

Halt! Här får ingen passera - En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

Sebastian Johansson
Inez Jensen

Civilingenjör i Lantmäteri
VFTM01 Examensarbete i fastighetsvetenskap
Fastighetsrätt

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

© Inez Jensen & Sebastian Johansson, 2026

Båda författarna har gemensamt bidragit till hela examensarbetet.

Fastighetsvetenskap, Institution för teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet
Box 118
221 00 Lund

ISRN LUTVDG/TVLM 26/5608SE

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

Stop! Here but no further - A Legal Analysis of the Closure of Railway Crossings

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Inez Jensen, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds universitet

Sebastian Johansson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds universitet

Handledare/Supervisor:

Eric Norén, Universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds universitet

Examinator/Examiner:

Malin Sjöstrand, lektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds universitet

Opponent/Opponent:

Axel Larsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds universitet

Nyckelord: infrastruktur, markåtkomst, järnväg, plankorsningar, fastighetsbildning, servitut, graderingsvärde, fastighetsskyddet, järnvägsplan, lantmåteriförrättning

Keywords: infrastructure, land acquisition, railway, level crossings, property formation, easement, grading value, property protection, railway plan, cadastral procedure

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Abstract

This master's thesis examines the legal conditions under which the Swedish Transport Administration may close railway crossings and how such measures are implemented in practice. The study focuses particularly on the interaction between the Swedish Real Property Formation Act, the Swedish Railway Construction Act, and the property protection mechanisms intended to safeguard individual property owners during the process.

The study combines legal and empirical methods. The legal analysis covers relevant sections of the Real Property Formation Act and the Railway Construction Act, legislative history, and key case law. The empirical part includes a qualitative review of 24 cadastral dossiers and correspondence with the Transport Administration. The study also has quantitative elements through a compilation and categorization of cadastral procedures to identify patterns in their application.

The study shows that the Transport Administration possesses extensive opportunities to close railway crossings through cadastral procedures and that there are seldom practical incentives to establish a railway plan. The findings further indicate that property protection has limited significance in practice and rarely constitutes a genuine obstacle to the closure of railway crossings. However, recent case law and the Transport Administration's ongoing work with railway crossing closures suggest that a shift in legal application may emerge.

Finally, the question remains whether constitutional property protection, as a potentially more far-reaching safeguard for individual property owners, may prevent measures that are otherwise permitted under the property provisions of the Real Property Formation Act, thereby potentially undermining the purpose of the railway planning process.

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Sammanfattning

Under de senaste åren har trafiksäkerhet och kapacitetshöjande åtgärder kring järnvägsinfrastrukturen fått en allt större betydelse i Sverige. Som en del av detta arbete stänger Trafikverket plankorsningar för att minska olycksrisker och möjliggöra högre hastigheter på järnvägen. Åtgärderna medför dock ofta betydande konsekvenser för enskilda fastighetsägare genom försämrad tillgänglighet, förändrade bruksförhållanden och intrång i fastigheten.

Syftet med arbetet är att undersöka under vilka förutsättningar Trafikverket kan stänga plankorsningar, vilka tillvägagångssätt som finns och hur dessa tillämpas i praktiken. Arbetet syftar även till att granska i vilken omfattning fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § fastighetsbildningslagen påverkar processen. Studien analyserar därmed hur lagen om byggande av järnväg och fastighetsbildningslagen samverkar vid stängning av plankorsningar.

Arbetet bygger på en rättsdogmatisk analys kombinerad med en empirisk studie. Den rättsdogmatiska analysen omfattar tillämpliga bestämmelser i lag om byggande av järnväg, fastighetsbildningslagen, förarbeten samt vägledande rättspraxis. Den empiriska metoden innefattar en dokumentstudie av förrättningsakter, myndighetshandlingar samt korrespondens med Trafikverket, för att undersöka hur regelverket tillämpas i praktiken. Studien innehåller även kvantitativa inslag genom sammanställning och kategorisering av förrättningarna för att identifiera mönster i tillämpningen.

Av studien framgår att Trafikverket har stora möjligheter att stänga plankorsningar genom förrättningsförfarandet och att det sällan föreligger praktiska skäl att ta fram en järnvägsplan. Studien visar också att fastighetsskyddet har en begränsad betydelse i praktiken och sällan utgör ett reellt hinder mot stängning av plankorsningar. Samtidigt antyder senare praxis gällande tillämpningen av fastighetsskyddet, tillsammans med Trafikverkets arbetsprocess med plankorsningsstängningar ett potentiellt skifte av tillvägagångssätt. Slutligen kvarstår frågan huruvida egendomsskyddet, som ett mer långtgående skydd för den enskilda fastighetsägaren, kan stoppa åtgärder som fastighetsskyddet tillåter och följaktligen urholka syftet med järnvägsplan.

Sammanfattningsvis visar arbetet att fastighetsskyddet i teorin utgör en central garanti vid stängning av plankorsningar, men att det i praktiken har begränsad genomslagskraft. Trots att praxis uppställer krav om proportionalitet och skydd

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

mot alltför stort intrång visar förrättningarna att bedömningen hanteras
översiktligt eller inte aktualiseras alls.

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Förord

Detta examensarbete avslutar fem års studier vid civilingenjörsprogrammet i Lantmäteri på Lunds Tekniska Högskola vid Institutionen för Fastighetsvetenskap.

För det första vill vi rikta ett varmt tack till vår handledare Eric Norén som både väckte idén om ämnet och har varit en stöttepelare. Tack för att du ställt upp i vått och torrt och hjälpt oss behålla lugnet hela vägen. Vi vill även rikta ett tack till Svefa för möjligheten att skriva arbetet tillsammans med er och till Trafikverket för era värdefulla insikter i ämnet.

Vi vill även tacka de lärare vi haft under våra studier och våra kära vänner vi fått på vägen, ni har gjort dessa fem år till en oförglömlig resa. Vi vill såklart även tacka våra familjer för att ni har orkat med oss fram till idag och hoppas att ni fortsätter med det ett tag till.

Till sist vill vi tacka varandra för ett mycket gott samarbete, och tacka den första dagen i skolan där våra vägar korsades.

Inez Jensen & Sebastian Johansson
Lund, 22 maj 2026

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Nomenklatur

Författningar

LBJ	Lag (1995:1649) om byggande av järnväg
FBL	Fastighetbildningslagen (1970:988)
PBL	Plan- och bygglag (2010:900)
MB	Miljöbalken (1998:808)
ExL	Expropriationslagen (1972:719)
RF	Kungörelse (1974:152) om beslutad ny
regeringsform	

Förkortningar

TR	Tingsrätt
HovR	Hovrätt
HD	Högsta domstolen
MMD	Mark- och miljödomstol
MÖD	Mark- och miljööverdomstol

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Innehållsförteckning

1. Inledning	17
1.1 Bakgrund.....	17
1.2 Syfte	18
1.3 Frågeställning	19
1.4 Metod	19
1.5 Disposition	20
2 Byggande av järnväg.....	22
2.1 Lag om byggande av järnväg.....	22
2.1.1 Bakgrund till lagen	22
2.1.2 Byggande av järnväg	23
2.2 Järnvägsplan	24
2.2.1 Järnvägsplanens innehåll.....	24
2.2.2 Framtagande av järnvägsplan	26
2.2.3 Markåtkomst med järnvägsplan	27
3 Markåtkomst utan järnvägsplan	29
3.1 Servitut	29
3.2 Allmänna intressen.....	30
3.3 Grundläggande egendomsskydd	31
3.4 Fastighetsreglering och enskilda intressen	33
3.4.1 Hur mycket kan en stängd korsning få minska graderingsvärdet?	34
3.5 Fastighetsvärden	35
4 Trafikverkets arbete med plankorsningar	38
4.1. Valet att åtgärda plankorsning	39
4.2 Processen att åtgärda	40
4.3 Lantmäteriförrättning och järnvägsplan	41
4.4 Järnvägsplan för plankorsningsstängning.....	43
4.4.1 Järnvägsplan – plankorsningsstängning i Forsa	43
5 Rättsfall	45

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

5.1 NJA 1990 s 389f – Ljusdalssträckan	45
5.1.1 Slutsats	47
5.2 NJA 1998 s 62 - Värpeshultskorsningen	47
5.2.1 Slutsats	49
5.3 MÖD 2025:15 – Travfastigheten	50
5.3.1 Slutsats	53
5.4 Svea hovrätt, 2009-10-05, Ö 9955-08 - Plankravet	53
5.4.1 Slutsats	55
6. Lantmäteriförrättningar	56
6.1 Akt 1485K-2023-52 - Vandrarhemmet.....	57
6.2 Akt 1490K-2018-133 - Badplatsen	58
6.3 Akt 1766-2017-18 - Korsningarna i Sunne	59
6.4 Akt 1463-2022-76 - Järnvägsplanen i Mark	59
7 Diskussion	61
7.1 Vilka rättsliga vägar finns för att stänga plankorsningar i LBJ respektive FBL och hur används dessa i praktiken?	61
7.2 Hur tillämpas fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § FBL vid stängning av plankorsningar i praktiken?.....	63
7.3 Avslutande reflektioner	65
8 Slutsats.....	67
8.1 Förslag till vidare studier.....	67
Referenser	69
Offentligt tryck.....	69
Litteratur.....	69
Svenska domstolar	71

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Ett välfungerande samhälle förutsätter en stabil och tillförlitlig infrastruktur. Detta omfattar bland annat elförsörjning, vattendistribution, vägar, flygplatser och järnvägar. För att människor ska kunna pendla till arbete och andra viktiga samhällsfunktioner krävs effektiva transportsystem. Även näringslivet är beroende av tillförlitliga transporter för att kunna distribuera varor inom Sverige och internationellt. Samtidigt står delar av infrastrukturen inför betydande utmaningar, inte minst inom järnvägstrafiken.

Den svenska järnvägen har trots sin betydelse för samhället nedprioriterats i underhållsplaner och investeringsmöjligheter, varför underhållsskulden idag uppgår till 90 miljarder kr. Förseningar, urspårningar och tekniska problem är inga ovanliga rubriker i dagstidningarna. För att lösa problemen har Trafikverket av regeringen fått 210 miljarder kr till underhåll av järnväg.¹

Plankorsningar är ett element i järnvägen som ger upphov till stora tekniska problem och utgör en stor olycksrisk. Det finns ca 6 800 järnvägsövergångar i Sverige och dessa orsakar i snitt 20 dödsfall årligen.² Trafikverket åtgärdar ungefär 200 av korsningarna varje år, dels för att kunna höja hastighetsgränsen för tåg till över 160 km/h, dels för att följa regeringsuppdrag om säkerhet vid spårområden. Åtgärderna kan exempelvis bestå av installation av bommar, ersätta med planskilda korsningar eller genom att enbart stänga plankorsningarna.³

För att plankorsningar ska kunna stängas krävs det att befintliga rättigheter att passera järnvägen upphävs. Rättigheterna består vanligtvis av servitut som behöver upphävas genom en lantmäteriförrättning (framgent enbart benämnt förrättning). Åtgärden ska då uppfylla rekvisiten i fastighetsbildningslagen (FBL) för att servitutet ska få upphävas.⁴

¹ "Regeringen vill öka anslagen för vägar – men tufft för järnvägen", NyTeknik.se, 3 okt 2024

² Beijron, Anna, "Tre frågor om plankorsningar - Trafikverket om vad som gäller vid järnvägsspåren", SVT Nyheter, 8 april 2024; Prop. 1995/96:2 *Lag om byggande av järnväg*, 46

³ "Säkerhet vid plankorsningar", Trafikverket, 13 januari 2026

⁴ Prop. 1995/96:2, 46; Leif Norell, *Ersättning vid stängning av järnvägsöverfarter*, (Lantmäteriet, 1994), s. 20–24

Under en förrättning utan överenskommelse ska Lantmäteriet bland annat se till att den härskande fastigheten inte minskar för mycket sett till dess fysiska storlek. Detta säkerställs genom det så kallade fastighetskyddet i 5 kap. 8 § FBL som skyddar mot för stora tvångsvisa intrång i fastigheten under regleringen. Syftet är att fastigheten även efter intrånget ska ha en sammansättning och utformning som lämpar sig för sitt ändamål. Vidare får fastigheten inte ändras så att dess graderingsvärde minskas väsentligt eller ökas i sådan omfattning att avsevärd olägenhet uppkommer för ägaren.

En plankorsning kan även stängas genom att Trafikverket först upprättar en järnvägsplan. Med en järnvägsplan får mark som ska användas för järnvägsändamål och som tillgodoser ett allmänt transportbehov lösas in. Järnvägsplanen kan även upphäva särskilda rättigheter, såsom servitut och tillåter att undantag görs från fastighetskyddet enligt 5 kap. 8b § FBL.

Det fanns inga fastställda krav på järnvägsbyggandet i lag innan 1996 när lag om byggande av järnväg (LBJ) infördes. Efterfrågan fanns däremot från flera håll på ny lagstiftning för att inordna järnvägsbyggandet i övrig samhällsplanering. När arbetet med den nya lagstiftningen påbörjades år 1988 föreslogs bland annat att Banverket under vissa förutsättningar skulle ges rätt att av säkerhetsskäl besluta om avstängning av järnvägsövergångar, utan att ta till fastighetsbildningsåtgärder. Förslaget möttes av stark kritik och dagens LBJ saknar sådana undantag.⁵

Att höja säkerheten runt järnvägen och möjliggöra högre hastigheter får anses utgöra ett angeläget allmänt intresse, särskilt mot bakgrund av statens omfattande satsningar på järnvägsinfrastruktur och transporteffektivitet. Processen att stänga plankorsningar kan emellertid vara tidskrävande och medföra stora kostnader för den som bygger järnväg. Trots befintliga ersättningsprinciper och ett fastighetsskydd som ska säkerställa att den enskilda fastighetsägaren inte lider för stor skada, har rättsfall som rör stängning av plankorsningar påvisat en osäker rättstillämpning.

1.2 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka under vilka förutsättningar Trafikverket kan stänga plankorsningar, vilka tillvägagångssätt som finns och hur dessa tillämpas i praktiken. Arbetet syftar även till att granska i vilken omfattning

⁵ Prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, s. 1; Prop. 1995/96:2, 1, s. 17–18

fastighetsskyddet påverkar processen att stänga plankorsningar. Slutligen avser examensarbetet att klargöra rättsläget och undersöka hur det förhåller sig till praktiken.

1.3 Frågeställning

För att uppnå syftet med arbetet kommer följande frågor besvaras:

1. Vilka rättsliga vägar finns för att stänga plankorsningar och hur tillämpas dessa i praktiken?
2. Hur tillämpas fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § FBL vid stängning av plankorsningar i praktiken?

1.4 Metod

Studien bygger på en rättsdogmatisk metod kombinerad med en abduktiv ansats, vilket innebär att arbetet utgår från både teori och empiri. Utgångspunkten är befintlig lagstiftning, förarbeten om FBL och LBJ inklusive järnvägsplaner. Dessa rättskällor lägger grunden för den teoretiska analysen. Samtidig inhämtas empiri genom förrättningar och andra handlingar. Dessa används för att pröva hur lagstiftningen tillämpas i praktiken samt för att identifiera aspekter som inte fångas i litteraturen. På detta sätt möjliggör den abduktiva ansatsen en fördjupad och nyanserad förståelse av hur plankorsningsstängningar hanteras i praktiken.

