

Markåtkomst för järnvägstunnlar – hur säkerställs det?

- En sammanställning av statistik och motiv från år 2004 till idag

Martin Larsson

Amelie Sundahl



EXAMENSARBETE

Lantmäteringenjörsprogrammet

Institutionen för ingenjörsvetenskap, Högskolan Väst

Sammanfattning

Sedan den 1 januari år 2004 är det möjligt att bilda tredimensionella fastigheter i Sverige. Ett av syftena med den nya lagstiftningen var att möjliggöra äganderätt för tunnlar. Tunnlar kan användas till många olika ändamål, bland annat för järnväg.

Järnvägen i Sverige har på många sträckningar ett stort behov av kapacitetshöjande åtgärder. När järnvägen byggs ut och byggs om kan det i många fall vara lämpligt med tunnlar, bland annat då den ska passera en stad eller dras i ett kuperat landskap. Till skillnad från när järnvägen går i markplan, där järnvägshållaren äger marken i långsmala fastigheter, har markåtkomsten för tunnlar traditionellt lösts genom servitut kopplade till järnvägsfastigheterna. I och med lagändringarna år 2004 är det nu möjligt att även äga utrymmena för tunnlar, då de kan utgöra tredimensionella fastigheter. I detta examensarbete undersöker författarna om de aktuella aktörerna tagit till sig av den nya lagstiftningen, alltså när, hur och varför möjligheten att skapa tredimensionella fastigheter använts.

I studien har samtliga järnvägstunnlar vars ansökan om lantmåteriförrättning inkommit mellan den 1 januari år 2004 och den 20 maj år 2018 eller vars järnvägsplan vunnit laga kraft senast den 20 maj år 2018 undersökts angående hur markåtkomsten lösts. Detta omfattar 27 järnvägstunnlar, belägna från Malmö i söder till Umeå i norr. Materialet delades in i två tidspann för att se om någon förändring skett under perioden angående valet av markåtkomstlösning. Resultatet visar att så är fallet. I det första spannet var det klart dominerande tillvägagångssättet officialservitut, medan det i det andra var övervägt för tredimensionella fastigheter. Studien visar dock att rätten till tunnelutrymme fortfarande ibland säkras med servitut.

I examensarbetet har fem intervjuer genomförts varav fyra angående två aktuella projekt, nya Strängnästunneln och Västlänken i Göteborg, för att finna olika motiv bakom valet av markåtkomst. I de två intervjuer som genomförts med förrättningslantmätare som tagit/kommer att ta beslut om markåtkomst för järnvägstunnlarna framkommer att både tredimensionell fastighetsbildning och officialservitut är goda lösningar och att valet dem emellan de facto ligger hos sökanden. De två intervjuade markförhandlarna på Trafikverket delade med sig av relevanta motiv som legat till grund för valen. Både officialservitut och tredimensionell fastighetsbildning har för- och nackdelar, vilket gör att frågan måste avgöras från tunnel till tunnel.

Datum:	2018-06-10
Författare:	Martin Larsson, Amelie Sundahl
Examinator:	Linn Gustavsson
Handledare:	Jenny Hansson, Högskolan Väst
Huvudområde:	Lantmåteriteknik
Fördjupningsnivå:	G2F
Poäng:	15 högskolepoäng
Nyckelord:	Järnväg, järnvägstunnel, markåtkomst, fastighetsbildning, servitut, tredimensionell fastighet, tredimensionell fastighetsbildning
Utgivare:	Högskolan Väst, Institutionen för ingenjörsvetenskap, 461 86 Trollhättan Tel: 0520-22 30 00 Fax: 0520-22 32 99 Web: www.hv.se

Land access for railway tunnels – how to ensure?

- A compilation of statistics and motives from 2004 to today

Abstract

Since 1 January 2004 it is possible to form three-dimensional properties in Sweden. One of the purposes of the new legislation was to enable ownership of tunnels. Tunnels can be used for many different purposes, including railway.

The Swedish railway needs improvement regarding the capacity. When the railway is expanded and rebuilt, it may sometimes be suitable to build a tunnel. This may be the case when the railway is passing a city or built in a hilly landscape. Unlike when the railway runs on the ground, where the rail holder owns the land in very long real estate, the land access for the tunnels has traditionally been solved with easements. The changes in the legislation in 2004 makes it possible to own the tunnels in the form of three-dimensional properties. In this bachelor thesis, the authors investigate if the actors concerned are using the new legislation and, if so, when, how and why.

In the thesis, all railway tunnels whose cadastral application have been submitted between 1 January 2004 and 20 May 2018 or whose railway plan has become final before 20 May 2018 was investigated regarding the land access. This includes 27 railway tunnels, from Malmö in the south of Sweden to Umeå in the north. The data was divided into two periods to investigate if any change occurred regarding how the land access was solved during the period. The result displays that this is the case. In the first time span, easement was clearly the dominant choice, while three-dimensional properties was the main pick in the second. However, as the study shows, easement is still sometimes used as a choice.

Five interviews have been carried out in the thesis, four of which are related to two current projects, the new railway tunnel in Strängnäs and Västlänken in Gothenburg. The purpose behind the interviews was to find different motives regarding the choice of land access. The two interviews with the cadastral surveyors reveals that both three-dimensional property formation and official easement are suitable solutions and that the choice in between de facto lays with the applicant. The two interviewed land negotiators at Trafikverket shared the motives on which the choices were based. Both official easements and three-dimensional property formation have pros and cons, meaning that the choice must be decided for each tunnel apart.

Date:	2018-06-10
Author:	Martin Larsson, Amelie Sundahl
Examiner:	Linn Gustavsson
Advisor:	Jenny Hansson, University West
Main field study:	Engineering, Land surveying
Education level:	G2F
Credits:	15 HE credits
Keywords:	Railway, railway tunnel, land access, property formation, easement, three-dimensional property, three-dimensional property formation
Publisher:	University West, Department of Engineering Science, 461 86 Trollhättan, SWEDEN Tel: 0520-22 30 00 Fax: 0520-22 32 99 Web: www.hv.se

Förord

Detta examensarbete utgör avslutningen på tre lärorika år på lantmäteringenjörsprogrammet vid Högskolan Väst. Efter en hel del funderingar angående val av ämne beslutade vi oss för att närmare undersöka hur markåtkomsten för järnvägstunnlar lösts de senaste åren. Nu i efterhand känner vi oss nöjda över valet, då vi lärt oss många nya och intressanta saker.

Vi skulle vilja framföra ett stort tack till alla som på ett eller annat sätt hjälpt oss längs vägen, utan er hade det antagligen inte varit möjligt att genomföra arbetet.

Vi vill tacka samtliga på Trafikverket och Stockholms läns landsting som svarat på frågor angående de aktuella tunnlar. Ett speciellt tack till Erik Persson på Trafikverket, som undersökt diverse småfrågor samt gett oss tips på vidare kontakter. Vi vill även tacka de kommunala och statliga lantmäterikontor som tillhandahållit oss förrättningsakter eller på annat sätt delgivit information.

Stort tack till Barbro Ovrén (Trafikverket), Emil Berglund (Lantmäteriet Eskilstuna), Klas Bergström (KLM Göteborg), Magnus Nicklasson (Trafikverket) och Pernilla Ullman (Trafikverket) som ställt upp på intervjuer och delat med sig av sina erfarenheter. Tack även till Sara Söderstam från SL som ringde upp och berättade om den planerade nya sträckningen av Tvärbanan samt Per Vedin på Trafikverket som bidrog med information om ett stort antal av tunnlar.

Vi vill också tacka Ulf Ernstson som var så positiv och fick oss att se möjligheterna i början av arbetet. Sist men absolut inte minst vill vi rikta ett extra stort tack till vår handledare Jenny Hansson som stöttat oss hela vägen, även när det gick ganska trögt.

Arbetet har fördelats jämnt oss emellan. De olika teoridelarna lästes in individuellt och därefter diskuterades vad som skulle vara relevant att ha med. All text har bearbetats tillsammans, även om vi ibland till en början suttit på varsitt håll och skrivit. Intervjufrågorna är gemensamt författade och vid intervjutillfällena var båda närvarande och aktiva. Sammanställningen av rapporten har gjorts gemensamt.

