm

Landahl. T och Nordstöm. O (1973), *Fastighetsbildningslagen*, P.A. Nordstedt & Söner förlag, Stockholm

Nilsson. J (1998), *Den moderne "syslomanen"*, Examensarbete, Juridiska Fakulteten vid Lunds Universitet

Österberg. T (2004), *Samfälligheter – Handbok för samfällighetsföreningar*, Nordstedts Juridik AB

### **Myndighetspublikationer**

Banverket m.fl. (2001), *Enskilda vägar: Samråd och tillstånd vid byggande, underhåll och drift*

Lantmäteriet (2012), *Gemensamhetsanläggning – en hållbar lösning tillsammans med grannarna*, informationsbroschyr

Lantmäteriet (2013a), *Handbok AL – Anläggningslagen*, version 2013-02-01

Lantmäteriet (2013b), *Handbok FBL – Fastighetsbildningslagen*, version 2013-02-01

Lantmäteriet (2013c), *Handbok SFL – Lagen om förvaltning av samfälligheter*, version 2013-02-01

Lantmäteriet (2013d), *Lagar om enskilda vägar. En jämförelse mellan svensk och finsk lagstiftning med anledning av REV:s förslag om ändringar i AL*, PM 2013-05-13

Lantmäteriet (2013e), *Fastighetsregistret halvårsstatistik år 2013*, 2013-06-30

### **Intervjuer**

Ingemar Arvidsson, Lantmäteriet, möte 2013-10-03, mail 2013-11-06

Nils Blohm, REV, mail 2013-09-12, 2013-11-28, telefon 2013-11-12

Carl Enström, Lantmäteriet, telefonsamtal 2013-09-24

Lars Erik Eriksson, Trafikverket, telefon 2013-09-20, mail 2013-11-14

Cecilia Frances, Trafikverket, telefon 2013-09-23, mail 2013-11-14

Mikael Gustafsson, Trafikverket, telefon 2013-09-26, mail 2013-11-14

Roy Gustafsson, Lantmäteriet, telefon 2013-09-18

Anders Håkansson, Lantmäteriet, telefon 2013-09-17, möte 2013-11-08

Anders Höljman, Trafikverket, telefonsamtal 2013-09-23, mail 2013-11-17

Kurt Jansson, Trafikverket, telefon 2013-09-20, mail 2013-11-25

Bengt Kjäll, Lantmäteriet, mail 2013-10-04, 2013-11-14, telefon 2013-11-25

Lars Inge Kristiansson, syssloman, telefonsamtal 2013-09-19, 2013-11-06

Olov Kronberg, Lantmäteriet, telefon 2013-10-31

Magnus Landgren, Lantmäteriet, möte 2013-10-22, mail 2013-11-06

Krister Lindgren, Lantmäteriet, telefon 2013-09-25, mail 2013-09-26

Jonas Olsson, Trafikverket, telefon 2013-10-03, mail 2013-11-19

Sten Runqvist, Lantmäteriet, telefon 2013-09-17, mail 2013-09-17

Axel Starck, Länsstyrelsen Skåne, mail 2013-09-06

Ralf Stenroth, syssloman, möte 2013-09-10, mail 2013-11-06

Håkan Söderberg, Lantmäteriet, telefon 2013-09-26, mail 2013-11-18

Olof Weberup, Trafikverket, möte 2013-09-12, 2013-12-20

### **Övrigt**

Aktnr: 1265-1525, lantmäteriförrättning

Aktnr: 1440-752, lantmäteriförrättning

Aktnr: 2161-06/111, lantmäteriförrättning

Karnov Internet (a), Handelsbalk (1736:1232) 18 kap. 1 §, not 28, hämtat 2013-10-11.

Karnov Internet (b), Handelsbalk (1736:1232) 18 kap. 1 §, not 30, hämtat 2013-10-11.

Karnov Internet (c), Handelsbalk (1736:1232) 18 kap. 6 §, not 37, hämtat 2013-10-11.

Nydahl. B (2004), *Enskilda vägar; historia och fakta*, REV Bulletinen, nr 1

Vänersborgs Tingsrätt, MMD, nr F 1809-12, 2013-02-15

Växjö Tingsrätten, MMD, nr F 2131-11, 2013-02-05

Ärenden: K0127, lantmäteriförrättning