Studien bygger på en kvalitativ metod och utgår främst från en rättsdogmatisk forskningsmetod där fokus ligger på att skapa en fördjupad förståelse för rättsläget och Trafikverkets befogenheter. Den kvalitativa delen består av analys av lagstiftning, rättsfall, förrättningsakter och myndighetshandlingar. Studien innehåller även kvantitativa inslag genom att förrättningar sammanställs och kategoriseras för att identifiera återkommande mönster i tillämpningen, exempelvis hur fastighetsskyddet aktualiseras och hur ersättningsfrågor hanteras i praktiken.

Arbetet är uppdelat i två delar där första delen genomförs av en rättsdogmatisk analys baserad på litteratur och rättsfall. Den andra delen utgörs av en kvantitativ analys bestående av handlingar från Trafikverket och Lantmäteriet.

För att erhålla resultat som speglar hela samhället, den generella tillämpningen och eventuella regionala skillnader har stickprov begärts från samtliga

kommunala lantmäteri i landet samt det statliga lantmäteriet. Tidsmässigt begränsas de till att handlingar från och med 2020 begärts ut för att återge det aktuella rättsläget. Samtidigt innebär avgränsningen att historiska synsätt inte fångas vilket kan påverka möjligheten att fånga långsiktiga förändringar.

1.5 Disposition

Kapitel 2 Lagen om byggande av järnväg

I arbetets andra kapitel ges historisk bakgrund till LBJ, förklaring om hur järnvägsplaner fungerar och vad som ingår inom begreppet. Även närmre genomgång av plankorsningar presenteras.

Kapitel 3 Markåtkomst

I det tredje kapitlet redovisas relevant lagstiftning för hur tvångsvis markåtkomst fungerar genom fastighetsreglering. Det görs även en genomgång av allmänna intressen, enskilda intressen, skydd för fastigheter samt en översiktlig presentation av värdering och ersättning vid markåtkomst.

Kapitel 4 Trafikverkets arbete med plankorsningar

I det fjärde kapitlet redovisas hur Trafikverket i stora drag arbetar med stängning av plankorsningar. Kapitlet innehåller både teori och insikter i den faktiska arbetsmetodiken.

Kapitel 5 Rättsfall

Det femte kapitlet innehåller en genomgång av för ämnet relevanta rättsfall.

Kapitel 6 Lantmäteriförrättningar

I det sjätte kapitlet genomförs studie av akter från Lantmäteriet, med andra ord ärenden som tagit hjälp av fastighetsbildningslagstiftning.

Kapitel 7 Diskussion

I det sjunde kapitlet analyseras och diskuteras teorin från kapitel 2–3 tillsammans med resultaten från kapitel 4–6. Utifrån undersökningarna kommer frågeställningarna att besvaras.

Kapitel 8 Slutsats

I det åttonde och avslutande kapitlet ges slutsatser som arbetet kommit fram till och förslag till vidare studier.

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

2 Byggnad av järnväg

Kapitlet ger en övergripande genomgång av LBJ, hur processen vid stängning av järnvägs korsningar ser ut och vilka krav som ställs. Inledningsvis redogörs för lagens bakgrund och tillämpningsområde varefter järnvägsplanens innehåll och det förfarande som gäller för dess upprättande och fastställande presenteras. Avslutningsvis behandlas de bestämmelser i 4 kap. LBJ som reglerar markåtkomst med stöd av fastställd järnvägsplan, inklusive rätten att lösa in mark och upphäva särskilda rättigheter.

2.1 Lag om byggnad av järnväg

2.1.1 Bakgrund till lagen

Före ikraftträdandet av LBJ den 1 februari 1996 saknas i lag fastställda krav på samhällelig kontroll, planering och styrning av järnvägsbyggnaden. Markförvärv för järnvägsändamål skedde dels genom frivilliga överlåtelser, dels tvångsvis genom expropriation och genom fastighetsbildningsåtgärder. Enligt ExL 2 kap. 2 § får expropriation ske till förmån för anläggning som tillgodoser allmänt behov av samfärdsel, transport eller annan kommunikation, dvs. för kommunikationsändamål. Expropriationsförfarandet kom i brist på annan lagstiftning att användas som ett planeringsinstrument. Regeringen ansåg emellertid varken att expropriationslagen eller fastighetsbildningslagen tillgodosåg kraven på effektivitet, insyn och enhetlighet som bör uppfyllas.⁶

Redan i mitten av 1970-talet begärde Statens Järnvägar, SJ, att regeringen skulle utreda frågan om tillskapande av en ny lagstiftning för att enklare kunna ta mark i anspråk för järnvägsändamål. Någon ny lagstiftning kom då inte till stånd, främst med hänvisning till att man inte kunde förutse en framtida järnvägsutbyggnad av någon omfattning. Det skulle dröja mer än ett decennium innan arbetet med ny lagstiftning påbörjades, först efter 1988 års trafikpolitiska beslut att en ökad satsning skulle ske på järnvägen som ett miljövänligt kollektivt transportmedel.⁷

Mot bakgrund av den nya synen på järnväg som transportmedel upprättades inom Kommunikationsdepartementet under år 1989 promemorian (Ds 1989:69) *Markanvändning för järnväg*. Promemorian föreslog bland annat att dåvarande Banverket under vissa förutsättningar skulle ges rätt att av säkerhetsskäl besluta

⁶ Prop. 1995/96:2, s. 17–18

⁷ Prop. 1987/88:50, s. 1; Prop. 1995/96:2, s. 17–18

om avstängning av järnvägsövergångar, som då endast kunde stängas genom fastighetsbildningsåtgärder. Förslaget om en lättare stängningsprocess möttes av stark kritik från remissinstanserna och ansågs inte tillgodose de krav på rättssäkerhet som behövde uppställas. Andra förslag möttes mer optimistiskt, exempelvis förslag gällande planering och även möjligheten för att införa en mer rationell markåtkomstmöjlighet för järnvägar.⁸

I enlighet med 1993 års infrastrukturproposition avsattes 32 miljarder kronor som under en tioårsperiod skulle användas för investeringar i järnvägens infrastruktur.⁹ Regeringen bedömde det angeläget, med bakgrund av satsningen på järnvägsutbyggandet, att genom ny lagstiftning inordna järnvägsbyggandet i övrig samhällsplanering. Vidare ansåg regeringen att det var angeläget att ställa upp krav på upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar vid järnvägsbyggande och att förbättra markåtkomstmöjligheterna för järnvägsändamål.¹⁰

Den aktuella versionen av lagen innehåller såväl instrument för planering som mer rationella möjligheter för markåtkomst. Förslaget att stänga av järnvägsövergångar utan fastighetsbildningsåtgärder togs däremot inte vidare och saknas i den aktuella versionen av lagen. Genom ikraftträdandet av LBJ gjordes också vissa tillägg i FBL. Bland annat kom 5 kap. 8b § till, vilken innebär att mark som får inlösas för järnvägsändamål enligt LBJ, får överföras genom fastighetsreglering trots bestämmelserna i 5 kap. 7 och 8 §§ FBL. Detsamma gäller upphävande av servitut och nyttjanderätter. Tillägget innebär att prövningen av fastighetsskyddet och byggnadsskyddet inte kan sätta stopp för järnvägsbyggandet då det görs i enlighet med LBJ.

2.1.2 Byggande av järnväg

Avgränsningen av lagens tillämpningsområde finns i 1 kap. 1 § LBJ. Med järnväg avses spåranläggning för järnvägstrafik. Till en spåranläggning hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

⁸ Prop. 1995/96:2, s. 17–18

⁹ Prop. 1992/93:176 om investeringar i trafikens infrastruktur, s. 2

¹⁰ Prop. 1992/93:176, s. 1; Prop. 1995/96:2, s. 17–18

Med byggande av järnväg avses, enligt 1 kap. 2 § LBJ, att anlägga en ny järnväg och att bygga om en järnväg. En åtgärd på en befintlig järnväg ska inte anses vara byggande av järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt, det vill säga nyttjanderätt, servitut eller annan liknande rätt, skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

2.2 Järnvägsplan

Den som avser att bygga järnväg ska enligt 2 kap. 1 § 1 stycket LBJ upprätta en järnvägsplan. Järnvägsplanen är med några undantag obligatorisk vid järnvägsbyggen. Den som upprättar en järnvägsplan ska utreda möjligheterna att, genom fastighetsrättsliga åtgärder eller åtgärder enligt anläggningslagen, avhjälpa eller minska intrång till följd av järnvägsbygget.¹¹ En järnvägsplan får även upprättas för att stänga av en plankorsning, även om åtgärden inte är byggande av järnväg.

2.2.1 Järnvägsplanens innehåll

I LBJ finns krav på innehållet i en järnvägsplan. Kraven i 1 kap. 3–4 §§ LBJ kan sägas utgöra portalparagrafer som behandlar den avvägning som ska göras mellan enskilda och allmänna intressen.¹² Vid planläggning av järnväg ska, enligt 1 kap. 3 § LBJ, MB:s bestämmelser i 2–4 kap. samt 5 kap. 3–5 §§ tillämpas. Det innebär att projektet ska beakta och tillämpa MB:s allmänna hänsynsregler (2 kap.), grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden (3 kap.), särskilda regler för hushållning för mark och vatten i vissa områden (4 kap.) samt miljö kvalitetsnormerna i 5 kap. 3 – 5 §§. Ett fastställande av järnvägsplanen jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken. Planläggningen ska också ske så hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen, samtidigt som en estetisk utformning eftersträvas.

När en järnväg byggs ska den, enligt 1 kap. 4 § LBJ, ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Om en järnvägsplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt

¹¹ Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-10)

¹² Peter Ekbäck, "Fastighetsskyddet i fastighetsbildningslagen 5 kap. 8 §", (Studie, Kungliga Tekniska Högskolan, 2023), s. 9

4 kap. 1 § LBJ, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Järnvägsplanen ska vidare, enligt 2 kap. 9 § 1 stycket LBJ, innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa järnvägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för järnvägen och för att bygga järnvägen.

Järnvägsplanen ska enligt 2 kap. 9 § 2 stycket även innehålla uppgifter om:

1. skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen,
2. verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, och
3. åtgärder som undantas från krav på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer med stöd av ett medgivande från berörd kommun.

Tillsammans med planen ska enligt 3 stycket följande underlag finnas:

1. en redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning av järnvägen,
2. en sammanställning av de synpunkter som kommit fram under samrådet och uppgift om hur synpunkterna har beaktats (samrådsredogörelse),
3. en miljökonsekvensbeskrivning eller, om ett järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön, och
4. de övriga uppgifter som behövs för att genomföra projektet.

Med övriga uppgifter i 3 stycket 4 punkten avses t.ex. de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av planen¹³. Enligt 12 och 13 §§ i förordningen (2012:708) om byggande av järnväg ska det tillsammans med planen även finnas en fastighetsförteckning samt uppgifter om kostnader och finansiering.¹⁴

¹³ Prop. 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur, s. 156

¹⁴ Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-10).

Miljökonsekvensbeskrivningen ska enligt 2 kap. 8 § uppfylla kraven i 6 kap. 35 och 37 §§ MB och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser och godkännas av berörda länsstyrelser innan ärendet kungörs.

2.2.2 Framtagande av järnvägsplan

Under arbetet att upprätta en järnvägsplan ska den som avser att bygga järnvägen, enligt 2 kap. 2 § LBJ, samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Samrådsprocessen ska pågå under hela planeringen och såväl samråds krets som underlag kan skifta succesivt.¹⁵ Samrådet ska avse järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

I det fall järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska samråd också ske med de statliga myndigheter, den allmänhet samt de organisationer som kan antas bli berörda. Samrådet ska då även innefatta innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen som ska finnas bredvid järnvägsplanen. Länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för prövningen av järnvägsplanen.

Samrådet ska, enligt 2 kap. 3 § LBJ, inledas så tidigt som möjligt och ge de enskilda som kan antas bli särskilt berörda, d.v.s. i första hand närboende¹⁶, möjlighet att yttra sig. Det är, enligt 2 kap. 4 § LBJ, länsstyrelsen som i första hand avgör om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, men eventuella föreskrifter från regeringen ska emellertid följas. Beslutet får inte komma förens den som avser att bygga järnväg har gett de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig. När beslut fattats ska länsstyrelsen, enligt 2 kap. 4a § LBJ, göra det tillgängligt för allmänheten, såvida projektet inte enbart avser totalförsvaret och ett tillgängliggörande kan ha en negativ påverkan på totalförsvaret.

Efter samråd med berörda länsstyrelser prövar Trafikverket frågan att fastställa järnvägsplan. Har Trafikverket och länsstyrelse olika uppfattning ska frågan om att fastställa planen lämnas över till regeringen. Beslutet att fastställa planen ska sedan kungöras, enligt 2 kap. 15 § LBJ.

¹⁵ Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 2 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-12).

¹⁶ Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 4 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-12).

När järnvägen väl byggs får, enligt 2 kap. 18 § LBJ, endast oväsentliga avvikelser göras från järnvägsplanen. Om avvikelse görs i fråga om den mark eller utrymme som ska tas i anspråk enligt planen, ska det omedelbart antecknas som ett tillägg till planen. Frågan om vilken avvikelse som ska anses som oväsentlig ska göras från fall till fall. I det fall avvikelsen inte kan anses som oväsentlig, får i stället förfarandet för ändring av planen för ett vägbygge som ännu inte är färdigställt tillämpas enligt 2 kap. 5 och 12 §§ LBJ.¹⁷

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan upphör, enligt 2 kap. 16 § LBJ, att gälla fem år efter det år då beslutet fick laga kraft om inte järnvägsbygget har påbörjats. Om det finns synnerliga skäl får giltighetstiden förlängas med upp till två år. Förlängningsmöjligheten är förbehållen rena undantagssituationer och en järnvägsplan upphör alltid att gälla senast sju år efter utgången av det år då planen fick laga kraft, om inte bygget har påbörjats vid den tidpunkten.¹⁸ Ett beslut att fastställa järnvägsplanen ska, enligt 2 kap. 17 § LBJ, upphävas, helt eller delvis, om förhållanden efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre är uppfyllda.

En järnvägsplan och en vägplan får, enligt 2 kap. 19 § LBJ, upprättas i ett gemensamt förfarande byggande av allmän väg som behövs på grund av det järnvägsprojekt som en järnvägsplan avser får regleras i järnvägsplanen. 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, enligt 2 kap. 20 § LBJ, den som bygger järnvägen eller järnvägens infrastrukturförvaltare vid behov begära förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149) för att ordna väghållningen för den enskilda vägen.

2.2.3 Markåtkomst med järnvägsplan

I 4 kap. LBJ finns det bestämmelser om inlösen av mark som enligt järnvägsplanen inte tillfälligt ska användas för järnvägsändamål. Som angetts ovan i avsnitt 2.1.1 är en av grundtankarna bakom lagen just ökade möjligheter till markåtkomst för järnvägsbyggen. I 4 kap. 1 § LBJ ges järnvägsbyggaren rätt att lösa in mark. Under

¹⁷ Se Eriksson, Väglag (1971:948) 20 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-03-04). & Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 18 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-12).

¹⁸ Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 16 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-05-04).

förutsättning att järnvägen tillgodoser ett allmänt transportbehov, skapar den fastställda järnvägsplanen en rätt att lösa in mark, rättigheter samt utrymmen som enligt planen långsiktigt ska användas för järnvägsändamål.