Växjö 10 juni 2018

Martin Larsson och Amelie Sundahl

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	1
1.1 Syfte och frågeställningar	1
1.2 Avgränsningar och förutsättningar	2
1.3 Tidigare examensarbeten inom området.....	2
2 Metod.....	3
2.1 Kvantitativ och kvalitativ metod.....	3
2.2 Intervjuer	4
2.3 Urval.....	4
2.4 Tillvägagångssätt.....	5
3 Teori.....	7
3.1 Fastighetsbildning.....	7
3.1.1 Servitut	8
3.1.2 Tredimensionell fastighetsbildning	12
3.2 Järnväg i Sverige.....	15
3.2.1 Historia, nutid och framtid.....	15
3.2.2 Lagen om byggande av järnväg.....	16
3.2.3 Markåtkomst.....	17
3.2.4 Ersättning.....	18
3.2.5 Stöd för byggande av spårväg och tunnelbana genom detaljplan.....	19
4 Resultat	20
4.1 Statistik över markåtkomstlösning.....	20
4.2 Intervjuer	23
4.2.1 Intervju med Barbro Ovrén, enhetschef Trafikverket	24
4.2.2 Intervju med Magnus Nicklasson, markförhandlare Trafikverket	25
4.2.3 Intervju med Emil Berglund, förrättningslantmätare Lantmäteret	25
4.2.4 Intervju med Pernilla Ullman, markförhandlare Trafikverket	26
4.2.5 Intervju med Klas Bergström, förrättningslantmätare KLM Göteborg.....	28
4.3 Resultatanalys.....	29
4.3.1 Metoddiskussion	31
5 Diskussion och framtida studier	32
5.1 Hållbar utveckling.....	33
5.2 Framtida studier.....	34
6 Slutsats	35
7 Källförteckning.....	36

Tabellförteckning

Tabell 4. 1 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlar 1 januari år 2004 - 20 maj år 201820

Figurförteckning

Figur 4. 1 Belägenhet för järnvägstunnlar 1 januari år 2004 - 20 maj år 2018.....21

Diagramförteckning

Diagram 4. 1 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlar 1 januari år 2004 – 20 maj år 201822
Diagram 4. 2 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlar 1 januari år 2004 – 31 december år 2010 22
Diagram 4. 3 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlar 1 januari år 2011 – 20 maj år 2018.....23

Bilagor

Bilaga A Utökad tabell över järnvägstunnlars markåtkomstlösning 1 januari år 2004 – 20 maj år 2018

Bilaga B Intervjufrågor Barbro Ovrén

Bilaga C Intervjufrågor Magnus Nicklasson

Bilaga D Intervjufrågor Emil Berglund

Bilaga E Intervjufrågor Pernilla Ullman

Bilaga F Intervjufrågor Klas Bergström

Fotografi framsidan: Trollhättetunneln, 2018, Amelie Sundahl

1 Inledning

Behovet av transport i Sverige ökar stadigt. En följd av detta blir att landets järnväg behöver byggas om, byggas till och byggas ut för att uppnå ökad kapacitet. Inte minst är den planerade höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö en mycket aktuell fråga.

Det är inte alltid möjligt att anlägga järnväg direkt på marken, på grund av till exempel stora höjdskillnader eller att utbyggnaden sker i tätbebyggda områden där det inte finns någon obebyggd mark att tillgå. I dessa fall kan tunnlar vara ett alternativ. Markanvändningen blir dessutom betydligt mer effektiv om järn- och spårväg läggs under mark, då markytan kan användas för andra ändamål. En tunnel avsedd för järnvägs- eller spårvägstrafik ska fungera och vara i bruk i många år, vilket innebär att det är viktigt att markåtkomsten för den är säkerställd.

Den 1 januari år 2004 infördes möjligheten att bilda tredimensionella fastigheter i Sverige. Ett syfte med den nya lagstiftningen var att möjliggöra ägande av tunnlar och broar för till exempel järnväg och spårväg. Historiskt har markåtkomst för järnvägar på marken tagits med äganderätt, medan utrymmen för tunnlar och broar lösts med servitutsrätt. Detta examensarbete fokuserar på järnvägstunnlar och i vilken utsträckning det idag används tredimensionell fastighetsbildning för att lösa markåtkomsten för dessa.

Då planering för järnväg och spårväg är en lång process hade markåtkomsten för de tunnlar som påbörjades år 2004 och de närmaste åren därefter redan beslutats om när möjligheterna till tredimensionell fastighetsbildning infördes. Nu när 14 år passerat sedan lagstiftningen trädde i kraft finns det underlag för att kunna kartlägga en eventuell förändring.

Den klart dominerande aktören som bygger och förvaltar järnväg i Sverige är den statliga förvaltningsmyndigheten Trafikverket. Det finns dock flera mindre aktörer, exempelvis fyra stycken landsting som bedriver kollektivtrafik på järn- och spårväg, och Inlandsbanan AB.

I examensarbetet undersöks både järnvägs- och spårvägstunnlar. Skillnaden mellan de båda begreppen är att spårvägen är anpassad för stadsmiljö, då tågen går på grundare rännskenor som kan anläggas i en gata.¹ Denna skillnad är dock irrelevant i frågan om markåtkomst för tunnlar, utan det är antingen äganderätt eller nyttjande genom servitutsupplåtelse som gäller. Hädanefter i examensarbetet menas både järnväg och spårväg när det skrivs järnväg om inget annat framgår.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med examensarbetet är att utreda hur markåtkomsten för järnvägstunnlar lösts sedan år 2004 samt att lyfta möjliga motiv till valet. Till grund för examensarbetet ligger följande frågeställningar:

Hur har markåtkomsten lösts för järnvägstunnlar sedan lagstiftningen om tredimensionell fastighetsbildning infördes?

Hur motiveras valet av servitut respektive valet av tredimensionell fastighetsbildning vid genomförande av järnvägsprojekt?

Vilka för- och nackdelar ser de involverade aktörerna med respektive lösning?

¹ Nationalencyklopedin, ”Spårväg”

1.2 Avgränsningar och förutsättningar

Examensarbetet avgränsas på så vis att enbart tunnlar för järnvägstrafik studeras där 1) ansökan om lantmåteriförrättning inkom mellan den 1 januari år 2004 och 20 maj år 2018, eller 2) det finns en järnvägsplan som vunnit laga kraft senast 20 maj år 2018. Denna avgränsning är en följd av att en del av tunnarna när detta skrivs befinner sig någonstans i planeringsstadiet, vilket i vissa fall innebär att någon ansökan ännu inte inkommit till Lantmäteriet. Däremot finns det lagakraftvunna järnvägsplaner som anger antingen tredimensionell fastighetsbildning eller servitut som lösning.

Statistiken grundar sig enbart på hur markåtkomsten för själva järnvägstunneln lösts, inte hur eventuella servicetunnlar, tillfartsvägar eller säkerhetszoner tillförsäkrats.

Två olika aktuella järnvägsprojekt har valts ut för att studeras närmare, ett där markåtkomsten lösts med tredimensionell fastighetsbildning och ett där tunnelområdet upplåtits med officialservitut.

Statistiken innefattar samtliga lösningar av markåtkomst för järnvägstunnlar, men fokus ligger på officialservitut och tredimensionell fastighetsbildning.