Omvänt är järnvägsbyggaren, enligt 4 kap. 2 § LBJ, skyldig att lösa in samma typ av mark eller utrymme om en berörd fastighetsägare begär det. Det gäller fastighet eller del av fastighet och ska på fastighetsägarens begäran lösas in om den utgör sådan mark eller utrymme som avses i 4 kap. 1 § LBJ och inte endast tillfälligt ska användas för järnvägsändamål. Så kan även ske innan det finns en lagakraftvunnen järnvägsplan, enligt 4 kap. 2a § LBJ. Möjligheten till förtida inlösen gäller då det är sannolikt att fastigheten kommer att behövas för järnvägsändamål, och det finns synnerliga skäl för att få fastigheten eller del av den kommer lösas in.¹⁹

I mål om inlösen och ersättning ska, enligt 4 kap. 5 § LBJ, expropriationslagen tillämpas. Reglerna i 4 kap. ExL innebär att markägare och andra rättighetshavare ska kompenseras för de ekonomiska skador som ianspråktagandet medför. Detsamma gäller om markåtkomsten sker genom fastighetsregleringen enligt 5 kap. 10–12 §§ FBL. Ersättningen för fastighetsanknutna skador ska i det fall en hel fastighet tas i anspråk motsvara fastighetens marknadsvärde. Vid ianspråktagande av delområde ska ersättningen motsvara den värdeminskning som restfastigheten drabbas av. Därutöver ska ett påslag göras på ersättningen med 25 procent. Skador av ren ekonomisk karaktär, som inte är fastighetsrelaterade, exempelvis flyttskador, ska ersättas som övrig skada och erhåller inget påslag. Ersättning ska även utgå för tillfälliga nyttjanderätter och andra skador som uppstår under byggtiden.²⁰

¹⁹ Se Nilsson, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 4 kap. Karnov (JUNO) (besökt 2026-05-04).

²⁰ Ekbäck, "Fastighetsskyddet i fastighetsbildningslagen 5 kap. 8 §", s. 16

3 Markåtkomst utan järnvägsplan

Markåtkomst är en fundamental process inom samhällsbyggnad och avgörande för upprätthållande och utvecklande av infrastruktur.²¹ Samtidigt utgör det ett betydande ingrepp i den enskildes äganderätt och det allmännas och den enskildes intressen måste därför vägas mot varandra. Vid stängning av plankorsningar sker markåtkomsten i regel genom fastighetsreglering enligt FBL, och kapitlet ger en övergripande genomgång av de regler som styr denna process samt hur de är avsedda att skydda den enskilda fastighetsägaren.

3.1 Servitut

Oavsett om järnvägsplan föreligger eller inte, måste de servitut som finns upphävas för att plankorsningen ska kunna stängas. Detta görs normalt genom en lantmäteriförrättning där, förutom att pröva 3 och 5 kap. FBL enligt ovan, även 7 kap. FBL ska ligga till grund för prövningen.

Servitut är ett rättsförhållande fastigheter emellan vilket innebär att de stannar kvar i fastigheten även vid äganderättsöverlåtelse. Syftet med servitutet är att det ger en fastighet, den härskande fastigheten, rätt att använda tillgångar på en annans fastighet, den tjänande fastigheten, för att kunna utnyttja sin fastighet ändamålsenligt. Behovet ska vara av stadigvarande bruk och kan exempelvis vara tillgång till brunn eller en utfart. De grundläggande servitutsrekvisiten uppges i 14 kap. JB och specificeras i varje individuellt lagrum beroende på syftet med servitutet. Det är viktigt att nyttan för den härskande fastigheten överstiger skadan som den tjänande fastigheten lider. I avtalet får inte finnas förpliktelser för ägaren av den tjänande fastigheten att utföra onormalt stort underhåll eller någon form av drift, till exempel får tjänande fastighet inte ordna med snöröjning eller städning av vägen.²²

När det rör sig om fastighetsbildning regleras införandet i 7 kap. FBL, där väsentlighetsvillkor, ändring, upphävning med mera styrs. Väsentlighetsrekvisitet i 7 kap. 1 § FBL tar de grundläggande rekvisiten i 14 kap. JB lite längre och menar att servitutet som bildas genom fastighetsreglering ska vara av väsentlig betydelse för den ändamålsenliga användningen.²³ Om det inte är väsentligt kan

²¹ Eric Norén, "Intrång i och reglering av äganderätt till mark", (Doktorsavhandling, Lunds universitet 2023) s. 1

²² Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 156

²³ Eric Norén, "Olämpliga servitut", (Mastersuppsats, Lunds universitet, 2013), s. 28

fastighetsägarna ändå sluta ett avtalsservitut som skrivs in i fastighetsregistret utan förrättning genom Lantmäteriet.

Vid ändring av servitut menas att den geografiska lokaliseringen flyttas, att omfånget minskas och i vissa fall kan ändring innebära viss utvidgning. Belastningen för den tjänande fastigheten får dock inte förändras i nämnvärd mån. Andra villkor för ändring är enligt 7 kap. 4 § FBL att det förhindrar ett ändamålsenligt utnyttjande för den tjänande fastigheten, om användningen av servitutet går emot detaljplan eller områdesbestämmelser. I de fall förhållandena ändrats efter servitutets tillkomst får det ändras om det innebär en väsentlig fördel för den ena fastigheten och under förutsättning att ändringen inte medför betydande olägenhet för den andre. Dessa villkor är dispositiva och kan därför avtalas bort.²⁴

Om problem med servitut inte kan undanröjas genom ändring får det enligt 7 kap. 5 § FBL upphävas. I upphävning kan ingå upphävning av endast en del av befogenheten, till exempel att utfarten ska bestå men endast trafikeras av ett visst fordon. I de fall härskande fastighet har fått sitt behov tillgodosett på annat sätt och inte har behov för servitutet längre, eller om nyttan är ringa i jämförelse med belastningen för den tjänande fastigheten får servitutet upphävas. Detsamma gäller i de situationer som servitutet inte använts på många år och anses övergivet. I sådana fall behöver inte den härskande fastigheten ges tillfälle att yttra sig. Syftet med att inte höra alla fastighetsägare vid övergivna servitut är för att effektivisera processen med att "städa upp" i fastighetsindelningen.²⁵

3.2 Allmänna intressen

Varje fastighet som ny- eller ombildas ska uppfylla de allmänna lämplighetsvillkoren i 3 kap. FBL. Det innebär att fastigheten med hänsyn till belägenhet, omfång och övriga förutsättningar ska vara varaktigt lämpad för sitt ändamål. Fastighetens lämplighet provas därför efter ändamålet vilket medför olika krav för olika fastighetstyper.²⁶

Begreppet belägenhet berörs inte närmre i förarbetena till FBL men innebär att hänsyn till ska tas till geografiska och topografiska förhållanden. Därutöver bör

²⁴ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 162

²⁵ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 163–165

²⁶ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 26

det ingå att övergripande miljöaspekter beaktas.²⁷ Angående kraven omfång och övriga förutsättningar i 3 kap. 1 § FBL innefattar de bland annat storlek, andelar i samfällighet samt tillgång till behövliga vägar.²⁸ För bostadsändamål ska fastigheten utformas så att sanitära olägenheter förhindras och så att boende får en god miljö.²⁹

Jord- och skogsbruksfastigheter har ett eget definierat skydd i 3 kap. 5 § FBL som anger att fastighetsbildning inte får ske om åtgärden medför någon olägenhet av betydelse för jordbruksnäringen. Åtgärden får med andra ord inte leda till en försämring för brukarens försörjning. Väl arronderade skogsfastigheter av viss storlek har enligt 3 kap. 7 § FBL ett ännu starkare skydd och får inte delas upp över huvud taget om förändringen skulle medföra försämring att nyttja skogen ekonomiskt.³⁰ Fastigheten ska även ha sådan tillgång till väg som krävs efter ändamålet. Tillgång till väg behöver inte vara rättsligt fastställd, det räcker med fysisk tillgång.³¹ Vägfrågan löses ofta genom att bilda servitut på angränsande fastigheter, eller genom vägservitut enligt 49 § anläggningslagen.³²

När samtliga lämplighetskrav är uppfyllda finns det inget krav om att fastighetsbildningen ska leda till förbättring av fastighetsbeståndet, det är endast aktuellt när det är något rekvisit som fattas.³³ I de fall där något av lämplighetsrekvisiten inte är uppfyllda och fastigheten inte skulle bli varaktigt lämpad för sitt ändamål kan det ändå vara möjligt att genomföra åtgärden. Detta gäller då 3 kap. 9 § FBL är uppfylld vilket förutsätter att fastighetsindelningen som helhet förbättras. Det är alltså nettoeffekten som avgör om förrättningen får äga rum eller inte. Samma undantag finns för skog- och jordbruksfastigheter enligt 3 kap. 10 § FBL.

3.3 Grundläggande egendomsskydd

Att tvingas avstå sin egendom är ett stort ingrepp i den individuella äganderätten och för att skydda individen finns Europakonventionen och regeringsformen.

²⁷ Lantmäteriet, Handbok FBL: Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP) (2025), s. 79

²⁸ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, 31

²⁹ Prop. 1989/90:151 om fastighetsbildning för landsbygdens behov m.m., 22

³⁰ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 49–53

³¹ Prop. 1969:128 Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till fastighetsbildningslag; given Stockholms slott den 26 september 1969., s. B 106.

³² Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 31

³³ Ibid., s. 56

Enligt Artikel 1 i första tilläggsprotokollet i Europakonventionen ska ingen berövas sin egendom annat än i det allmänna intresse. Regeringsformen 2 kap. 15 § går längre i sin tolkning och anger att ingen ska tåla någon sorts ingrepp i äganderätten om det inte är för att tillgodose angelägna allmänna intressen. I de flesta fall ska full ersättning utgå, även i de fall där ingen mark förloras utan markanvändningen försvåras eller när annan skada uppstår på fastigheten.³⁴

Det finns ingen specifik definition av allmänna intressen, som teoretiskt sett består av många enskilda intressen ihopsamlade. Allmänna intressen kan även bestå av endast ett enskilt intresse, men som anses ha allmän tyngd och därför kunna representera allmänheten.³⁵

Tvångsvis fastighetsbildning behöver uppfylla krav om samhällsnytta vilket i sin tur kan delas upp i specifika villkor. Nyttan realiserar genom lönsamhet och genom att åtgärden leder till en effektivare markanvändning som genererar nettovinst, även kallat båtnadsvillkoret. I nyttobegreppet ingår även att lönsamheten ska optimeras, inte bara överväga kostnaderna. Genom lokalisering och utformning kan alternativ för samma åtgärd ställas mot kostnaden för intrången och på så sätt maximera lönsamheten.

Sett till samhällets perspektiv behöver intrånget vara väsentligt för det allmänna. Till detta räknas bland annat omarronderingar eller åtkomst vid stora infrastrukturprojekt. Det behöver dock, som ovan skrivet, inte vara hela samhället till nytta utan åtgärden kan vara väsentlig från samhällets perspektiv om endast några fastigheter hjälps, tex för tillgång till utfart.³⁶

Även om kravet om samhällsnytta finns och regeringsformens bestämmelser om egendomsskyddet gäller finns det i fastighetsbildningslagen inga krav på att det måste finnas en proportionalitetsbedömning. HD har i Parkfallet NJA 2018 s. 753 poängterat att det vid förrättningar mellan enskilda och allmänna intressen måste ske en proportionalitetsavvägning fristående från fastighetsbildningslagen.

³⁴ Ibid., s. 68–69

³⁵ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 23

³⁶ Ibid., s. 70–71

3.4 Fastighetsreglering och enskilda intressen

Fastighetsbildning som avser ombildning av fastigheter sker genom fastighetsreglering enligt 2 kap. 1 § FBL. Fastighetsreglering möjliggör marköverföring, överföring av samfällighetsandelar, bildande av samfälligheter, servitutsbildning samt byggnadsöverföring. Bestämmelserna hittas i 5–9 kap. FBL. Reglering kan initieras av privata fastighetsägare sinsemellan men möjligheten finns även för en fastighetsägare att tvångsvis ta mark i anspråk för att undanröja olägenhet för fastighetsägaren. Olägenheterna som önskas undanröjas får endast gälla fastighetsindelningen eller markanvändningen, exempelvis tillgång till väg eller brunn.³⁷ Vid tvångsmässig reglering tillämpas de dispositiva reglerna i 5 kap. 4–8 §§ FBL som är till för att skydda enskilda intressen.³⁸

Båtnadsvillkoret i 5 kap. 4 § FBL är ett vinstvillkor som säkerställer att fördelarna med regleringen överväger kostnaderna och olägenheterna. Villkoret skiljer sig beroende på vilken lagstiftning som tillämpas, men i FBL är det den ekonomiska vinsten som den mottagande fastigheten ökar i värde som är avgörande för förrättningen. Med kostnader menas förrättningskostnader men även kostnader för att färdigställa åtgärden, som flytt av utfart och stängsel.³⁹

Förbättringskravet i 5 kap. 5 § 1 st. FBL skyddar avstående fastighet genom att mottagande fastighet måste förbättras genom regleringen.⁴⁰ Det finns inget krav om hur mycket den mottagande fastigheten måste förbättras utan villkoret anses uppfyllt om en förbättring skett, oberoende av storlek. Sökande fastigheter som inte har behov av regleringen har därför ingen rätt att tvångsvis få tillgång till marken förutom i de fall det gäller för att genomföra detaljplan.⁴¹ Vid större regleringar, som exempelvis omarrondering, behöver opinionsvillkoret i 5 kap. 5 § 2 st. FBL uppfyllas. Opinionsvillkoret säkerställer att det inte finns stark opinion mot åtgärden.⁴²

Det tredje skyddet anger att Lantmäteriet inte är skyldiga att genomföra åtgärden på det sätt som ansökan anger utan har viss frihet att välja det lämpligaste

³⁷ Lantmäteriet, Handbok i FBL: Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP), s. 445

³⁸ Eije Sjödin m.fl. *Markåtkomst och ersättning*, 4:e uppl. (Wolters Kluwer, 2016), s. 42

³⁹ Ekbäck, "Fastighetsskyddet i fastighetsbildningslagen 5 kap. 8 §", s. 4

⁴⁰ Sjödin m.fl., *Markåtkomst och ersättning*, s. 42

⁴¹ Ekbäck, "Fastighetsskyddet i fastighetsbildningslagen 5 kap. 8 §", s. 4

⁴² Sjödin m.fl., *Markåtkomst och ersättning*, s. 42–43

förfarandet för att uppnå syftet med regleringen.⁴³ Skyddet ger på så sätt enligt 5 kap. 6 § FBL möjlighet till alternativa lösningar som föranleder till minsta olägenhet utan att lönsamhet försämrats.

Gränserna för hur stora ingrepp som får göras bestäms i 5 kap. 8 § FBL. Fastigheten får enligt andra meningen inte ändras så att graderingsvärdet påverkas så att avsevärd olägenhet uppkommer för ägaren. Regleringen får med andra ord inte genomföras om värdet på fastigheten minskas eller ökas väsentligt.⁴⁴

Villkoren och skydden ovan är dispositiva enligt 5 kap. 18 § FBL och därmed inga hinder vid förrättning om överenskommelse finns mellan sakägare.

3.4.1 Hur mycket kan en stängd korsning få minska graderingsvärdet?

Fastighetskyddet har inget att göra med lönsamhet eller lokalisering utan är en del av det enskilda intresset i form av skydd för fastigheten att undvika för stora intrång. Fastighetsskyddet tillämpas endast vid ofrivilliga upphävanden och är uppdelat i två delar: ändamålsvillkoret och storleksvillkoret. Fastigheten får alltså enligt 5 kap. 8 § 1 stycket FBL ej efter regleringen vara mindre lämpad för sitt ändamål. Prövningen ska undersöka att varje i regleringen inblandad fastighet blir fortsatt lämpad för sitt ändamål även efter förrättningen. Därefter sker även en avvägning för konsekvenserna den avstående fastigheten får lida för mottagande fastighets eventuella förändrade ändamål.⁴⁵

Det andra villkoret, storleksvillkoret i 5 kap. 8 § 2 stycket FBL, kompletterar ändamålsvillkoret i det första stycket och skyddar mot att fastighetens graderingsvärde ska minska mer än vad som är tillåtet eller att mottagande fastighet ökar för mycket i värde.

Graderingsvärdet bestäms enligt 5 kap. 9 § FBL till områdets avkastnings- eller marknadsvärde. Värderingen ska grundas på områdets obebyggda skick och tjänlighet för det ändamål som den lämpligen bör användas till. I det fall det rör sig om mark som bör användas till jordbruk ska den värderas efter sin tjänlighet till jordbruksändamål. Om det är skogsmark ska den värderas som om marken är

⁴³ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 123

⁴⁴ Ibid., s. 126–127

⁴⁵ Lantmäteriet, Handbok i FBL: Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP), s. 473

normalbeskogad enligt förhållandena på orten. Om en fastighet består av olika områden summeras dessa till fastighetens totala graderingsvärde.

Det finns inga konkreta procentsatser för när storleksvillkoret är ett hinder i förrättningen, men den tidigare lagstiftningens gränser ska tjäna till ledning.⁴⁶ Det innebär att högsta gräns för graderingsvärdesminskning för lantbruksfastigheter bör ligga vid 5 %, för bostadsfastigheter utanför detaljplan till 10 % och mark belägen inom detaljplan till 25 % minskning.⁴⁷ Dessa procentsatser är satta efter åtgärder där mark tas i anspråk, för rättighetsinskränkningar finns det inga liknande satser.

Det är heller inte tillåtet för en fastighets graderingsvärde att öka så mycket så att olägenhet uppkommer för tillträdande fastighetsägare. Till olägenheterna räknas bland annat investeringar i byggnader, anläggningar och ersättning av mark till avstående fastighetsägare. Det finns i detta fall inga mått i förarbeten eller praxis, men ska inte bedömas lika snävt som i de fall graderingsvärdet minskas.⁴⁸

Vad gäller minskning är procentsatserna inget som ska ses absolut utan kräver en helhetsbedömning av verkningarna för de enskilda rättsägarna. Till helhetsbedömningen ska även läggas storleken på fastigheterna: små fastigheter bör relativt sett kunna minska mer än stora, eftersom beloppet i absoluta tal är obetydligt.⁴⁹

Undantag kan emellertid göras från storleksvillkoret och ändamålsvillkoret. När det kommer till att genomföra järnvägsplaner är det nämligen enligt 5 kap. 8b § FBL tillåtet för mark som ska användas till järnvägsändamål att inlösas oberoende av hur mycket graderingsvärdet sjunker. Detsamma gäller i fråga om bildande eller upphävande av servitut i anslutning till järnvägen.

3.5 Fastighetsvärden

När en fastighet genomgått tvångsvis reglering ska skadan ersättas genom likvidvärdering. Det är därför inte graderingsvärdet som ligger till grund för ersättningen utan det faktiska värdet på fastigheten. Fastighetsbildningslagens ersättningsregler finns i 5 kap., vilka är dispositiva.

⁴⁶ Prop. 1969:128, s. B 381

⁴⁷ Ekbäck, Fastighetsbildning och fastighetsbestämning, s. 127

⁴⁸ Ekbäck, "Fastighetsskyddet i fastighetsbildningslagen 5 kap. 8 §", s. 9

⁴⁹ Prop. 1969:128, s. B 381

Intrången kan delas upp i två fall: vinstfördelningsfallen och expropriationsfallen. Till expropriationsfallen räknas enligt 5 kap. 10 a § FBL de fall där åtgärden genomförs med lagstiftning som refererar till ExL; då ska ExL:s ersättningsregler tillämpas. Upphävning av servitut för järnvägsöverfarter räknas genom 5 kap. 10a § FBL till expropriationsfallen,⁵⁰ men beräkningsmetoder för ersättning hittas i lantmäteriets egna värderingsprinciper.⁵¹

Ersättningen som utgår delas upp i två moment kallade *likvid* och *annan ersättning*. Summerat ska de täcka den totala skadan av intrånget: likviden ska kompensera för fastighetens minskning i marknadsvärde och annan ersättning för inkomstbortfall eller ökade kostnader för fastighetsägaren.

Värderingen kan principiellt delas upp i tre delmoment och gäller för samtliga fastighetstyper:

- Identifiering och kvantifiering av intrångseffekter, dvs. fysiska konsekvenser såsom vägförlängning eller ökat vägsplitage.
- Bestämmande av skador och nyttor som effekterna orsakar. Med skada avses det monetära belopp som uppkommer, t.ex. ökade transportkostnader eller ökat vägunderhåll. Nyttan kan utgöras av exempelvis säkrare överfarter.
- Bestämmande av likvid och annan ersättning.

Effekterna av skadorna som uppkommer skiljer sig mellan de olika fastighetstyperna och således även ersättningen.⁵²

Annan ersättning är individanknuten och därför även svårberäknad i den mening att skadorna är beräknade för det enskilda fallet. Det är endast den ekonomiska skadan som ska ersättas och det krävs därför adekvat kausalitet mellan intrånget och skadan. Beroende på vilken fastighetstyp det rör sig om används olika beräkningstyper. För avkastningsfastigheter, såsom jordbruksfastigheter, används IAN-modellen (Intrång i areella näringar) som grundar sig i att fastighetsägaren kommer få ett lägre framtida försäljningspris. Tillsammans med förlorade intäkter

⁵⁰ Sjödin m.fl., Markåtkomst och ersättning, s. 150

⁵¹ Ibid., s. 155

⁵² Norell, Ersättning vid stängning av järnvägsöverfarter, s. 7

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

och ökade kostnader diskonteras det och ska, med likviden, ersätta den totala skadan.⁵³

För privatbostäder finns ingen liknande modell utan varje fall ska bedömas enskilt. Det är dessutom, på grund av svårigheter för lantmäteriet att utreda frågan om annan ersättning, starkt beroende av fastighetsägarens bidrag i utredningen som ersättningsposten utnyttjas eller inte.⁵⁴

⁵³ Leif Norell, *Ersättning för intrång på jordbruksfastigheter*, (Lantmäteriet 2001), s. 18–20

⁵⁴ Lantmäteriet, Handbok FBL: Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP) s. 495

4 Trafikverkets arbete med plankorsningar

Trafikverket ansvarar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. För att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet har regeringen tagit fram transportpolitiska mål.⁵⁵

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Målen utgörs dels av ett funktionsmål (tillgänglighet), dels av ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Målen påverkar hur Trafikverket arbetar med hanteringen av plankorsningar. Funktionsmålet innebär bland annat att det måste finnas ett godtagbart antal möjligheter att korsa järnvägen. Hänsynsmålet innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet.⁵⁶

Utöver ansvaret med de Transportpolitiska målen, gav regeringen år 2019 till Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. Grunden till beslutet var att det under senare tid inträffat incidenter och olyckor i plankorsningar som visar på behov av att genomföra riskreducerande åtgärder. Regeringen ansåg att det arbete som Trafikverket bedriver med att långsiktigt bygga bort plankorsningar och förbättra säkerheten, behöver stärkas för att uppnå en ökad säkerhet och att antalet skadade och omkomna minskar. Beslutet innebar att Trafikverket inom befintliga ekonomiska ramar ska se över hur arbetet för förbättrad säkerhet vid plankorsningar kan bedrivas effektivare i närtid och en analys ska genomföras av de konsekvenser som en eventuell omprioritering medför.⁵⁷

Järnvägen är idag förhållandevis ett mycket säkert transportsätt och antalet döda och allvarligt skadade har senaste åren varit oförändrat. Det sker emellertid årligen flera allvarliga olyckor. Plankorsningsolyckor är en av de olyckstyper som förekommer mest frekvent. Trafikverket arbetar ständigt med att öka säkerheten i plankorsningar. Som del i arbetet med att öka säkerheten används flera olika tillvägagångssätt. En del korsningar stängs och ersätts av planskilda korsningar eller genom att leda om trafiken till säkrare plankorsningar. Samtidigt arbetar Trafikverket för att de korsningar som måste finnas kvar får en godtagbar

⁵⁵ "Mål för transportpolitiken", Regeringskansliet, åtkomstdatum 4 april 2026

⁵⁶ Trafikverket, *Trafikverkets hantering av plankorsningar*, (2023), s. 9

⁵⁷ "Uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen", Regeringskansliet, 4 februari 2019

säkerhetsnivå, till exempel genom att installera bommar och ljus- och ljudsignaler.⁵⁸

Trafikverkets interna process att stänga plankorsningar är ofta omfattande och kräver såväl interna som externa utredningar och prövningar. I arbetet med att hantera plankorsningar har Trafikverket tagit fram två huvudsakliga dokument, *Plankorsningar - val av skyddsalternativ - TDOK 2015:0311* och *Trafikverkets hantering av plankorsningar - TDOK 2017:0367*. TDOK 2015:0311 innehåller riktlinjer för arbetet med plankorsningar mellan väg- och Järnvägstrafik och har som syfte att tillgodose samhällets behov av trafiksäkra plankorsningar. TDOK 2017:0367, fungerar rådgivande och avsett att vara ett hjälpmedel vid tillämpning av TDOK 2015:0311.⁵⁹

4.1. Valet att åtgärda plankorsning

Inför att Trafikverket ska genomföra en banupprustning (till exempel kapacitetshöjning) behöver skyddsalternativen i berörda plankorsningar ses över. Det kan då finnas behov av att i god tid prioritera åtgärder för olika plankorsningar.

Trafikverket har tagit fram en sådan prioritering i TDOK 2017:0367. I första hand ska plankorsningar med särskilda trafikförhållanden identifieras och plankorsningar som redan är fysiskt stängda eller kan ersättas av andra plankorsningar slopas (begreppet Trafikverket använder för att benämna en fysisk och juridisk stängning av plankorsningar).⁶⁰

Med särskilda trafikförhållanden avses plankorsningar med exempelvis hög andel långsamtgående fordon eller risk för köbildning. Det kan också vara plankorsningar i närheten av större arbetsplatser, idrottsanläggningar eller badplatser där gående och/eller cyklister kan komma i klungor eller i stor utsträckning vara oerfarna. När plankorsningar med särskilda trafikförhållanden ska identifieras är lokalkännedom särskilt viktig. Samtliga av dessa trafikförhållanden kräver åtminstone halvbommar och i flera fall helbommar och

⁵⁸ "Säkerhet på järnväg", Trafikverket, 24 november 2011

⁵⁹ "Plankorsningar", Trafikverket, 18 augusti 2021; Trafikverket, *Trafikverkets hantering av plankorsningar*, (2023), s. 2; Trafikverket, *Plankorsningar - val av skyddsalternativ*, (2023), s. 5

⁶⁰ Trafikverket, *Trafikverkets hantering av plankorsningar*, s. 9

hinderdetektorer med förlängd förringning vid största tillåtna hastigheter över 40 km/h.⁶¹

I andra hand ska plankorsningar med vissa egenskaper prioriteras utan inbördes ordning. Det gäller plankorsningar försedda med enkel ljussignal och där plankorsningen kan nås från det allmänna vägnätet, plankorsningar med närsiktsbrister, plankorsningar med eller utan kryssmärke som haft upprepade olyckor och tillbud som behöver få ett aktivt skyddsalternativ samt plattformsovergångar saknar ett aktivt skyddsalternativ.⁶²

4.2 Processen att åtgärda

Efter att ha identifierat plankorsningar som Trafikverket har för avsikt att slopa, finns det flera sätt att gå till väga. Oavsett lösning är det lämpligt att slopande av plankorsningar samordnas med andra aktiviteter, tex utbyte av signalsystem eller upprustning. De vanligaste metoderna för att slopa plankorsningar är genom markbyten, inlösen av fastigheter, byggande av planskilda korsningar samt byggande av ersättningsvägar.

Metoderna syftar alla till att behovet av plankorsningarna ska minska och på det viset vara enklare att slopa. Markbyten görs så att en ägoväg, d.v.s. en intern förbindelseväg mellan en fastighets ägor eller en väg avsedd för en eller flera fastigheters jord- och/eller skogsbruk, blir utan trafik och plankorsningen tappar sin funktion. Byggande av ersättningsvägar gör så att fastighetsägare kan ta sig till en annan plankorsning som inte ska slopas och på det viset minska skadan av de slopade plankorsningarna. Inlösen av fastigheter eller del av fastigheter görs så att vägtrafiken upphör och plankorsningen blir överflödigt. Byggande av planskilda korsningar kan ersätta en eller flera befintliga korsningar och görs antingen för fordonstrafik eller enbart för gående, varvid fordonstrafiken leds om.⁶³

Samtidigt som det finns en vision om att slopa identifierade plankorsningar är det inte alltid möjligt. Det kan bero på de olägenheter som skulle uppstå för gående om plankorsningen stängs och risken att obehörigt spårbeträdande som kan bli följden om gående anser att en omväg har blivit för lång. Omledning av vägtrafik till en annan plankorsning eller en planskild korsning får inte heller skapa nya

⁶¹ Trafikverket, Plankorsningar - val av skyddsalternativ, s. 41

⁶² Trafikverket, Trafikverkets hantering av plankorsningar, s. 9

⁶³ Ibid., s. 10

risker större än de som eliminerats i den slopade plankorsningen. Om en ny plankorsning behöver byggas istället för en plankorsning som slopas, får infrastrukturförvaltaren räkna med att bekosta denna. Infrastrukturförvaltaren får också räkna med att bekosta en ny väg för att leda om trafiken samt i förekommande fall betala en engångsersättning för längre körsträcka.⁶⁴

4.3 Lantmäteriförrättning och järnvägsplan

Oavsett val av metod, krävs en lantmäteriförrättning för att slopa plankorsningar med enskilda vägar med befintliga servitut för järnvägsövergång. Detta kan vara en process på flera år och om samma intressenter berörs av flera plankorsningar rekommenderas det att de hanteras samtidigt. Under lantmäteriförrättningen prövar Lantmäteriet lämpligheten i att stänga plankorsningen mot reglerna i 3, 5 och 7 kap. FBL. För att minska omfattningen av prövningen under förrättningen kan Trafikverket ta fram en järnvägsplan eller sluta överenskommelser med de fastighetsägare som berörs av förrättningen.⁶⁵