1.3 Tidigare examensarbeten inom området

2010 presenterades ett examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola som utredde hur markåtkomsten för järnvägstunnlar bör gå till framlides. Examensarbetet skrevs på uppdrag av Trafikverket och resulterade i en rekommendation till myndigheten att använda sig av tredimensionell fastighetsbildning för ändamålet järnvägstunnlar.² 2017 skrevs ett examensarbete vid Kungliga Tekniska Högskolan som fokuserade på ersättningsfrågan för järnvägstunnlar. Slutsatsen i det arbetet var att ersättningen bör bli något högre för tunnlar säkrade med tredimensionell fastighetsbildning jämfört med tunnlar upplåtna med servitutsrätt.³

² Gustafsson & Högberg (2010), s 128

³ Lovén (2017), s 43

2 Metod

Nedan presenteras den metod som ligger till grund för detta examensarbete. Av stor vikt var att göra ett relevant urval och att använda ett bra tillvägagångssätt för att få fram ett användbart resultat. Överlag har ett positivistiskt tillvägagångssätt använts, men även till viss del ett hermeneutiskt. Att båda metoderna använts beror på att den information som eftersöktes bäst kunde hittas på det viset. Att använda flera metoder medför också att resultatet blir mer trovärdigt då metoderna tillsammans kan ringa in materialet.

Inom positivismen r den viktigaste metoden för att uppnå förståelse och kunskap om världen att göra undersökningar eller observationer, genom experiment eller genom att studera verkligheten som den r. Positivismen som vetenskapsteori innehåller vetenskaplig kunskap i form av teorier som bygger på dessa observationer och samband dem emellan.⁴ Dessutom används ofta modeller, vilka r förenklingar av något mer komplicerat, och hypoteser, vilket r teser som ännu håller på att prövas.⁵ Hypoteserna prövas med olika observationer. Om tillräckligt många observationer görs för att förkasta hypotesen men den ändå står sig kan den bekräftas. Att på detta sätt dra slutsatser från hypoteserna kallas för deduktiv logik.⁶

Hermeneutiken grundas istället i texttolkningar och andra samhllefga skeenden, på så vis att tolkningen av människors beteende visar hur de uppfattar verkligheten.⁷ Denna uppfattning består av olika föreställningar till alla olika skeenden, och bara tillsammans och i relation till varandra kan resultatet bli rätt. En eller flera människors upplevda verklighet kan tjäna som grund för hermeneutiska teorier.⁸ Till skillnad från positivismen använder hermeneutiken sig av en induktiv metod, vilket innebär att observationerna som görs inte grundar sig på någon teori. Anledningen är att observationerna inte ska påverkas av någon förutfattad mening. Hypoteser kan istället bildas när observationerna uppvisar ett resultat av något slag.⁹

2.1 Kvantitativ och kvalitativ metod

Den som använder ett positivistiskt arbetssätt använder sig ofta av kvantitativa metoder. Kvantitativa metoder undersöker mängder och hur fördelningen mellan olika kategorier ser ut. För att detta ska vara möjligt krävs att informationen som efterfrågas r mätbar och kan ge ett numeriskt värde. Kvantitativa undersökningar delas ofta in i tre faser; planerings- insamlings- och analysfasen. Inledningsvis formuleras en hypotes av något slag för att kunna testas. Därefter utformas och planeras undersökningen, bland annat med beaktande av urval. Planeringen är mycket viktig för att resultatet ska gå att dra några slutsatser av. Insamlingsdelen består av att samla in informationen på det sätt som planerats. Avslutningsvis sammanställs och analyseras det insamlade materialet för att se hur det förhåller sig till hypotesen.¹⁰

⁴ Hartman (2004), s 105

⁵ Ibid, s 122

⁶ Ibid, s 160 f

⁷ Ibid, s 105 f

⁸ Ibid, s 187 f

⁹ Ibid, s 150 f

¹⁰ Ibid, s 205-209

I detta examensarbete samlades information in som gav numeriska värden vilka kunde sammanställas och presenteras i tabeller och diagram. På så vis användes en kvantitativ metod.

Kvalitativa metoder går däremot till på annat vis. Kvalitativa undersökningar kan se mycket olika ut, men något som sammanfattar dem är intresset av att undersöka de observerades egenskaper. Dessutom söker de efter förståelse för en människas upplevda situation. En skillnad gentemot den kvantitativa metoden är att urvalet inte alltid kan bestämmas på förhand. Istället kan gjorda observationer peka ut riktningen inför nya urval.¹¹

Kvalitativa undersökningar använder sig inte sällan av analytisk induktion. Likt den kvantitativa metoden delas undersökningen in i de olika faserna planering, insamling och analys. Till skillnad från kvantitativa undersökningar formuleras ingen hypotes innan informationsinsamlingen utan istället av det insamlade materialet. Däremot avgränsas problemställningen genom bestämmande av vilka personer som ska agera kunskapskällor och vad för information som för studien är intressant att samla in från dem.¹²

Den kvalitativa metoden kommer i denna studie främst till uttryck genom fem intervjuer. Intervjuer användes bland annat för att få förståelse för de olika valen av markåtkomst. Personerna som intervjuades bestämdes inte förrän ganska långt in i processen. Valen baserades på den statistik som sammanställdes av det insamlade materialet, likt beskrivet ovan.

2.2 Intervjuer

Själva undersökningen kan som nämnts gå till på flera sätt, då vilken metod som är bäst för att få fram de önskvärda svaren skiljer sig åt från fall till fall. En mycket väl använd metod är att intervjua berörda och insatta personer. Intervjuer kan vara både kvantitativa och kvalitativa beroende på hur strukturerade de är. Kvantitativa intervjuer är strukturerade och innehåller bestämda frågor i en viss ordning som besvaras med mycket korta, givna svar. Halvstrukturerade intervjuer har i sin tur färdiga frågor men ger möjlighet till längre svar. En ostrukturerad intervju är däremot en kvalitativ undersökningsmetod och utmärker sig på så vis att frågorna inte är bestämda samt att den intervjuade till viss del själv styr samtalen. Intervjuaren är dock den som säkerställer att ämnet som ska diskuteras verkligen gör det.¹³

I detta examensarbete genomförs fem stycken intervjuer. Intervjuerna hade en strukturerad ram med ett antal frågor som skulle besvaras, men kan också ses som ostrukturerade då det i hög grad var de intervjuade som styrde samtalen. Detta innebär att intervjuerna främst har drag av en kvalitativ metod.

2.3 Urval

Den större delen av materialet som ligger till grund för statistiken i arbetet är en sammanställning av järnvägstunnlar som driftsatts mellan år 2004 och år 2015. Sammanställningen tillhandahölls av Trafikverket. I tillägg till detta har nyare tunnlar eftersökts genom vidare kontakt med Trafikverket, de fyra landsting som bedriver kollektivtrafik på spårväg samt med Inlandsbanan AB som driver

¹¹ Hartman (2004), s 271-273

¹² Ibid, s 277-279

¹³ Ibid, s 280 f

och förvaltar Inlandsbanan. Dessutom har Trafikverkets hemsida, där de presenterar pågående projekt, genomsökts.

Ur informationen har sedan de projekt där ansökan om lantmåteriförrättning inkommit till Lantmåterimyndigheten före 1 januari år 2004 sällats bort. Även de projekt som inte kommit så långt i processen att antingen ansökan till lantmåterimyndigheten skickats in eller järnvägsplanen vunnit laga kraft senast den 20 maj år 2018 har valts bort.

Två projekt studeras närmare, nämligen nya Strängnästunneln och Västlänken i Göteborg. Anledningen till valet är dels att det är två väldigt aktuella projekt och dels att markåtkomsten för de båda järnvägstunnlarna lösts på olika sätt, den tidigare med servitut och den senare med tredimensionell fastighetsbildning. För att få förståelse för hur tankegången gått vid de olika besluten har intervjuer genomförts med en markförhandlare och en förrättningslantmätare vid respektive projekt. Markförhandlarna intervjuades för att de representerar järnvägshållaren och för att de varit med och utrett vilken fastighetsbildningsåtgärd som ska yrkas på, förrättningslantmätarna för att det är de som prövar om lösningarna håller lagligen och för att det är de som tar själva beslutet om åtgärden går att genomföra.

Dessutom valdes en enhetschef på Trafikverkets verksamhetsområde Stora projekt ut för att bidra med kunskap angående huruvida myndigheten har några riktlinjer inför val av markåtkomstslösning för järnvägstunnlar.