Trots möjligheten att ta fram järnvägsplaner för att stänga plankorsningar, sker det i väldigt liten omfattning. Det menar Ylva Lindahl och Erika Bjurholt, markförhandlare på Trafikverket och aktiva i ett projekt på Kinnekullebanan, Gårdsjö-Håkanstorp. De arbetar för närvarande med järnvägsplanen *"Järnvägsplan för stängning av plankorsning Bjurkullen samt stängsling, bandel 552 Gårdsjö-Håkanstorp"* som enbart syftar till att stänga plankorsningar, något som de och deras kollegor runt om i landet enbart känner till har hänt en gång tidigare.⁶⁶

De anser att en central fördel med järnvägsplan är att de lättare kan planera projektet och äga tidsramen, tex när arbeten behöver upphandlas och söka om tider i spår för att kunna genomföra arbetet. Trafikverket äger frågan fullt ut och behöver inte göra någon prövning angående fastighetsskyddet, i enlighet med 5 kap. 8b § FBL. Eftersom frågor angående rätten och behovet att stänga plankorsningar redan är hanterade i planen, återstår endast utredning av vägdragningar i den efterföljande förrättningen. Skulle det dyka upp behov av stängsling efter stängningen för att undvika spårspringning, kan Trafikverket i

⁶⁴ Ibid., s. 10

⁶⁵ Trafikverket, Trafikverkets hantering av plankorsningar, s. 10

⁶⁶ Ylva Lindahl och Erika Bjurholt (markförhandlare på Trafikverket) e-post, 24 mars 2026.

samma plan pröva frågan och uppnå markåtkomst även för stängslingen utan att vara beroende av frivilliga överenskommelser.⁶⁷

Trafikverket har möjlighet att genomföra skademinskande åtgärder även utan järnvägsplan. Åtgärden ska då motsvara det behovet som förloras genom stängningen och kan i vissa fall göras genom frivilliga överenskommelser. Det kan röra sig om att bekosta förrättning för markbyten, nya parkeringsplatser eller en ny båtplats på andra sidan sjön. Det kan också röra sig om att rusta upp vägar, bygga och bekosta ersättningsvägar och omprövning av gemensamhetsanläggningar. Huruvida Trafikverket väljer att arbeta med överenskommelser är upp till varje Trafikprojekt och aktuell markförhandlare att välja hur de vill lägga upp arbetet. Om det skrivs överenskommelser så rör det främst ersättningen, eftersom läsningar med nya vägdragningar lämpligast görs i förrättningen, då dessa ofta berör flera sakägare.⁶⁸

Tidsmässigt uppskattas en järnvägsplan ta cirka ett kalenderår att ta fram och fastställa. Vid en eventuell överklagan, som går till regeringen, tar det ytterligare ett år till beslut. Därefter följer en lantmäteriförrättning för att upphäva rättigheterna och ordna ersättningsvägar för att skadebegränsande påverkan av stängningen. Förrättningen tar cirka ett år och vid en eventuell överklagan tar det ytterligare ett år. Tiden för att ordna ersättningsvägar, då dessa behövs, gör att processen att stänga plankorsningar med hjälp av järnvägsplan ofta blir en längre process än med enbart lantmäteriförrättning. Detta är något som ser som en nackdel med järnvägsförfarandet.⁶⁹

Kostnaderna för att stänga plankorsningar kan vara svåra att förutse och varierar mycket beroende på hur mycket utredningar som krävs. Vid framtagandet av järnvägsplanen för Kinnekullebanan, Gårdsjö-Håkanstorp arbetar Trafikverket med att göra det arbetet internt, med en minimal leverans från konsulter. Detta som ett sätt att hålla nere på kostnaderna jämfört med om hela planen skulle ha upphandlats. Vid förrättningar varierar kostnaden kraftigt beroende mängden utredningar som krävs. En slutsats som kan dras är att då en järnvägsplan föreligger innan förrättningen, blir lantmäteriers prövning lättare. Trafikverket

⁶⁷ Lindahl och Bjurholt, e-post.

⁶⁸ Lindahl och Bjurholt, e-post.

⁶⁹ Lindahl och Bjurholt, e-post.

måste betala för både järnvägsplanen och förrättningen, men förrättningen torde bli billigare än utan en järnvägsplan.⁷⁰

4.4 Järnvägsplan för plankorsningsstängning

Det är mycket sällsynt att Trafikverket tar fram järnvägsplaner enbart i syfte att stänga plankorsningar. Utöver det nu aktuella arbetet med järnvägsplanen för Kinnekullebanan det till Trafikverkets kännedom endast tagits fram en järnvägsplan tidigare som enbart har i syfte att stänga en plankorsning.

4.4.1 Järnvägsplan – plankorsningsstängning i Forsa

Den äldre järnvägsplanen antogs 2006 och togs fram av dåvarande Banverket. Järnvägsplanen rörde en plankorsningsstängning i Forsa på Kust till kustbanan, Göteborg-Kalmar/Karlskrona på sträckan Värnamo-Alvesta. Den då högsta hastigheten på sträckan var 140 km/h och begränsades av oskyddade plankorsningar. Stängningen planerades som en del i Banverkets fortlöpande arbete att höja kapaciteten och trafiksäkerheten. Motivet bakom stängningen var främst att öka trafiksäkerheten för såväl tågtrafiken som övriga trafikanter. Ett annat motiv var att höja hastigheten på banan till 160 km/h för att minska restiden.

Banverket ansökte även några år tidigare till lantmäteriet och yrkade att plankorsningen skulle stängas samt samtliga servitut upphävas. Lantmätaren gjorde bedömningen att upphävande av ett av servituten skulle medföra en väsentlig minskning av graderingsvärdet, i enlighet med 5 kap. 8 § FBL, för den härskande fastigheten. Fastigheten bestod av jord- och skogsbruksmark, och en stängning av plankorsningen innebar att fastigheten i stort sett skulle delas på och behöva köra långt för att ta sig mellan skiftena. Banverkets yrkande kunde därför inte bifallas och plankorsningen kunde således inte stängas och servituten inte upphävas. Banverket förhandlade även under flera år med markägaren i syfte att stänga plankorsningen och ersätta denne för kringkörningskostnader etc. utan att nå en överenskommelse.

Efter Lantmäteriets beslut att avslå ansökan tog Banverket fram en järnvägsplan enbart i syfte att stänga plankorsningen. Järnvägsplanen togs fram i enlighet med kraven i LBJ och innebar vid fastställandet att Banverket, i enlighet med 5 kap. 8b

⁷⁰ Lindahl och Bjurholt, e-post.

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

§, fick rätt att upphäva servitutet. Detta, trots bestämmelserna i 5 kap. 8 FBL och graderingsvärdet utgjorde därmed inget absolut hinder mot att stänga plankorsningen.

I planbeskrivningen redovisades planprocessen, järnvägsplanens innebörd och skäl till vald utformning samt en miljökonsekvensbeskrivning. Banverket utredde flera alternativa åtgärder och beslutade att gå vidare med en stängning kombinerat med byggande av ersättningsväg. Utredningarna konstaterade att det enbart var en fastighetsägare som påverkades negativt av stängningen, och denne erhöll en kringkörningsersättning. Banverket konstaterade också i planbeskrivningen att en samhällsekonomisk bedömning visat att slopningen av plankorsningen med byggande av ersättningsvägar är samhällsekonomiskt lönsam.⁷¹

⁷¹ Banverket, Plankorsningsstängning i Forsa, Järnvägsplan, (2006).

5 Rättsfall

5.1 NJA 1990 s 389f – Ljusdalssträckan

SJ ansökte till Lantmäteriet om att upphäva tre servitut för järnvägsövergångar längs sträckan Ljusdal-Ånge. Lantmäteriet godkände ansökan och hänvisade till att ersättningsväg samt en ny plankorsning skulle anläggas som skulle göra de gamla korsningarna onyttiga för de härskande fastigheterna och därför utgöra en rimlig grund för upphävning. Av de fyra fastigheterna som hade rätt att nyttja korsningarna var tre större än 250 ha där i genomsnitt 11 ha i bestod av åker. Mestadels odlades spannmål, men på två av fastigheterna bedrevs djurproduktion som använde korsningen för drivning av djur till brukningscentrum. Den fjärde fastigheten bestod av bl a av 4,5 ha åker och arrenderades ut till en av fastighetsägarna från de större fastigheterna. Fastighetsägarna fick mellan 270 m och 2 km större köravstånd enkel väg för att ta sig ut till allmän väg.



Bild 1. Flygbild från 1975 över fastigheten Ångsäter 8:19 som var del i förrättningen. Bilden visar korsningen som var den enda vägen från brukningscentrum norr om väg och järnväg till skiftet söder om järnvägen.⁷²

⁷² Lantmäteriet, *Flygbild över Ångsäter 8:19*, 1:5000

SJ yrkade på att plankorsningarna skulle stängas med hänvisning av att de ansågs trafikfarliga och inte uppfyllde gällande interna normer rörande sikt, profil och magasinsutrymme. Fastighetsdomstolen menade att intresset av snabba och säkra järnvägar krävde att risken för olyckor elimineras. Utformningen och skicket av plankorsningarna i kombination med rådande hastighetsgränser utgjorde en stor säkerhetsrisk vilket förhindrade ett ändamålsenligt nyttjande av järnvägsfastigheterna. Angående båtnadsvillkoret konstaterades, utan ekonomisk grund, att upphävning av övergång kom med stora fördelar för järnvägstrafiken. Förlusterna bestående av längre köravstånd till åkermark för lidande fastigheter ansågs tämligen små och måttliga. Argumentet för att djurproduktion skulle avsevärt försvåras ansågs inte vara en realistisk bedömning eftersom drivning av kreatur inte skedde ofta: i de fall det skulle ske kunde man göra det med biltransporter vilket enligt en av fastighetsägarna redan då skedde i mindre omfattning.

Fastighetsdomstolen hänvisade efter syn på området till departementschefen som menat att undantaget i 3 kap. 10 § FBL, det vill säga att fastigheter måste förbättras genom fastighetsreglering, kunde tillämpas för att tillgodose det allmännas behov av kommunikationer. Olycksrisken som jordbruksfordon utgjorde när de behövde ansluta till allmän väg vägdes upp av förbättringen av järnvägsfastigheten. Upphävningen fastställdes.

Högsta domstolen beslutade efter föredrag att fastställa Lantmäteriets beslut om upphävning av korsningarna. Järnvägens långtgående skadeståndsansvar och den ökade olyckstakten på grund av järnvägstrafikens tekniska utveckling var olägenheterna av sådan storlek att de ansågs hindra ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten. 7 kap. FBL var därför uppfyllt och man kunde gå vidare till att undersöka tillåtlighet enligt 3 och 5 kap. FBL. SJ:s interna normer om sikt, profil och magasinsutrymme kunde inte anses bindande men domstolen kunde inte göra invändningar, varför de fick gälla i det aktuella fallet. En av fastighetsägarna hade bett om att få ha kvar rätten för honom att gå över en av korsningarna i syfte att underlätta tillsyn men domstolen kunde inte styrka att behovet var tillräckligt stort och i förlängningen inte tillförde tillräcklig nytta för att det skulle ligga till grund för att en av korsningarna skulle bevaras. Olägenheterna korsningarna förde med sig kunde inte undanröjas genom ändring av servitut och fick stängas.

5.1.1 Slutsats

Högsta domstolen slog i rättsfallet fast att trafikfarliga korsningar mellan järnväg och väg generellt sett får anses medföra sådana olägenheter att de hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten. De förutsättningar för upphävande av servitut som anges i FBL 7 kap. 4–5 §§ är därmed i normala fall uppfyllda. I detta fall vägde det faktum att trafiksäkerheten inte ansågs vara uppfyllt enligt trafikoperatörens interna standarder tyngre än de härskande fastigheternas grundläggande dagliga verksamhet.

Den slutliga avvägningen sker enligt reglerna i 3 och 5 kap. FBL där båtnadsvillkoret tas upp som central del i domstolarnas skäl till beslut. De olägenheter som uppstod för härskande fastighet i form av längre köravstånd samt försvårande omständigheter för de som bedrev djurproduktion ansågs inte vara så betydande att de utgjorde hinder mot regleringen. Dessutom skulle ersättningsvägar och en säkrare korsning anläggas som ansågs väga upp för kostnaderna en del.

Graderingsvärdet får i prövningen i princip ingen betydelse, trots att det eventuellt skulle haft en verkan på helheten sett till fastigheternas storlek och ändamål. I stället betonas att en effektiv men framför allt säker järnvägs korsning är av stort allmänt intresse, vilket räknas som undantag för att kunna dela jordbruksfastigheter av viss storlek. Man hade kunnat förvänta sig en förklaring till varför graderingsvärdet inte får utrymme i skälet, men en sådant utelämnas.

5.2 NJA 1998 s 62 - Värpeshultskorsningen

När snabbtågen X2000 började trafikera Södra stambanan tog Banverket en del beslut för att öka säkerheten kring järnvägen. Ett av besluten var att år 1995 ansöka om upphävning av servitutet över plankorsningen Värpeshultskorsningen som var till förmån för vägsamfälligheten Värpeshult – Biabacken. Deläggande fastigheter i samfälligheten var bland andra jordbruksfastigheterna Värpeshult 1:4, 1:5, 1:8 och 1:21. Tjänande fastighet var järnvägsfastigheten Virestad 2:1 som ägdes av Banverket.

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

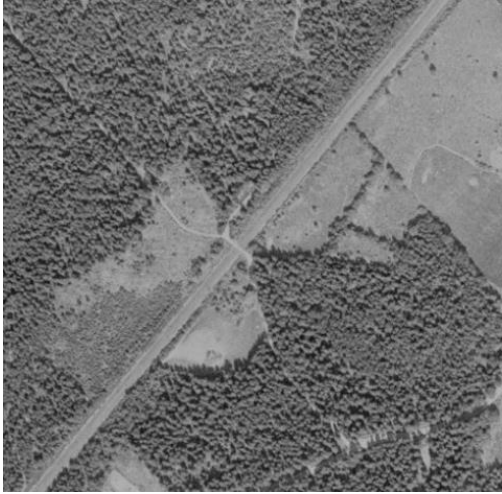


Bild 2. Flygbild från 1975 över fastigheten Värpeshult 1:4 som var del i förrättningen. Bilden visar hur korsningen kopplade samman de två skogsskiftena väster och öster om järnvägen.⁷³

Kostnaden för att ersätta Värpeshultskorsningen med en planskild korsning uppgick enligt Banverket till minst 3 mkr. Dåvarande Fastighetsbildningsmyndigheten (FBM) beräknade ersättningen för det upphävda servitutet till totalt 0,5 mkr samt 0,6 mkr för inrättandet av en förlängning av befintlig väg som skulle gå till närbelägna korsningar. De närbelägna korsningarna i fråga var en mindre korsning i Bräknaryd, 1,4 km söderut medan större transporter hade fått ta en större omväg till Eneryda, ytterligare 1,6 km söderut. Norrut var närmsta korsning i Hullingsved, 2,5 km norr om Värpeshultskorsningen. Som skäl för beslutet att upphäva servitutet refererade FBM till att säkerheten kring järnvägen fick bedömas som riksintresse. FBM beräknade minskningen för Värpeshult 1:21 till 7 – 8 % vilket inte var en väsentlig minskning enligt 5 kap. 8 § FBL och därför borde tålas.

När TR höll syn på området konstaterades att för samtliga inblandade fastigheter låg brukningscentrum på öster sida om järnvägen medan skogsbruket låg på västra sidan. Värpeshult 1:21 hade även ca 4 ha bete och ett torp på västra sidan. Det konstaterades att den befintliga vägen till Bräknaryd var en smalare grusväg av låg standard.

Angående graderingsvärdet hade tidigare lagstiftning angett 5 % minskning av jordbruksfastigheter som gräns för fastighetsskyddet enligt 5 kap. 8 § FBL. Enligt fastighetsbildningskommitténs betänkande i SOU 1963:68 fick mindre fastigheter

⁷³ Lantmäteriet, Flygbild från 1975 över Värpeshult 1:5

tåla en större procentuell skada än stora fastigheter på grund av att den faktiska minskningen blev obetydlig. TR menade att avkastningsmetoden skulle användas i beräkning av graderingsvärde, vilket bekräftade FBM:s värdering om en minskning om 7 – 8 % vilket resulterade i att förrättningsbeslutet upphävdes.

På grund av att frågan inte rörde ersättningsbelopp fokuserade HovR endast på Värpeshult 1:21 som på grund av betesmarken led högst skada. HovR menade att fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § FBL skulle ses i sin helhet och inte vara avgörande. Den tillåtna gränsen för graderingsvärde om 5 % för jordbruksfastigheter skulle endast ses som ett riktmärke och ingen absolut gräns. Intrånget utgjordes inte av markavstående utan av fördyrad brukning varför det rörde sig om en likvidersättning. Fastighetsskyddet var därför inget hinder i bedömningen och förrättningsbeslutet kunde fastslås.

I HD återgick man till graderingsskyddet som HovR avvek ifrån men bekräftade att det är helheten som ska beaktas, inte endast graderingsvärdet. För att 5 kap. 8 § FBL inte skulle utgöra hinder behövde både ändamålsvillkoret och storleksvillkoret vara uppfyllda: dels att berörda fastigheter ej i mindre mån skulle vara lämpade för sina ändamål efter reglering, dels att fastigheterna inte fick ändras så att graderingsvärdet skapade väsentlig olägenhet för ägaren. Servitut kunde anses vara en väsentlig del av en fastighets värde vilket det också fanns stöd för i prop. 1969:128 s. B1160. Fastighetsbildningskommitténs uttalanden skulle tolkas så att 5 % minskning gällde skog- och lantbruksfastigheter medan 10 % fick tolkas som rättesnöre. Angående vilken värderingsmetod som skulle användas var det Lantmäteriets IAN-metod när det rörde intrång av jordbruksfastigheter. Vissa av posterna i värderingen var däremot personliga, som exempelvis bete, torp och jakt, medan andra poster skulle inkluderas i värderingen. IAN-modellen gav en minskning om ca 12 % av graderingsvärdet.

Det fanns inga exakta gränser för fastighetskyddet menade HD, varför det till helhetsbedömningen hör vilken sorts åtgärd det rörde. Intrång av rättigheter bör tålas mer än avstående av mark. Även minskningens ekonomiska betydelse kunde tas i beaktning. Minskningen av 12 % kunde inte ses som väsentlig och förrättningen fastställdes.

5.2.1 Slutsats

Gränsen för när graderingsvärdeminskningen överskrids beror på vilken sorts intrång det berör. Högsta domstolen konstaterar att ett servitut kan representera

en väsentlig del av en fastighets värde, och storleksvillkoret i 5 kap. 8 § FBL är således tillämpligt även i de fall fastighetsregleringen endast rör upphävande av servitut.

Den tidigare gränsen om 5 % sänkning av graderingsvärdet för jordbruksfastigheter är endast en måttstock och ingen absolut gräns, vilket kommer till uttryck i detta fall: intrång som servitutsupphävande bör tålas i högre utsträckning än om det hade varit till markavstående. Det är istället den ekonomiska skadan i absoluta tal som är avgörande, den procentuella skadan som intrånget ger upphov till bör därför bedömas i varje enskilt fall baserat på fastighetens storlek.

Utöver att det är den individuella bedömningen som ska ligga till grund för tillåtlighet är det dessutom helheten som ska granskas. Allmänna intressen kan endast i viss utsträckning vara att beakta inom ramen för helhetsbedömningen.

Värderingsmetoden bör anpassas efter vilken typ av fastighet det är och hur intrång i dessa värderas i allmänhet. I detta fall användes olika metoder i olika instanser, men eftersom lantmäteriet i andra intrång använder sig av IAN-metoden bör metoden användas genomgående och så även i detta fall.

5.3 MÖD 2025:15 – Travfastigheten

Fastigheten Jordanstorp 1:11 hade en landareal om 890 ha som grovt räknat delades på mitten av Västra stambanan. Både skog- och lantbruk fanns på fastigheten men även travverksamhet som sysselsatte 30–40 personer om året, utöver entreprenörer. Skogsdelen hade 180 ha söder om järnvägen och 105 ha norr om. Travanläggningen låg norr om järnvägen och till den hörde jordbruk som producerade foder till hästarna. Jordbruksmarken var fördelad 75 ha norr om järnvägen och 100 ha söder om.



Bild 3. Flygbild från 1975 över fastigheten Jordanstorp 1:11 som var del i förrättningen. Bilden visar hur korsningen användes för odling på den södra sidan av järnvägen och travverksamhet på den norra.⁷⁴

Servitutet till förmån för Jordanstorp 1:11 gällde en av de få plankorsningarna som fanns kvar på sträckan. Enligt Trafikverket var korsningen en stor säkerhetsrisk som de genom lantmäteriförrättning ansökte om att upphäva. Lantmäteriet avslog ansökan på grund av fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § FBL eftersom graderingsvärdet skulle sjunka med 12 % samt på grund av att egendomsskyddet i 2 kap. 15 § RF

⁷⁴ Lantmäteriet, Flygbild hämtad 2026 över Jordanstorp 1:11, 1:5000

inte var uppfyllt. Det var inte säkerställt med vilken rätt härskande fastighet hade att använda korsningen från 1858. Fram till 1989 gällde servitutet till förmån för två andra fastigheter, varav den ena numera ingår i Jordanstorp 1:11. 2011 tillfördes ytterligare mark till Jordanstorp 1:11 som vid tiden för ansökan 2019 var betydligt större än vid instiftandet av korsningen.

Banan som är trafikerad med 190 tåg/dygn måste till hastigheten begränsas till 40 km/h vid fel i anläggningen, vilket skedde 14 gånger under perioden 2014-09–2018-05. Korsningen var försedd med både bommar, ljud- och ljussignaler och hade god sikt men hade saboterats med ljuddämpande medel upprepade gånger. Trafikverket kom däremot inte med någon skadebegränsande åtgärd i ansökan utan hänvisade till en vilande och orelaterad förrättning angående väg på närliggande fastighet.

Fastighetsägaren argumenterade framför allt för att de utan korsning behövde trafikera stora långsamtgående fordon och maskiner på smala vägar i bostadsområden. Den ökade belastningen i form av arealökning var dessutom obefintlig menade fastighetsägaren eftersom det inte skedde någon anpassning efter korsande trafik, tågen körde när de var schemalagda att göra så och hindrade därför inte järnvägens ändamål.

Mark- och miljödomstolen hänvisade till NJA 1988 s 62 (Värpehultskorsningen) som angav att graderingsvärdet ska ses i ljuset av vilken åtgärd det rör och att 12 % ansågs som en rimlig minskning när det rörde servitutsåtgärder. De hänvisade även till NJA 2018 s 753 (Parkfallet) som menade att proportionalitetsprövningen ska ske i tre steg: ändamålsenlighet, nödvändighet och proportionalitet i strikt mening.

Angående graderingsvärdet menar MMD att Lantmäteriet endast inkluderat 284 ha av 650 ha produktiv skogsmark, varför graderingsvärdeminskningen kommer att understiga 12 %. De ser även annorlunda på proportionalitetsbedömningen och menar att järnvägen har ett högt angeläget allmänt intresse så att Jordanstorp 1:11 får tåla ingreppet.

Ändamålsvillkoret i 5 kap. 8 § FBL som Lantmäteriet i sitt beslut menade utgjorde hinder för regleringen rörde enligt MÖD endast försvårad brukning: ändamålet tillgodosågs även efteråt och utgjorde därför inget hinder. Kritik som Trafikverket i tidigare instanser framfört rörande värderingen klargjordes även. Jordbruksnormen menade Lantmäteriet var gammal men vedertagen, speciellt

eftersom det inte fanns någon annan värderingsmetod gällande jordbruksmark. För skogsmarken fanns ingen liknande metod utan Lantmäteriet utgick från fastighetsägarens uppgifter vilka var typiska för en liknande fastighet. I värderingen användes som skadebegränsande åtgärd en väg som efter förtydligande inte kunde användas av fastighetsägaren, graderingsvärdeminskningen torde därför överstiga 12 % menade MÖD.

Totalt var fastighetens marknadsvärde 37,5 mkr och graderingsvärdet var värderat till 4,45 mkr. Även om båda sidor argumenterade för att saker utelämnats ur värderingen godtog MÖD Lantmäteriets värdering med en minskning om minst 12 %. Upphävandet stod därför i strid mot storleksvillkoret i 5 kap. 8 § FBL och Lantmäteriets beslut fastställdes. Egendomsskyddet i 2 kap. 15 § RF berördes emellertid inte vidare i MÖD:s dom.

5.3.1 Slutsats

Mark- och miljööverdomstolen bekräftar att graderingsvärdeminskningen ska ses till sin helhet och inte enbart efter procentsatsen. Jämfört med fallet Värpeshultskorsningen får resonemanget att små fastigheter relativt sett får lida för större intrång än stora fastigheter genomslag även här. Trots samma procentuella minskning om 12 % bedömdes skadan för Jordanstorp 1:11 betydligt större i absoluta tal och därför inte tillåtlig.

Vid beräkningen av graderingsvärdet ansågs jordbruksnormen vara den mest lämpliga metoden, trots sin ålder. Förlängda körvägar ansågs inte påverka fastighetens ändamålsenliga användning, varför ändamålsvillkoret inte utgjorde något hinder i domstolarna. Däremot aktualiserades problematik kopplad till jordbruksnormen som baseras på taxeringsvärdet, vilka baseras på två år gamla förhållanden. I förevarande fall innebär det att 383 ha skogsmark inte ingick i värderingen, vilket sannolikt påverkade graderingsvärdet och därmed även utgången i rätten.

5.4 Svea hovrätt, 2009-10-05, Ö 9955-08 - Plankravet

Trafikverket ansökte om fastighetsreglering för att ta mark i anspråk för förbättring av järnvägens bärighet samt andra kapacitetshöjande åtgärder. Ett stärkande av bärigheten skulle innebära att tågen inte måste sakta ner och därigenom möjliggöra för en ökad mängd järnvägstrafik.

Lantmäteriet ansåg reglering tillåtlig då förbättrings- och båtadsvillkoren var uppfyllda och fastighetsskyddet inte utgjorde något hinder med hänseende av intrångets påverkan på graderingsvärdet. Tingsrätten delade lantmäteriets bedömning gällande regleringens genomförbarhet då marköverföringen endast bedömdes utgöra en marginell värdepåverkan för den avstående fastigheten. Bolaget som ägde fastigheten överklagade beslutet till HovR och yrkade bland annat på att åtgärden krävde järnvägsplan.

Hovrätten konstaterade att en sådan åtgärd kan genomföras utan järnvägsplan. Enligt LBJ krävs järnvägsplan för åtgärder som innebär byggande av järnväg och för tillstånd till inlösen av mark. Även om järnvägsplan krävs enligt denna bestämmelse uppställer FBL inte något formellt krav på att järnvägsplan upprättats. Det är därmed möjligt att åtgärden genomförs utan järnvägsplan, men rekvisiten i FBL ska emellertid vara uppfyllda. Åtgärden var tillåtlig beträffande villkoren i 3 kap. FBL och också beträffande storleksvillkoret i 5 kap. 8 § FBL.

Den kvarstående frågan var därmed om följd effekterna av fastighetsregleringen, det vill säga den trafikförändring som möjliggörs, ska beaktas vid prövningen enligt 5 kap. 8 § fastighetsbildningslagen och i så fall eventuellt medföra krav på järnvägsplan.

Det var uppenbart att fastighetsregleringen var nödvändig för att den avsedda trafikförändringen skulle kunna ske. Det var emellertid också uppenbart att fastighetsregleringen inte var en tillräcklig förutsättning för en förändrad trafikering av järnvägen. Beslut om förändrad trafikering behövde fattas i en annan intern prövning och först efter medgivande av förändringen skulle de av bolaget påtalade olägenheterna uppkomma. Det framhölls att om ett beslut om viss trafikändring inte krävde förstärkningsåtgärder eller markåtkomst krävdes inte heller vare sig järnvägsplan eller fastighetsreglering. Detta talade emot att indirekta effekter av fastighetsregleringen vägdes in vid prövning enligt 5 kap. 8 § FBL. Hovrätten fann alltså att de olägenheter som klaganden påstått uppkom på fastigheten utanför det markområde som skulle överföras inte hade det omedelbara samband med fastighetsregleringen som krävdes för att de skulle beaktas. Inte heller prövningen enligt 5 kap. 8 § FBL medförde därför krav på järnvägsplan.

5.4.1 Slutsats

Fastighetsreglering som innebär byggande av järnväg kan utföras utan järnvägsplan, trots krav i LBJ, då inget krav finns i FBL. Åtgärden måste dock uppfylla rekvisiten i FBL.

Olägenheterna av en eventuell trafikförändring ska inte beaktas i prövningen av storleksvillkoret i 5 kap. 8 FBL, eftersom ett sådant beslut fattas i annan ordning och först då skulle eventuella olägenheter uppkomma. Indirekta effekter av fastighetsregleringen ska alltså inte beaktas och vägas in i prövningen då dessa inte har omedelbara samband med åtgärden.

6. Lantmäteriförrättningar

Som framgår av tabell 1 har 44 akter studerats varav 24 av dessa behandlade överfartsservitut. Resterande 20 akter har inte lästs efter konstaterande att de handlade om andra åtgärder än stängning av plankorsningar, såsom trädsäkringsservitut och breddning av järnväg, och därför inte är relevanta för examensarbetet. Av de 24 relevanta akterna behandlade 8 av dessa övergivna/ onyttiga korsningar som inte hade något värde för förmånsfastigheterna och därmed inte krävde någon prövning vid upphävandet. Det resulterar i 16 förrättningar med korsningar som hade ett värde för förmånsfastigheterna. Av de 24 akterna innehöll enbart en akt järnvägsplan och där korsningarna stängdes som ett delmoment i planen. Totalt fanns det 15 förrättningar som inte grundades på en överenskommelse, trots det beräknades inte graderingsvärdet i ett enda fall.

Tabell 1. Sammanfattning över resultat

Sammanställning		
Översikt	Antal (st)	Andel (%)
Antal akter	44	100%
Antal akter som behandlade överfartsservitut	24	55%
Antal akter som inte behandlade överfartsservitut	20	45%
Relevanta akter		
Antal förrättningar som grundades på järnvägsplan	1	4%
Antal förrättningar som grundades på överenskommelse	6	25%
Antal förrättningar grundade på endast en delvis överenskommelse	12	50%
Antal förrättningar utan överenskommelse	3	13%
Antal förrättningar som behandlat onyttiga korsningar	8	33%
Antal korsningar som varit onyttiga	64	
Antal korsningar som nyttjats	70	
Antal förrättningar där graderingsvärdet beräknats	0	0%
Antal förrättningar som blivit överklagade till domstol	6	25%
Antal förrättningar som blivit överklagade på grund av graderingsvärdet	1	4%

Sett till ersättningen har den beräknats i 15 akter av antingen lantmäteriet eller vid överenskommelse av Trafikverket. När Trafikverket beräknat ersättningen har beräkningsmetoden berott på om korsningen varit till nytta eller ej. Vid använda

korsningar har man använt jordbruksnormen som vägledare, eller ersättning med råge. Vid onyttiga korsningar har man använt en schablon om 1000 kr med påslag om 25 %.