Att det är Trafikverket som är avsändare för den mesta informationen, och den aktör som får störst utrymme i examensarbetet, beror på att myndigheten är den klart dominerande förvaltaren av Sveriges järnvägsnät.

2.4 Tillvägagångssätt

Inledningsvis studerades tidigare examensarbeten, rapporter och annan tidigare forskning för att få en grundförståelse för ämnet samt en egen vinkling på arbetet.

Aktuell lagstiftning för studien har undersökts. Den uppgår i störst utsträckning till jordabalken, fastighetsbildningslagen (1970:988), expropriationslagen (1972:719) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Dessutom har lagarnas propositioner studerats för att förstå de bakomliggande motiven till varför lagarna infördes, samt lagkommentarer och handböcker för att förstå hur lagarna ska tillämpas.

Tidigt togs kontakt med Trafikverket för att få information om vilka järnvägstunnlar myndigheten byggt sedan lagstiftningen om tredimensionell fastighetsbildning infördes. Detta gjordes för att få en övergripande bild av hur många järnvägstunnlar som faktiskt byggts i Sverige de senaste åren. Materialet från Trafikverket var mycket användbart. Det viktigaste för studien var tunnlnarnas namn och belägenhet, vilket behövdes för att kunna gå vidare i studien.

Då Trafikverket inte är involverade i alla projekt för tunnelbyggande för järnväg togs därefter kontakt med de landsting som bedriver kollektivtrafik på spårväg, nämligen Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen, Region Östergötland och Region Skåne. Landstingen är de som ansvarar för landets kollektivtrafik och därmed de som bygger ut spårvägar samt vissa järnvägssträckor. Stockholms läns landsting ansvarar även för stadens tunnelbanenät och pendeltåg. Dessutom togs kontakt med Inlandsbanan AB som driver och förvaltar Inlandsbanan, en järnväg som sträcker sig mellan Mora och Gällivare.

Därefter vidtogs arbetet med att söka upp förrättningsakterna för tunnelarna. I de fallen där tunnelarna är belägna i kommuner med kommunala lantmäterimyndigheter togs kontakt med dessa. För övriga tunnlar kontaktades statliga Lantmäteriet. Lantmäterimyndigheterna bidrog med de aktuella aktnumren vilka användes för att hitta akterna i Lantmäteriets e-tjänst arkivsök. I några enskilda fall krävdes ytterligare detektivarbete för att hitta förrättningsakterna, då dessa inte fanns i arkivsök. I dessa fall togs kontakt med Lantmäteriets arkiv, de kommuner som tunnelarna är belägna i och de förrättningslantmätare som handlagt ärendena.

När förrättningsakterna samlats in genomsöktes de efter det datum då ansökan inkom till lantmäterimyndigheten. Järnvägstunnlar vars markåtkomst genomförts i en förrättning där ansökan inkommit tidigare än 1 januari år 2004 sällades bort. För de kvarvarande tunnelarna undersöktes vilken åtgärd som använts för att säkerställa tillgången till tunnelns utrymme.

Materialet delades upp utifrån två lika långa tidsintervaller;

- 1) tunnlar vars ansökningar inkommit till lantmäterimyndigheten eller vars järnvägsplan vunnit laga kraft under perioden 1 januari år 2004 – 31 december år 2010 och
- 2) tunnlar vars ansökningar inkommit till lantmäterimyndigheten mellan 1 januari år 2011 och 20 maj år 2018 och/eller vars järnvägsplan vunnit laga kraft senast 20 maj år 2018. Resultatet presenteras i form av tabeller och diagram.

Fyra intervjuer har genomförts angående de två tunnlar som undersökts närmare; Västlänken i Göteborg och nya Strängnästunneln. Intervjuerna har skett med både Trafikverkets markförhandlare och med förrättningslantmätare som arbetar/arbetat inom respektive projekt. Innan intervjuerna lästes bakgrund angående det aktuella projektet och relevanta frågor sammanställdes. Frågorna användes dels för att få lite generell information och dels för att få svar på examensarbetets frågeställningar.

Ytterligare en intervju gjordes med en av Trafikverkets enhetschefer i syfte att ta reda på om Trafikverket har några riktlinjer angående val av markåtkomst.

De två intervjuerna angående Västlänken genomfördes på plats i Göteborg, medan de två beträffande nya Strängnästunneln samt den med enhetschefen gjordes över telefon. Detta då det inte fanns tid eller möjlighet att åka till Eskilstuna och Stockholm där de berörda personerna arbetar. Frågorna skickades till de som skulle intervjuas innan intervjun ägde rum.

Samtliga intervjuer spelades in, dels för att båda författarna skulle kunna intervjua och ställa följdfrågor, dels för att kunna gå tillbaka och lyssna för att inte missa något. Inspelningarna innebar även en trygghet för att svaren inte skulle tolkas olika av författarna. Efter intervjuerna skrevs direkt en sammanfattning medan inspelningen lyssnades igenom. Sammanfattningen bearbetades sedan till en mer sammanhängande och läsbar text som presenteras i arbetet.

3 Teori

Kapitlet behandlar den teori som är nödvändig att vara insatt i för att förstå ämnet för rapporten. Främst berörs lagstiftning angående fastighetsbildning och markåtkomst. Kapitlet inleds med en generell genomgång av ämnet fastighetsbildning innan en djupdykning sker angående servitut och tredimensionell fastighetsbildning, vilka är de två huvudformer av markupplåtelse som hanteras i arbetet. Avslutningsvis följer ett stycke om den svenska järnvägshistorien och dagens lagstiftning inom ämnet, där fokus läggs på järnvägsplan, markåtkomst och ersättning.

3.1 Fastighetsbildning

Fast egendom är jord. Denna är indelad i fastigheter. En fastighet avgränsas antingen horisontellt eller både horisontellt och vertikalt. Om fastighetsbildning finns särskilda bestämmelser. Sämjedelning är utan verkan.

Ovanstående är 1 kap. 1 § jordabalken, grundbulten inom den svenska fastighetsrätten. I den svenska lagstiftningen finns ingen närmare definition av vad en fastighet är. Fastigheter har genom århundradena sett mycket olika ut och har idag vitt skilda användningsområden, då de exempelvis kan vara ämnade för bostäder, jordbruk, industri och infrastruktur. All mark och allt vatten innanför Sveriges gränser är indelat i fastigheter, förutom allmänt vatten.¹⁴ Samtliga fastigheter finns registrerade i fastighetsregistret. Där ska, enligt lagen (2000:224) om fastighetsregister, viss information som berör fastigheterna finnas. Bland annat ska fastighetsägare, eventuella officialrättigheter och inteckningar samt taxering registreras.

Sveriges fastigheter kunde fram till år 2004 enbart avgränsas horisontellt och det är den klart dominerande typen. Den sortens fastigheter benämns idag ofta som traditionella.¹⁵ Traditionella fastigheter har ingen reglerad avgränsning i höjdplanet, men praktiskt sett anses de i varje fall innefatta utrymmet som ägaren har ändamålsenlig möjlighet att utnyttja.¹⁶ Fastigheter kan bestå av flera olika områden, så kallade skiften. Sedan år 2004 är det möjligt att bilda tredimensionella fastigheter som avgränsas både horisontellt och vertikalt. Mer specifikt om tredimensionell fastighetsbildning följer i avsnitt 3.1.2. Bestämmelserna i detta avsnitt gäller för både traditionella och tredimensionella fastigheter.