Lantmäteriets ersättningsberäkningar har varit grundade på flera olika metoder. Vad som gått att utläsa från förrättningarna har fyra beräkningar baserats på Norells *Ersättning vid stängning av järnvägs korsningar* och fem beräkningar på jordbruksnormen, skogsnormen eller schablonbelopp. Resterande förrättningar har inga tydligt redovisade ersättningsberäkningar.

Nedan följer sammanfattningar över fyra förrättningar i syfte att ge en inblick i hur upphävande av överfartsservitut går till i praktiken. De tre första förrättningarna är representativa för hur processen går till och belyser osäkerheten för berörda fastighetsägare. Den fjärde förrättningen är det enda fallet då Trafikverket upprättat järnvägsplan.

6.1 Akt 1485K-2023-52 - Vandrarhemmet

Fastigheten Uddevalla Torkelsröd 1:3 omfattade ca 23,5 ha och bestod till största del av skog men även av jordbruk, betesmark, hästproduktion samt ett vandrarhem. Fastigheten delades av järnvägsfastigheten Torkelsröd 1:4 så att delar av jordbruket låg söder om järnvägen men norr om länsväg 678. I nära anslutning till korsningen fanns busshållplats med kommunikationer till Uddevalla centrum. Av förrättningen går att utläsa att vägen sannolikt kommer att läggas om och så även busshållplatsen, men det fanns vid tiden för förrättningen inga fastställda beslut om detta. Varken jordbruk eller hästproduktion bedrevs längre av fastighetsägarna utan den primära inkomstkällan kom från vandrarhemmet.

Trafikverket ansökte om upphävande av övergångsservitutet med hänvisning till en nationell satsning gällande oövervakade korsningar. Trafikverket motiverade även ansökan med att det krävs 400 m fri sikt vid aktuell plats om det inte finns bommar vilka var kostsamma att installera. Det är inte nämnt hur lång sikt det var vid tiden för förrättningen eller om korsningen gett upphov för tillbud för Trafikverket.

Lantmäteriet inledde sammanträdet med att bland annat redogöra för att Lantmäteriet kan beräkna ersättningen och ofta gör det genom att anlita en sakkunnig. Lantmäteriet har i skälen för beslutet angett att Torkelsröd 1:3 har

tillgång till utfart även om korsningen stängs och konstaterar kort, utan att redovisa någon närmre prövning, att fastigheten fortsatt är lämpad för sitt ändamål enligt 3 kap. FBL. Lantmäteriet hänvisar även till rättsfallet Ljungsålssträckan och menar att olägenheterna av korsningar kan vara så påtagliga att de hindrar ett ändamålsenligt användande av järnvägsfastigheten. Med denna bakgrund kan korsningen upphävas.

Eftersom fastighetsägaren och Trafikverket är överens redan vid sammanträdet har Trafikverket beräknat ersättning om 12 338 kr grundat på jordbruksnormen. Trafikverket redogör under sammanträdet för att normen inte tar hänsyn till gångvägen över bron utan endast om förlängda körvägar och hastighetsbegränsningar kopplade till jordbruket.

6.2 Akt 1490K-2018-133 - Badplatsen

Bostadsfastigheterna Borås Råstorp 2:17 med flera brukade använda en obebakad övergång över järnvägsfastigheten Järnvägen 1:1 för att ta sig till sina bad- och båtplatser anordnade på den privatägda fastigheten Fristads-Skogen 1:1. På grund av dåliga siktförhållanden försökte Trafikverket komma överens med fastighetsägarna om att få siktröja, vilket fastighetsägarna inte gick med på. De ansåg att träden fungerade som ett bullerskydd och ville i sådana fall ha ett bullerplank som kompensation vilket Trafikverket menade var för kostsamt varför de 2019 ansökte om upphävning av korsningen. Övergången hade efter en förrättning 2004 flyttats och det hade installerats gångfällor, däremot låg rättigheten kvar på den ursprungliga platsen.

Lantmäteriet redogjorde vid det första sammanträdet för att de säkerställer att åtgärden skapar en nettovinst och att de härskande fastigheterna inte får minska mer än 5 – 10 % i graderingsvärde. De anlätade även en sakkunnig värderare för att säkerställa att värderingen och tydliggjorde att det är Lantmäteriet som fastställer ersättningen i form av skadebegränsande åtgärder samt pengar.

Övergångsservitutet gav ingen formell rättighet eftersom det inte var beläget där korsningen vid tiden för förrättningen låg. År 2020 beslutade Lantmäteriet att upphäva rättigheterna för övergången medan den fysiska korsningen fick vara kvar. Det framgår inte ur förrättningen hur man nått den överenskommelsen.

Ersättningsutredningen från 2019 där värderaren utgått från att korsningen ska stängas. Beräkningen grundades på Norells *Ersättning vid stängning av*

järnvägs korsningar kunde snabbt konstateras effektlös på grund av att rättigheterna gällde fritidsändamål och därför inte nödvändig för bostadsfastigheternas funktion. Annan ersättning bedömdes inte heller vara relevant eftersom de alternativa vägarna inte ledde till ökade res- eller väghållningskostnader.

Att korsningen efter ersättningsutredningen skulle hållas öppen hade troligtvis inte ändrat likviden eftersom den endast utgick från att rättigheten ändå inte låg där korsningen låg och på så sätt inte kunde ha något större värde.

6.3 Akt 1766-2017-18 - Korsningarna i Sunne

Förrättningen gällde 12 fastigheter i Sunne kommun, bland annat Ingeby 1:10 som senare överklagade förrättningen. Av förrättningen framgår att det var åtta korsningar som Trafikverket ansökt om att upphäva. Järnvägsfastigheten hindrade de tolv fastigheterna från att ta sig till skiften samt badplats öster om järnvägen. Som kompensation tog Trafikverket på sig att anlägga en ersättningsväg som skulle leda till en bevakad plankorsning. Det finns i övrigt inte mycket information i förrättningsakten och stora delar av prövningen i 3 och 5 kap. FBL saknas.

I överklagan försvarade Trafikverket att de önskade stänga korsningarna för att modernisera och höja standarden på järnvägen. Ägaren till Ingeby 1:10 menade att stängningen av en av de åtta korsningarna skulle resultera i en marknadsvärdeminskning om 1 mkr. Till grund för det menade han att vägen till åkerskiftet ökade från 90 m till 700 m och att vägen till sjön ökade från 370 m till 1370 m. Domstolen poängterade att det inte fanns någon graderingsvärdering i förrättningen men gjorde en skönsmässig beräkning om att ersättningsvägen var värd så pass mycket att graderingsvärdet inte skulle minska i väsentlig omfattning. Att marknadsvärdet för fastigheten skulle minska med 1 mkr ansågs inte vara sanningsenligt och avfärdades därför och upphävandet av rättigheten fastslogs.

6.4 Akt 1463-2022-76 - Järnvägsplanen i Mark

I en förrättning där 24 privatägda fastigheter i Mark kommun ingick hade Trafikverket ansökt om upphävning av ett antal servitut baserat på en järnvägsplan som regeringen efter överklagan fastställt. På grund av planen prövade inte Lantmäteriet 3 eller 5 kap. FBL och stängde korsningarna efter att ersättning beräknats.

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

7 Diskussion

7.1 Vilka rättsliga vägar finns för att stänga plankorsningar i LBJ respektive FBL och hur används dessa i praktiken?

För stängning av plankorsningar där järnvägsfastighet är tjänande till servitut för järnvägsöverfart krävs alltid en lantmäteriförrättning för att upphäva servitutet. En förrättningslantmätare prövar lämpligheten av upphävandet mot 3, 5 och 7 kap. FBL. Prövningens omfattning kan emellertid variera beroende på vilket tillvägagångssätt Trafikverket väljer inför förrättningen. Trafikverket kan ta fram en järnvägsplan för stängning av plankorsningar, vilken minskar prövningens omfattning och tillåter undantag från fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § FBL. Valet av förfarande får därmed direkta konsekvenser för hur ingående lantmäterimyndighetens tillåtlighetsprövning ska vara och vilken grad av skydd den enskilda fastighetsägaren har mot intrång.

Resultatet från granskningen av lantmäteriförrättningarna visar att förrättningsförfarandet är det dominerande tillvägagångssättet för stängning av plankorsningar. Det är inte en enskild faktor som förklarar detta mönster, utan snarare en kombination av rättsliga, historiska och praktiska omständigheter.

En grundläggande förklaring till att förrättningsförfarandet dominerar utan föregående järnvägsplan är att det saknas ett formellt krav på att en järnvägsplan ska upprättas i FBL. Enligt HovR:s avgörande från 2009 i fallet Plankravet kan fastighetsreglering, som i LBJ är att anse som byggande av järnväg och därmed kräver en järnvägsplan, utföras utan järnvägsplan då inget sådant krav föreligger i FBL. Det räcker med andra ord att åtgärden uppfyller rekvisiten i FBL. I praktiken innebär detta att plankorsningar, vars stängning är förenad med markinlösen eller tvångsupphävande av järnvägsöverfartsservitut och som enligt LBJ:s rekvisit normalt skulle kräva upprättande av järnvägsplan, kan stängas utan järnvägsplan genom lantmäteriförrättning. Det föreligger med andra ord en överlappning mellan de två regelverken om kravet på järnvägsplan. LBJ ställer krav på järnvägsplan vid åtgärder som anses vara byggande av järnväg, men FBL saknar något sådant krav som villkor för att genomföra fastighetsrättsliga åtgärder. Anledningen till att förrättningsförfarandet används i så stor utsträckning grundar sig troligtvis i att det finns en sådan möjlighet i systemet. Så länge rekvisiten i FBL är uppfyllda kan Trafikverket genomföra stängningen utan att ta fram järnvägsplan, vilket oftast anses mindre tidskrävande och administrativt betungande för Trafikverket.

En central förutsättning för att förrättningsförfarandet ska vara framkomligt är att rekvisiten 7 kap. FBL är uppfyllda, det vill säga villkoren för att ett servitut ska få ändras eller upphävas. I detta avseende har praxis, redan innan ikraftträdandet av LBJ, skapat gynnsamma förutsättningar för Trafikverket att stänga plankorsningar. Högsta domstolen slog i Ljungsdalsfallet fast att trafikfarliga korsningar mellan järnväg och väg generellt får anses medföra sådana olägenheter att de hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten. Förutsättningarna för upphävande av servitut som anges i 7 kap 4–5 §§ FBL är därmed i normala fall uppfyllda. Avgörandet innebär i praktiken att tröskelkravet i 7 kap. FBL sällan utgör något reellt hinder vid stängning av en plankorsning, förutsatt att korsningen kan betecknas som trafikfarlig. Lantmäteriet hänvisar i flera av förrättningarna till beslutet i HD och menar att olägenheterna av korsningarna hindrar ett ändamålsenligt användande av järnvägsfastigheten och på denna grund kan upphävas. Högsta domstolens dom har på detta sätt kommit att fungera som ett stöd i förrättningarna och bidrar till att förrättningsförfarandet kan genomföras med förhållandevis liten utredning vad gäller 7 kap. FBL, och att prövningen istället kan koncentreras till 3 och 5 kap. FBL.

Prövningen i 5 kap. har emellertid inte utgjort något reellt hinder i de förrättningar som granskats. Trots krav i FBL att båtnadsvillkoret endast ska baseras på strikta ekonomiska värden har Lantmäteriet i prövningen av Ljusdalssträckan styrkt att båtnaden är uppfylld utan ekonomisk grund. Lantmäteriet hänvisade i stället till att en upphävning av övergången kom med stora fördelar för järnvägstrafiken och därmed utgjorde angelägna allmänna intressen för järnvägsfastigheten. Båtnads- och förbättringsvillkoret har följaktligen bedömts vara uppfyllda medan fastighetsskyddet inte prövades i ärendet.

Därtill fungerar förrättningsförfarandet väl i praktiken. I samtliga förrättningar som har granskats har Trafikverket kunnat stänga yrkade plankorsningar. Ur praxis återfinns endast ett fall då Trafikverket inte kunnat stänga yrkad plankorsning på grund av fastighetskyddet. Sett från Trafikverkets perspektiv finns det med andra ord sällan ett praktiskt incitament att välja ett mer tidskrävande och administrativt tungt förfarande som järnvägsplan, när förrättningsförfarandet konsekvent ger önskat resultat. Det ska också tilläggas att stängning av plankorsningar med järnvägsplan är ett relativt nytt förfarande, medan förrättningsförfarandet är ett mer vedertaget tillvägagångssätt.

Järnvägsplanen är emellertid inte utan fördelar. Trafikverket äger frågan om stängning fullt ut vid ett järnvägsplanförfarande och behöver inte göra någon prövning angående fastighetsskyddet i 5 kap 8 § FBL. Eftersom frågor angående rätten och behovet att stänga plankorsningar redan är hanterad i planen, återstår endast utredning av vägdragningar i den efterföljande förrättningen. Det uppkommer inte sällan situationer där spårspring ökar efter stängning av järnvägsövergångar på grund av ökade avstånd. Det kan i sådana fall bli aktuellt med stängsling på annan mark än järnvägsfastigheten, vilket Trafikverket kan pröva i samma plan utan att vara beroende av frivilliga överenskommelser. Trots dessa fördelar innebär den stora tidsåtgången och behovet av utredningar, bland annat miljökonsekvensbeskrivning, att Trafikverket går förrättningsvägen. Även om järnvägsplanen minskar prövningen och säkerställer resultat gällande stängning krävs fortfarande utredning av ersättningsvägar, vilket innebär att förrättningen ändå blir någorlunda omfattande.

Av studien framgår att järnvägsplan historiskt sett används reaktivt snarare än proaktivt vid rena plankorsningsstängningar. I Forsa-fallet tog Banverket fram en järnvägsplan enbart i syfte att stänga en korsning, efter att åtgärden stoppats i lantmäteriförrättning på grund av fastighetsskyddet. Det illustrerar planens funktion som ett sista tillvägagångssätt snarare än ett förstahandsval vid stängning av plankorsningar. Det nu pågående arbetet med järnvägsplan på Kinnekullabanan bryter mot detta mönster och tas fram i syfte att stänga flera korsningar som ett förstahandsalternativ. I beaktning av utfallet fallet Travfastigheten där fastighetsskyddet satte stopp för Trafikverkets ansökan samt att arbete påbörjats med att ta fram järnvägsplan skulle kunna vara början på ett skifte där Trafikverket i högre grad nyttjar planförfarandet för att säkerställa att fastighetsskyddet inte hindrar åtgärden.