Den klart dominerande åtgärden för att förändra fastighetsindelningen är genom förrättningar handlagda av Lantmäteriet eller någon av de kommunala lantmäterimyndigheterna.¹⁷ Tillsammans med ärenden om servitut och överförande av byggnader eller anläggningar mellan fastigheter utgör detta fastighetsbildning, enligt 1 kap. 1 § fastighetsbildningslagen. Enligt 2 kap. 1 § fastighetsbildningslagen används fastighetsbildning för att ny- eller ombilda fastigheter genom avstyckning, klyvning, sammanläggning och fastighetsreglering. Det förekommer även att fastighetsindelningen ändras via domstolsbeslut, exempelvis vid expropriation, men detta är betydligt ovanligare.¹⁸

Enligt huvudregeln i 3 kap. 1 § fastighetsbildningslagen ska alla fastigheter som ändras genom fastighetsbildning uppfylla vissa krav på lämplighet, aktualitet och varaktighet. Lämplighetsprövningen sker i förhållande till det ändamål som fastigheten ska ha vilket ställer olika krav för

¹⁴ Prop. 1970:20 del B1 s 71

¹⁵ Julstad (2015), s 22

¹⁶ SOU 1966:63 s 21

¹⁷ Julstad & Sjödin (2005), s 26 f

¹⁸ Julstad (2015), s 18

olika sorters fastigheter. Kraven handlar bland annat om fastighetens belägenhet, omfång och utformning. De berörda fastigheternas nya ändamål ska kunna komma till stånd i närtid och därefter vara varaktiga, vilket innebär att de inte prövas för ett nuläge eller en begränsad tid.

I 3 kap. 2 § fastighetsbildningslagen finns ett krav på planmässighet vilket innebär att fastighetsbildningen ska överensstämma med gällande planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900). Om det aktuella området ej är planlagt ska en eventuell framtida planläggning inte hindras enligt 3 kap. 3 § fastighetsbildningslagen. Dessutom ska hänsyn tas till naturvårdsföreskrifter enligt 3 kap. 2 § fastighetsbildningslagen.

Mark- och/eller vattenområden som gemensamt hör till flera fastigheter är en samfällighet enligt 1 kap. 3 § fastighetsbildningslagen.

Med ägande till en fastighet följer ett antal rättigheter och skyldigheter. Rättigheterna brukar sammanfattas med möjligheten att själv använda och utestänga andra från fastigheten, att överlåta den och att ta tillvara på dess värde och avkastning.¹⁹ Värdet utges på så sätt att fast egendom kan belånas med hjälp av en inteckning, enligt 6 kap. 1 § jordabalken. Inteckningar regleras i 22 kap. jordabalken och som ett bevis på detta kan fastighetsägaren få ett pantbrev, enligt 6 kap. 1 § jordabalken. Avkastning kan bland annat vara inkomster från skogs- och jordbruk samt hyresintäkter. Att detta tillhör ägaren om inget annat förhållande föreligger framgår av 4 kap. 10 § jordabalken. Skyldigheter för fastighetsägare regleras bland annat med de grannelagsrättsliga reglerna i jordabalken. Enligt 3 kap. 1 § jordabalken ska var och en ta ansvar till sin omgivning när fastigheten nyttjas. Enligt 3 kap. 3 § jordabalken är en fastighetsägare som ska gräva eller utföra något liknande arbete på sin fastighet skyldig att i förväg vidta åtgärder så att angränsande fastigheter inte skadas. I 2 kap. 3 § miljöbalken finns ytterligare regler angående behövliga skyddsåtgärder vid olika åtgärder som företas på fastigheten, såsom grävning och sprängning. Dessutom kan det vid förekomst av angelägna allmänna ändamål uppstå situationer där en fastighetsägare tvingas avstå sin mark, enligt 2 kap. 15 § regeringsformen. Bestämmelserna är i högsta grad aktuella vid byggande av järnväg och järnvägstunnlar.

Det är möjligt att på olika sätt upplåta fastigheter. En variant av upplåtelse är med nyttjanderätt, vilket ger en annan person rätt att i visst hänseende nyttja fastigheten och tillvarata dess tillgångar. Nyttjanderätter bildas med reglerna i 7 - 13 kap. jordabalken och kan ske i form av arrenden, hyra och tomträtt. Två andra upplåtelseformer är servitut och gemensamhetsanläggningar, som istället knyts till andra fastigheter. Servitut upprättas i regel mellan två fastigheter och ger den så kallade härskande fastigheten rätt att på något sätt nyttja den så kallade tjänande fastigheten i något avseende. Typiska servitutsupplåtelser berör rätt till väg och brunn. Mer om servitut följer i avsnitt 3.1.1. Gemensamhetsanläggningar inrättas med hjälp av anläggningslagen (1973:1149) och blir aktuella när flera fastigheter har samma behov av rättighetslösning, exempelvis en utfartsväg. Dessutom kan mark och utrymmen upplåtas för ledningsrätt för vissa allmänna ledningar med stöd av ledningsrättslagen (1973:1144).

3.1.1 Servitut

För att en fastighet ska fungera på ett ändamålsenligt sätt, utifrån det den är tänkt att användas till, behöver vissa behov tillgodoses. Det kan exempelvis vara tillgång till väg för att möjliggöra transporter till och från fastigheten eller tillgång till vatten- och avloppsanläggning för att den ska

¹⁹ Ekbäck (2016), s 14

fungera som bostad. I vissa fall, när det allmänna inte tillgodoser behoven och de inte går att lösa inom den egna fastigheten, kan det bli aktuellt att bilda servitut.²⁰

Servitut innebär att en fastighet (den härskande fastigheten) har rätt att på ett specifikt sätt och till viss del nyttja en annan fastighet (den tjänande fastigheten) för att fungera för sitt ändamål. Rättigheten är knuten till de berörda fastigheterna och inte till fastighetsägarna, vilket innebär att servitutet följer med vid eventuella överlåtelser. På så vis tillförsäkras att den härskande fastigheten förblir lämplig oberoende vem som är ägare. En annan fördel med servitut är att de inte behöver vara tidsbegränsade. Har ett servitut bildats på obestämd tid, gäller det tills det upphävs.²¹

Ett servitut får inte innebära totalt ianspråktagande av den belastade fastigheten. Detta hindrar dock inte att exempelvis en väg anläggs, utan syftar mer på att servitutsändamålet inte får innefatta alla de tidigare nämnda befogenheter som följer med ägandet.²²

Det finns positiva och negativa servitut. Ett positivt servitut innebär att den härskande fastigheten har rätt att nyttja den tjänande fastigheten på ett visst sätt. Det kan exempelvis vara rätt att anlägga väg över den tjänande fastigheten för att kunna ta sig till och från ett bostadshus. Ett negativt servitut innebär däremot att det är någon form av åtgärd som inte får utföras av den tjänande fastigheten, vilket då blir till förmån för den härskande. Ett exempel på detta kan vara att den tjänande fastigheten inte får plantera träd som skymmer grannens, den härskande fastighetens, utsikt. De positiva servituten är betydligt vanligare än de negativa.²³

Ett servitut kan vara lokaliserat eller olokaliserat. Är det lokaliserat är det bestämt att gälla inom ett visst område eller en viss byggnad eller annan anläggning. Är det däremot olokaliserat är inte utövningsområdet preciserat, utan den härskande fastigheten har rätt att bruka sin rätt någonstans inom den tjänande fastigheten. Ett servitut som är olokaliserat vid upplåtelse tillfället kan dock bli lokaliserat genom att ett visst utrymme senare tas i anspråk, exempelvis när en tunnel byggs. Lokaliseringen kan även ske genom fastighetsreglering.²⁴

Det finns två olika sorters servitut; de som tillkommer genom avtal fastighetsägare emellan, så kallade avtalsservitut, och de som bildas genom myndighets- och domstolsbeslut, så kallade officialservitut. De grundläggande bestämmelserna kring servitutsbildning, servitutsrekvisiten, återfinns i 14 kap. 1 § jordabalken och gäller vid upplåtelse av både avtals- och officialservitut.²⁵

Servitutsrekvisiten är själva förutsättningarna för upplåtelseformen servitut och innebär att servitutet dels ska främja en ändamålsenlig markanvändning och dels vara av stadigvarande betydelse. Ändamålsenlig markanvändning betyder att nyttan för den härskande fastigheten ska överstiga skadan för den tjänande fastigheten. Servitutet ska alltså möjliggöra en effektivare användning av de berörda fastigheterna. Att servitutet ska vara av stadigvarande betydelse innebär att det inte får grundas på tillfälliga förhållanden. Det får inte heller ha syftet att tillfredsställa en fastighetsägares rent personliga önsknings. Utgångspunkten ska vara att fastighetens behov ska lösas, oberoende av aktuell fastighetsägare.²⁶

²⁰ Julstad & Vesterlin (2016), s 13

²¹ Julstad (2015), s 35-37

²² Ibid, s 38

²³ Ibid, s 36

²⁴ Julstad & Vesterlin (2016), s 15

²⁵ Prop. 1969:128 B s 541

²⁶ Ekbäck (2016), s 156

Avtalsservitut

Avtalsservitut grundar sig på avtal upprättade fastighetsägare emellan och regleras i 7 kap. och 14 kap. jordabalken. För att en upplåtelse ska ha verkan som servitut krävs att vissa formkrav uppfylls i servitutsavtalet. Dessa tas upp i 14 kap. 5 § jordabalken och är tre till antalet.

För det första ska servitutet upplåtas skriftligt av den tjänande fastighetens ägare. Enligt tidigare lagar var det dock tillåtet att upplåta servitut muntligen. Dessa avtal kan fortfarande vara gällande enligt 34 § lagen (1970:995) om införande av nya jordabalken. De två andra kraven är dels att härskande och tjänande fastighet ska anges i avtalet, dels att ändamålet med servitutsupplåtelsen ska framgå.

Om upplåtelseavtalet inte uppfyller ovannämnda formkrav eller de tidigare nämnda servitutsrekvisiten i 14 kap. 1 § jordabalken räknas inte avtalet som ett servitut. Det innebär dock inte att det saknar betydelse, utan kan istället utgöra en nyttjanderätt eller andra bindande förpliktelser mellan parterna.²⁷

Ett avtalsservitut får tidsbegränsas, vilket då ska framgå av avtalet enligt 7 kap. 6 § jordabalken. Upplåtelsen kan begränsas antingen till en angiven tidpunkt eller en viss framtida händelse. Ett exempel på det senare alternativet skulle kunna vara att den härskande fastigheten har rätt att använda grannfastighetens brunn fram tills det dragits fram allmänt vatten och avlopp. Finns ingen tidsbegränsning angiven gäller ett avtalsservitut på obegränsad tid.

Ett avtalsservitut får enligt 7 kap. 10 § jordabalken skrivas in i fastighetsregistret. Detta är dock inget krav för giltighet, ett avtal som uppfyller formkrav och servitutsrekvisiten är omedelbart gällande även om inskrivning inte sker. Inskrivning innebär dock ett sakrättsligt skydd exempelvis vid eventuell överlåtelse av berörd fastighet. Inskrivningen sker genom att en skriftlig ansökan om inskrivning samt upplåtelseavtalet skickas till inskrivningsmyndigheten. Förestår inga hinder, såsom att formkravet alternativt servitutsrekvisiten inte uppfylls eller att ansökan på annat sätt är ogiltig, ska inskrivning ske.²⁸ Inskrivning innebär också en trygghet för den härskande fastigheten vid eventuell fastighetsreglering av mark från den tjänande fastigheten. För att ett avtalsservitut ska fortsätta gälla efter en sådan förrättning krävs att förrättningslantmätaren förordnar om detta enligt 7 kap. 13 § fastighetsbildningslagen.

Regler om hur servitutsrätten ska utövas finns i 14 kap. 6 § jordabalken. Den härskande fastighetens ägare är begränsad till att använda den tjänande fastigheten inom ramen för vad servitutet avser. Utövandet ska ske varsamt och inte betunga den tjänande fastigheten mer än nödvändigt. Den härskande fastighetens ägare ska även hålla väg, byggnad eller annan anläggning som är knutet till servitutet i sådant skick att det inte uppstår olägenheter. Det senaste syftar på när den tjänande fastigheten inte åtagit sig skyldigheten att underhålla eventuell anläggning för servitut.

Om förhållandena förändras på den härskande fastigheten kan en följd bli att belastningen på servitutet ökar. Enligt 14 kap. 11 § jordabalken får den fasta egendomen inte belastas mer än vad upplåtelsen anger. Att det på ett gammalt servitut för väg gått från trafik med häst och vagn till biltrafik får ses som en naturlig samhällsutveckling. Byggs det däremot ett nytt bostadshus på den härskande fastigheten, vilket leder till dubbelt så mycket trafik, räknas detta som ökad belastning.²⁹

²⁷ Julstad & Vesterlin (2016), s 66

²⁸ Ibid, s 67 f

²⁹ Julstad & Vesterlin (2016), s 74-77

I 14 kap. 8–10 §§ jordabalken finns regler berörande hävning av avtalsservitut. Om den härskande fastighetens ägare har överskridit sin rätt eller om någon av parterna har åsidosatt sin skyldighet kan det gå att häva servitutet. Det krävs dock att det den felande fastighetens ägare gjort är av väsentlig betydelse för den drabbade. Ett servitut får även hävas om överenskommen ersättning ej betalats ut inom en månad efter förfallodagen.

Om någon av fastighetsägarna vill häva servitutet på ovanstående grunder måste denne underrätta motparten utan oskäligt dröjsmål, annars går möjligheten till hävning förlorad. Dessa regler bygger på att det endast är den ena parten som vill häva servitutet. Är däremot båda parter överens är det fritt fram att upphäva avtalet. Den tidigare härskande fastigheten ansöker då om så kallad dödning av inskrivningen senast tre månader efter överenskommelsen. Avtalsfriheten medför i detta fall att ett avtalsservitut inte innebär samma trygghet för panträttshavare som ett officialservitut.³⁰

Officialservitut

Officialservitut upplåts, till skillnad från avtalsservitut, av myndighet eller domstol. Detta kan ske med stöd av olika lagar, vanligtvis fastighetsbildningslagen, anläggningslagen, miljöbalken eller expropriationslagen.³¹ Ett officialservitut kan, till skillnad från avtalsservitut, bildas utan att samtliga parter är överens.

I fastighetsbildningslagen finns bestämmelser kring fastighetsbildning, fastighetsbestämning och särskild gränsutmärkning. Fastighetsbildning innebär att det genomförs förändringar inom den befintliga fastighetsindelningen, till exempel att servitut upplåts. Enligt huvudregeln sker det genom fastighetsreglering, men servitut kan även bildas i samband med avstycknings- eller klyvningsåtgärder. Det är främst regler i 3, 5 och 7 kap. fastighetsbildningslagen som prövas när ett officialservitut bildas. Som tidigare nämnts ska även servitutsrekvisiten i 14 kap. 1 § jordabalken vara uppfyllda.³²

Lämplighetsvillkoren i 3 kap. fastighetsbildningslagen ska prövas i samband med all typ av fastighetsbildning. Vid bildande av servitut ska både den härskande och den tjänande fastigheten uppfylla villkoren och efteråt inte vara mindre lämpade för sina respektive ändamål.

5 kap. fastighetsbildningslagen innehåller generella bestämmelser som ska tillämpas vid alla fastighetsregleringar.³³ I 5 kap. 4 § fastighetsbildningslagen finns det så kallade båtnadsvillkoret, vilket betyder att fastighetsreglering får ske om det innebär att fastighetsindelningen eller den ändamålsenliga markanvändningen förbättras. Fördelarna ska överväga de kostnader och olägenheter som regleringen medför. Båtnadsvillkoret fungerar som ett skydd för enskilda intressen om ett servitut ska bildas utan överenskommelse mellan fastighetsägare. Enligt 5 kap. 18 § fastighetsbildningslagen är båtnadsvillkoret dock dispositivt, vilket innebär att det kan avtalas bort om samtliga parter är överens.

Det så kallade fastighetsskyddet regleras i 5 kap. 8 § fastighetsbildningslagen. Vid fastighetsreglering ska varje berörd fastighets utformning och sammansättning vara minst lika lämplig för fastighetens ändamål efter regleringen. Det så kallade graderingsvärdet får inte heller öka eller minska så pass att det uppstår olägenhet för ägaren. Även denna paragraf är dispositiv, men måste uppfyllas om

³⁰ Ibid, s 74

³¹ Ekbäck (2016), s 155

³² Julstad & Vesterlin (2016), s 93-96

³³ Ibid, s 100

parterna inte är överens. Detta gäller dock inte i vissa fall, exempelvis om det enligt 5 kap. 8 b § fastighetsbildningslagen berör genomförande av järnvägsplan.