7.2 Hur tillämpas fastighetsskyddet i 5 kap. 8 § FBL vid stängning av plankorsningar i praktiken?

Resultatet visar att graderingsvärdet mycket sällan ges reell tyngd och kan undgås genom att förrättningen grundas på en järnvägsplan eller överenskommelse. Ingen av de granskade förrättningarna har ens prövat intrånget mot fastighetsskyddet. Fastighetsskyddet verkar spela en central roll i den rättsliga teorin men tillämpas i praktiken i liten utsträckning.

Resultaten är till en, om än mindre, del rimliga eftersom prövningen av bland annat fastighetsskyddet är dispositiv. En del går även att förklara med att det till

33 % var onyttiga korsningar som stängdes och därför ingen skada som skulle påverka värdet. Över lag saknades prövningar enligt både 3 och 5 kap. FBL, vilket kan indikera att Lantmäteriet främst fokuserat på åtgärdens övergripande syfte utan att närmare analysera de enskilda rekvisit som följer av lagstiftningen.

Genom granskningen av förrättningarna framgår det att 75 % av fallen helt eller delvis är baserade på överenskommelser mellan berörda fastighetsägare och Trafikverket. Faktumet att fastighetsskyddet i sådana fall inte provas gör således att det finns en risk för att genomförda åtgärder inte hade varit tillåtna vid en fullständig prövning. Att graderingsvärdet däremot inte beräknades i något av de fallen där det inte fanns överenskommelse men där korsningen användes är anmärkningsvärt. Att intrånget i graderingsvärdet inte konsekvent provas i förrättningarna kan vara problematiskt med beaktning av både rättssäkerheten och förutsebarheten för enskilda fastighetsägare. Det ställs även stora krav på den enskilda fastighetsägaren att känna till att det finns utrymme att motsätta sig en överenskommelse.

I studien har två tydliga rättsfall identifierats som prövat frågan om graderingsvärdet som trots liknande förutsättningar lett till olika utfall. I fallet Värpeshultskorsningen tillät HD en minskning i graderingsvärdet om 12 %, efter att ha konstaterat att det inte finns några exakta gränser för graderingsvärdeminskningen, utan att en helhetsbedömning ska göras i varje enskilt fall. I fallet Travfastigheten utgick MÖD från samma princip som HD gjort 1998 och gjorde en helhetsbedömning. Utfallet blev det motsatta efter att MÖD ansett att en graderingsvärdeminskning om 12 % var av väsentlig betydelse sett till omständigheterna i fallet. Oförutsägbarheten som helhetsbedömningen medför skapar ovisshet om när fastighetsskyddet kan vara ett hinder vid prövningen.

En fråga som uppkommit under arbetets gång är huruvida egendomsskyddet kan ha en inverkan på möjligheten att stänga plankorsningar. HD har i Parkfallet poängterat att det vid förrättningar mellan enskilda och allmänna intressen vid behov ska ske en proportionalitetsavvägning fristående från FBL, med stöd av 2 kap. 15 § RF. I fallet prövades åtgärden mot fastighetsskyddet som inte var ett hinder, men stoppades sedermera av egendomsskyddet i RF. Det innebär att egendomsskyddet prövades som ett separat och fristående steg efter att prövningen enligt FBL var avslutad. I fallet om Travfastigheten lyfte lantmäteriet i förrättningen frågan om egendomsskyddet, men den aktualiserades aldrig av

MÖD eftersom åtgärden redan ansågs strida mot storleksvillkoret i 5 kap. 8 § FBL och det därmed inte förelåg något behov av ytterligare prövning.

Egendomsskyddet ska skydda den enskilda från att avstå sin egendom, förutom i det fall det är för att tillgodose angelägna allmänna intressen. I många fall kan stängning av plankorsningar förmodas vara för att tillgodose sådana intressen. Det finns emellertid fall då Trafikverket stänger plankorsningar mer förebyggande eller som ett billigare alternativ än att anlägga säkerhetsåtgärder eller planskilda korsningar. Det är då inte lika självklart att åtgärden utgör sådana angelägna allmänna intressen som beskrivs i RF. Högsta domstolens resonemang i Parkfallet leder till frågan om huruvida det vid stängning av plankorsningar kan uppkomma situationer där åtgärden klarar prövningen i 5 kap. 8 § FBL men stoppas av det självständiga och potentiellt mer långtgående egendomsskyddet i RF.

En sådan situation riskerar att urholka syftet med att ta fram järnvägsplan, då det trots undantagsbestämmelsen i 5 kap. 8b § FBL som tillåter avsteg från fastighetsskyddet kan vara så att åtgärden senare stoppas av egendomsskyddet i samband med förrättningen. Ur de enskilda fastighetsägarnas perspektiv kompletterar de två skydden varandra och hjälper till att säkerställa de enskildas intressen. För järnvägsbyggaren riskerar det ytterligare skyddet, som saknar undantagsbestämmelser mot i RF, att skapa osäkerhet och oförutsägbarhet och kan utgöra disincitament för att upprätta en järnvägsplan.

Förklaringen till resultatet kan även bero på att endast förrättningar från 2021 och framåt begärts ut. För att generera ett säkrare resultat skulle man kunna begära ut fler förrättningar från åren innan regeringsuppdragen om att stänga onyttiga och osäkra korsningar kom. Nämnvärt är även att domen i Travfastigheten kom 2025 och därför inte fått genomslag i förrättningarna som granskats, eftersom dessa påbörjats innan 2025. Det enda tecknet på domens betydelse har visa sig genom Trafikverkets nuvarande arbete med att ta fram järnvägsplan för Kinnekullabanan.

7.3 Avslutande reflektioner

En berättigad fråga att ställa i ljuset av studiens resultat är huruvida det verkligen var lagstiftarens avsikt att systemet skulle fungera på detta vis. Det är beaktansvärt att det å ena sidan finns ett förfarande som vid byggande av järnväg kräver omfattande utredningar, samråd och en strukturerad process med hög transparens och rättssäkerhet för samtliga berörda parter, men att det å andra

sidan är möjligt att nå samma resultat via en lantmäteriförrättning som inte ställer lika omfattande krav. Förrättningsvägen fungerar väl för Trafikverket och ger en hög genomförandegrad men erbjuder i jämförelse med en järnvägsplan sämre insyn och är i högre grad oförutsebar. På grund av lantmäteriförrättningens effektivitet och lagstiftningens utformning är det rimligt att denna väg är den primära för Trafikverket, men det innebär emellertid att LBJ i vissa fall kringgås, vilket troligtvis inte var syftet när lagen kom till.

Det är även intressant huruvida egendomsskyddet som separat prövning vid behov kommer ha inflytande över förrättningen när stängningen grundas på järnvägsplan. Som har konstaterats är järnvägsplanens främsta styrka att åtgärderna är garanterade eftersom den tillåter undantag från fastighetsskyddet. LBJ 4 kap. 1 § tillåter att en järnvägsplan upprättas för att tillgodose ett allmänt transportbehov, medan egendomsskyddet i 2 kap. 15 RF skyddar för åtgärder som inte är av angeläget allmänt intresse. Det finns med andra ord ett rum för bedömning mellan vad som är ett angeläget allmänt intresse och vad som endast är ett allmänt behov. Att en enskild fastighetsägares intressen skulle prioriteras över ett bättre fungerande järnvägsnät är föga troligt, men de olika formuleringarna gör den initiala bedömningen osäker. Därtill genomför Trafikverket ett omfattande arbete med att stänga plankorsningar, både förebyggande och som första alternativ framför andra åtgärder. Skulle det visa sig att egendomsskyddet kan hindra åtgärder inom ramen för järnvägsplanen finns en risk att syftet med järnvägsplanen urholkas.

8 Slutsats

Vid stängning av plankorsningar finns två tillvägagångssätt som tillämpas av Trafikverket. Oavsett tillvägagångssätt krävs en lantmäteriförrättning för att upphäva befintliga servitut. Antingen sker stängningen genom enbart en förrättning med fullständig prövning av rekvisiten i FBL, eller så kan förrättningen föregås av en järnvägsplan som minskar omfattningen av prövningen och tillåter undantag från fastighetsskyddet.

Den omfattande prövningen som i teorin ska göras vid en förrättning utgör sällan något hinder för Trafikverkets yrkande att stänga plankorsningar. FBL 3 och 7 kap. anses i normalfallet vara uppfyllda utan någon vidare prövning, vilket har slagits fast i praxis och i stor omfattning tillämpas i förrättningarna. FBL 5 kap. ska bland annat pröva fastighetsskyddet, men detta görs emellertid inte i praktiken. De krav som ställs på järnvägsplan i LBJ har inga motsvarigheter i FBL, varför Trafikverket kan ansöka om upphävande av servitut utan att ta hänsyn till LBJ. Dessutom är förfarandet att ta fram järnvägsplan en mer tids- och resurskrävande process än att enbart genomgå en förrättning. Det finns med andra ord svaga incitament för Trafikverket att ta fram en järnvägsplan.

Av studien framgår att Trafikverket har stora möjligheter att stänga plankorsningar genom förrättningsförfarandet och att det sällan föreligger praktiska skäl att ta fram en järnvägsplan. Järnvägsplanen kommer framför allt till nytta då fastighetsskyddet riskerar att sätta stopp för stängningar eftersom planen tillåter undantag från fastighetsskyddet. I kölvattnet av Parkfallet har frågan om egendomsskyddet kan utgöra ett mer långtgående intrångsskydd för den enskilda fastighetsägaren aktualiserats, något som riskerar att potentiellt urholka syftet med järnvägsplan.

Trafikverkets framgång med att stänga plankorsningar utan järnvägsplan i kombination med det dubbla reglering i lagstiftningen som gör det möjligt att undgå LBJ:s krav på järnvägsplan, gör att förrättningsförfarandet är det helt dominerande tillvägagångssättet vid stängning av plankorsningar.

8.1 Förslag till vidare studier

Detta arbete har främst undersökt de rättsliga aspekterna vid stängning av plankorsningar med särskild fokus på den rättsliga processen att upphäva servituten. I förrättningarna har ofta flera andra frågor berörts, däribland hur

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av järnvägs korsningar

utformningen och tillgången till ersättningsvägar ska säkras. Frågan har visat sig vara en tidskrävande och ofta tvistig process som Trafikverket inte har möjlighet att hantera i järnvägsplanen med nuvarande lagstiftning. Som en följd tillkommer ofta hanteringen av ersättningsvägar i efterföljande förrättning, vilket minskar "vinsten" av att ta fram en järnvägsplan. Det vore intressant att undersöka möjligheten att redan i järnvägsplanen lösa frågan om ersättningsvägar, likt hur vägar kan hanteras i detaljplaneförfarandet.

Frågan huruvida syftet med järnvägsplanen riskerar att urholkas i det fall egendomsskyddet visar sig utgöra ett mer långtgående intrångsskydd för den enskilda fastighetsägaren har uppkommit under arbetets gång. Avslutningsvis vore det därför intressant att utreda hur egendomsskyddet förhåller sig till järnvägsplaner och de undantag de medför från fastighetsskyddet.

Referenser

Offentligt tryck

Prop. 1969:128 Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till fastighetsbildningslag; given Stockholms slott den 26 september 1969

Prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet

Prop. 1989/90:151 om fastighetsbildning för landsbygdens behov m.m.

Prop. 1992/93:176 om investeringar i trafikens infrastruktur

Prop. 1995/96:2 Lag om byggande av järnväg

Prop. 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur

Ds. 1989:69. Markanvändning för järnväg

Litteratur

Banverket. Järnvägsplan. "Plankorsningsstängning i Forsa". 2006. Beteckning: 05-750/SA20

Beijron, Anna. "Tre frågor om plankorsningar - Trafikverket om vad som gäller vid järnvägsspåren". *SVT Nyheter*. 8 april 2024. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/tre-fragor-om-plankorsningar-trafikverket-om-vad-som-galler>

Ekbäck, Peter. *Fastighetsbildning och fastighetsbestämning*. 3:e uppl. Kungliga Tekniska Högskolan, 2016.

Ekbäck, Peter. *Fastighetsskyddet i fastighetslagen 5 kap. 8 §: Fyller det funktion i dagens samhälle?*. 2023. <https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1786439/FULLTEXT01.pdf>

Lantmäteriet. *Flygbild från 1975 över Ångsäter* 8:19. 1:5000. <https://minkarta.lantmateriet.se/>

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Lantmäteriet. *Flygbild från 1975 över Värpeshult 1:4. 1:5000.*
<https://minkarta.lantmateriet.se/>

Lantmäteriet. *Flygbild hämtad 2026 över Jordanstorp 1:11. 1:5000.*
<https://minkarta.lantmateriet.se/>

Lantmäteriet. Handbok FBL: Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP). 2025.

Nilsson, Alexander. Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 1 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-10)

Nilsson, Alexander. Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 2 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-12)

Nilsson, Alexander. Lag (1995:1649) om byggande av järnväg 2 kap. 4 §, Karnov (JUNO) (besökt 2026-02-12)

Norell, Leif. Ersättning vid stängning av järnvägsöverfarter. Lantmäteriet, 1994

Norell, Leif. Ersättning för intrång på jordbruksfastigheter. Lantmäteriet, 2001

Norén, Eric, "Intrång i och reglering av äganderätten till mark". Doktorsavhandling, Lunds universitet, 2023.
[https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/136819439/Intra_ng_i_och_regleri
ng_av_a_gandera_tten_till_mark_Avh_E_Nore_n.pdf](https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/136819439/Intra_ng_i_och_regleri_ng_av_a_gandera_tten_till_mark_Avh_E_Nore_n.pdf)

Norén, Eric, "Olämpliga servitut". Mastersuppsats, Lunds universitet, 2013.
[https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9137842&
fileId=9138272](https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=9137842&fileId=9138272)

Regeringskansliet. "Mål för transportpolitiken". Åtkomstdatum 4 april 2026.
[https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-
infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/](https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/)

Regeringskansliet. "Uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen". 4 februari 2019.
[https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2019/02/uppdrag-att-vidta-
atgarder-for-att-oka-sakerheten-vid-plankorsningar-pa-den-statliga-jarnvagen/](https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2019/02/uppdrag-att-vidta-atgarder-for-att-oka-sakerheten-vid-plankorsningar-pa-den-statliga-jarnvagen/)

Halt! Här får ingen passera – En rättslig analys av stängning av
järnvägs korsningar

Sjödin, Eije, Ekbäck, Peter, Kalbro, Thomas, Norell, Leif. *Markåtkomst och ersättning*. 4:e uppl. Wolters Kluwer, 2016

Trafikverket. *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037*. 2025. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket. "Plankorsningar", 18 augusti 2021. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Arbetsmiljo-och-sakerhet/sakerhet-pa-jarnvag/Plankorsningar/>

Trafikverket. *Plankorsningar - val av skyddsalternativ*. Trafikverket 2015:0311. <https://trvdokument.trafikverket.se/fileHandler.ashx?typ=showdokument&id=5eaa419a-bd4c-45ba-975f-24a014ec720f>

Trafikverket. "Säkerhet vid plankorsningar". 13 januari 2026. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-vid-jarnvag/sakerhet-vid-plankorsningar/>

Trafikverket. *Trafikverkets hantering av plankorsningar*. Trafikverket 2017:0367. <https://trvdokument.trafikverket.se/fileHandler.ashx?typ=showdokument&id=669eb781-c918-4f04-8122-ed58189a8a7f>

Svenska domstolar

NJA 1990 s 389 f

NJA 1998 s 62

MÖD 2025:15

Svea hovrätt, 2009-10-05, Ö 9955-08