Enligt 7 kap. 1 § fastighetsbildningslagen ska ett servitut som bildas genom fastighetsreglering vara av väsentlig betydelse. Det innebär att servitutet ska vara nödvändigt för den härskande fastigheten, alltså av en mer påtaglig betydelse än servitutsrekvisitet i jordabalken anger. Ett officialservitut får till skillnad från ett avtalservitut inte vara tidsbegränsat, med undantag om behovet inom snar framtid kommer kunna lösas på bättre sätt. Ett exempel är att en ny allmän väg ska anläggas och att den härskande fastigheten därmed endast behöver ha tillåtelse att köra över grannens mark ett kort tag.³⁴

Ett officialservitut gäller tills det ändras eller upphävs. Detta måste ske genom förrättning enligt regler i 7 kap. 3–10 §§ fastighetsbildningslagen eller genom domstolsbeslut. På så vis är officialservitut mer skyddade än avtalservitut.

3.1.2 Tredimensionell fastighetsbildning

Den 1 januari år 2004 blev det möjligt att i Sverige bilda tredimensionella fastigheter efter ändringar i bland annat jordabalken och fastighetsbildningslagen. Tredimensionella fastigheter är till skillnad från traditionella avgränsade även i höjddled, enligt 1 kap. 1 a § fastighetsbildningslagen. Som objekt är en tredimensionell fastighet likställd med en traditionell i sin roll som fast egendom vilket ger dess ägare samma möjligheter till bland annat överlåtelse, upplåtelse och belåning.

Tredimensionella fastigheter ska förutom sina horisontella gränser även ha de vertikala gränserna preciserade, vilket innebär att de ska bestå av en volym. Det går alltså inte att bestämma en enda gräns i höjddled och mena att en fastighet ska bildas ovanför denna och en under, utan det måste till minst två vertikala gränser.³⁵ Detta innebär även att tredimensionella fastigheter alltid urholkar minst en annan fastighet. För att tredimensionella fastigheter ska kunna bildas behöver vissa ytterligare lämplighetsprövningar göras utöver de som nämns i avsnitt 3.1.

För det första ska tredimensionell fastighetsbildning vara den lämpligaste möjliga åtgärden för att uppnå önskat syfte, enligt 3 kap. 1 § fastighetsbildningslagen. Skälet till detta sades i propositionen till den nya lagstiftningen vara att fastighetsbeståndet inte ska uppdelas mer än nödvändigt, då detta leder till onödiga kostnader vid bland annat fastighetsregistrering och planläggning. Bestämmelsen innebär att både eventuella möjligheter för nyttjanderättsupplåtelse såsom hyra och traditionell fastighetsbildning genom inrättande av servitut eller gemensamhetsanläggningar ska undersökas och förkastas före beslut tas om tredimensionell fastighetsbildning. Bara det faktum att det finns andra möjliga åtgärder är dock inte skäl nog för att utesluta möjligheterna till tredimensionell fastighetsbildning.³⁶

En tredimensionell fastighet får enbart bildas om den innefattar eller är tänkt att innefatta en hel eller delar av en byggnad eller annan anläggning, enligt 3 kap. 1 a § 1 fastighetsbildningslagen. Det är alltså inte möjligt att bilda en tredimensionell fastighet för ett utrymme i luften. I propositionen ansågs behovet vara som störst för bergtrum för till exempel parkering samt tunnlar och broar.³⁷ Det syntes dock olämpligt att mer exakt precisera i lagtext vilka anläggningar som skulle kunna bli

³⁴ Ekbäck (2016), s 160

³⁵ Julstad & Sjödin (2005), s 21

³⁶ Prop. 2002/03:166 s 52 f

³⁷ Prop. 2002/03:116 s 1

föremål för tredimensionell fastighetsbildning.³⁸ Dessutom uttrycktes att inte hela den tredimensionella fastigheten måste bestå av en anläggning, utan det kan tvärtom vara lämpligt att en slags underhålls- eller säkerhetszon ingår.³⁹ Sådana zoner bildas bland annat runt järnvägstunnlar.

Vid bildandet av en tredimensionell fastighet ska det tillförsäkras att denna får tillgång till nödvändiga rättigheter för att kunna användas så som det är tänkt, enligt 3 kap. 1 a § 2 fastighetsbildningslagen. Denna skärpning av de allmänna kraven i 3 kap. 1 § fastighetsbildningslagen kommer sig av att tredimensionella fastigheter förväntas vara beroende av andra fastigheter mer frekvent än traditionella.⁴⁰

Vilka rättigheter som kan bli aktuella skiljer sig åt beroende på fastighetens ändamål. Vilka de är och hur de ska tillförsäkras finns inte specificerat i lag. Fastigheterna ska emellertid alltid kunna nå markytan. Därför behövs det rättigheter för att få använda trapphus eller hissar i de fall fastigheterna inte sträcker sig till markytan. Däremot skiljer det sig åt från fall till fall om även till exempel bärande konstruktionsdelar, tak, fasader, ledningar och ventilationsanläggningar kan lösas separat eller kräver samverkan.⁴¹

Rättighetsåtkomsten kan i huvudsak ske på två sätt, antingen med servitut eller med gemensamhetsanläggningar. Servitut används lämpligen enbart när en enda tredimensionell fastighet behöver åtkomst. Om det är flera fastigheter är däremot gemensamhetsanläggningar en bättre lösning. Det är möjligt att bilda en gemensamhetsanläggning för varje rättighet eller en där alla ingår. Vid bildandet av en enda är det möjligt att dela in den i olika sektioner. De deltagande fastigheterna kan då få olika andelstal för de olika sektionerna utifrån deras nytta av sektionen. En ytterligare möjlighet är att skapa en tredimensionell samfällighet för de gemensamma utrymmena. Fastigheterna får då andel i denna, men det är däremot inte möjligt att fördela kostnadsansvar.⁴²

Ytterligare krav för att få bilda tredimensionella fastigheter återfinns i 3 kap. 1 a § 3 a) fastighetsbildningslagen. Dessa krav är till för att förhindra att fastighetsindelningen blir onödigt uppdelad.⁴³ Kraven reglerar att fastigheter endast får bildas om åtgärden kan motiveras med beaktande av anläggningens konstruktion och användning. Detta innebär att det ska vara lämpligt att bilda en tredimensionell fastighet som en egen enhet.⁴⁴ Alltför komplicerade anläggningar, med avseende på till exempel ledningsdragning, kan därför vara olämpliga att dela upp i egna tredimensionella fastigheter.⁴⁵

I 3 kap. 1 a § 3 b) fastighetsbildningslagen slås det fast att tredimensionell fastighetsbildning bara får ske om den ska bidra till att anläggningen förvaltas på ett mer ändamålsenligt sätt eller om den kommer trygga finansieringen eller byggandet av den. Därmed går det oftast inte att inrätta tredimensionella fastigheter av samma typ i samma anläggning, såsom flera fastigheter avsedda för kontor.⁴⁶ Däremot kan olika tredimensionella fastigheter bildas för exempelvis hyres- och

³⁸ Ibid, s 55

³⁹ Ibid, s 141

⁴⁰ Ibid, s 66

⁴¹ Julstad & Sjödin (2005), s 74-79

⁴² Ibid, s 74-76

⁴³ Prop. 2002/03:116 s 58

⁴⁴ Ibid, s 141

⁴⁵ Lantmäteriet (2017), s 117

⁴⁶ Prop. 2002/03:116 s 141

bostadsrätter i samma byggnad, då det leder till en bättre förvaltning.⁴⁷ När det är någon annan än ägaren till en traditionell fastighet som vill uppföra något inom ett område kan en nödvändighet vara att inrätta en tredimensionell fastighet, då den nybildade fastigheten kan användas som säkerhet för belåning.⁴⁸

Tredimensionella fastigheter för bostadsändamål får inte bildas om de inte är avsedda att innehålla minst tre lägenheter enligt 3 kap. 1 a § 4 fastighetsbildningslagen.

Det andra stycket i 3 kap. 1 a § fastighetsbildningslagen hanterar anläggningar som ännu inte uppförts. För att inrätta tredimensionella fastigheter för anläggningarna ska det förutom ovanstående även vara en nödvändighet för att trygga finansieringen eller byggandet. Behovet kan uppstå om den som ska uppföra anläggningen är någon annan än ägaren till den traditionella fastigheten och denne behöver fastigheten som säkerhet för lån.⁴⁹ Dessutom krävs att den tredimensionella fastigheten relativt snart kan antas användas som tänkt.

Förutom tredimensionella fastigheter är det dessutom möjligt att bilda tredimensionella fastighetsutrymmen. Ett sådant utrymme har även det både horisontella och vertikala gränser, men är istället en del av en traditionell fastighet, enligt 1 kap. 1 a § 2 fastighetsbildningslagen. Reglerna för tredimensionella fastighetsutrymmen är samma som för tredimensionella fastigheter.

År 2009 togs ett ytterligare steg för den tredimensionella fastighetsindelningen då det blev möjligt att skapa ägarlägenhetsfastigheter. En ägarlägenhetsfastighet är en tredimensionell fastighet bestående av en (1) bostadsfastighet enligt 1 kap. 1 a § 3 fastighetsbildningslagen. Ägarlägenhetsfastigheter ska för att få inrättas förutom tidigare nämnda regler även bestå av minst tre stycken i en samlad enhet. De ska dessutom antingen nyproduceras eller inrättas i lokaler som de senaste åtta åren inte använts som bostäder, enligt 3 kap. 1 b § fastighetsbildningslagen.

I 3 kap. 6-11 §§ jordabalken finns vissa ytterligare grannelagsrättsliga bestämmelser som enbart behandlar situationer där tredimensionella fastigheter eller tredimensionella fastighetsutrymmen är berörda. Bland annat ska skyddsåtgärderna vid grävning enligt 3 kap. 3 § jordabalken tillämpas även vid byggnadsarbeten för tredimensionella fastigheter, enligt 3 kap. 6 § jordabalken.

⁴⁷ Julstad & Sjödin (2005), s 65

⁴⁸ Prop. 2002/03:116 s 143

⁴⁹ Ibid, s 143

3.2 Järnväg i Sverige

Det är idag Trafikverket som förvaltar den största delen av Sveriges järnvägar, drygt 14 000 kilometer.⁵⁰ Bland dessa finns det bland annat 213 järnvägstunnlar, vars sammanlagda längd uppgår till 131 kilometer.⁵¹

3.2.1 Historia, nutid och framtid

För nästan 200 år sedan, år 1825, invigdes världens första ångloksdrivna järnvägslinje för allmänt bruk. Linjen gick mellan de brittiska städerna Stockton-on-Tees och Darlington. Före detta hade det inom bland annat gruvdriften använts vagnar med hjul som gick på träspår, men dessa drogs med hästkraft.⁵²

Några decennier senare var det dags för Sverige att hoppa på tåget efter att en man vid namn Adolf Eugène von Rosen tyckt att engelsmännen varit något på spåren. von Rosen fick statens tillstånd att bygga och bekosta egen järnväg och kom sedermera att kallas ”de svenska järnvägarnas fader”.⁵³⁵⁴ Riksdagen fattade beslut år 1854 att staten skulle bygga, äga och driva ett antal stambanor, vilket gjordes genom myndigheten Statens Järnvägsbyggnader. Lokala järnvägar kunde däremot byggas av enskilda personer efter att tillstånd erhållits av kungen. Den första sträckningen för ångdriven trafik som öppnade för allmän trafik var just en sådan enskild järnväg. Linjen gick mellan Nora och Ervalla i nuvarande Örebro län och öppnades den 5 mars år 1856.⁵⁵

År 1939 fattade riksdagen beslut om att större delen av järnvägsnätet skulle förstatligas.⁵⁶ Samma år blev Statens Järnvägsbyggnader istället Statens järnvägar.⁵⁷ Under 1950-, 60-, och 70-talet lades många järnvägslinjer ned då befolkningen dels flyttade in till städerna och dels använde bil i allt större utsträckning. Därefter skedde en vändning. Till följd av att miljöfrågan blev mer och mer aktuell framstod järnvägen med sin betydligt mer miljövänliga användning som ett bättre alternativ än väg för trafik och gods.⁵⁸ 1989 delades Statens järnvägar upp i ett affärsverk, SJ, med ansvar för trafiken, och Banverket, med ansvar för byggandet och underhållet.⁵⁹ 2010 uppgick Banverket i Trafikverket.⁶⁰

De senaste decennierna har stora satsningar på moderna linjer gjort att det totala spårnätets längd uppgår till 16 500 kilometer.⁶¹ Ändå räcker inte kapaciteten till då antalet resenärer ökar och det fortsatt är önskvärt att mer gods förflyttas till järnvägen.⁶² Dessutom planeras det idag för fullt för höghastighetsjärnväg mellan såväl Stockholm och Göteborg som Stockholm och Malmö. Detta är en massiv satsning som består av flera olika delprojekt vilka successivt kommer att byggas ut under

⁵⁰ Trafikverket (2016), Sveriges järnvägsnät

⁵¹ Trafikverket (2017), Bandata

⁵² Nationalencyklopedin, ”Järnväg”

⁵³ Ibid

⁵⁴ Nationalencyklopedin, ”Adolf Eugène von Rosen”

⁵⁵ Nationalencyklopedin, ”Järnväg”

⁵⁶ Ibid

⁵⁷ Nationalencyklopedin, ”SJ AB”

⁵⁸ Nationalencyklopedin, ”Järnväg”

⁵⁹ Nationalencyklopedin, ”SJ AB”

⁶⁰ Nationalencyklopedin, ”Banverket”

⁶¹ Trafikverket (2016), Sveriges järnvägsnät

⁶² Trafikverket (2017), Vårt uppdrag - En ny generation järnväg

en tidshorisont som sträcker sig över flera decennier.⁶³ Höghastighetsjärnvägen är när detta skrivs en het politisk fråga och därmed mycket aktuell.

3.2.2 Lagen om byggande av järnväg

Lagen om byggande av järnväg reglerar förutsättningar och former för planering, markåtkomst och miljöhänsyn vid byggande av järnväg. Bestämmelser kring drift och järnvägstrafik återfinns däremot i järnvägslagen (2004:519), och berörs inte i detta arbete.

Lagen om byggande av järnväg trädde i kraft år 1996 och tillkom till följd av det trafikpolitiska beslut som togs år 1988. Beslutet innebar att det återigen skulle satsas på järnväg i Sverige, då det sågs som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportalternativ.⁶⁴ För att de utbyggnader och upprustningar som planerades skulle kunna ske på ett effektivt sätt behövdes en modern lagstiftning. Syftet med den nya lagstiftningen skulle vara att samordna järnvägsplanering med övrig samhällsplanering och att skapa effektivare förutsättningar för markåtkomst.⁶⁵ Innan lagen om byggande av järnväg infördes skedde tvångsvis markåtkomst med expropriation genom 2 kap. 2 § expropriationslagen.⁶⁶

Järnvägsplan

Före lagens ikraftträdande reglerades inte själva planeringsprocessen i lag. Den dåvarande myndigheten tog frivilligt fram planhandlingar som användes vid planering och genomförande av järnvägsbygge.⁶⁷ Sedan år 1996 regleras den fysiska planeringen av järnvägar genom en angiven planeringsprocess. I 2 kap. lagen om byggande av järnväg finns bestämmelser kring upprättande och antagande av så kallade järnvägsplaner, vilket ska tas fram av den som avser att bygga en järnväg.

Det finns ett fåtal undantag, dels om järnvägen endast är belägen på egen fastighet och till för industri- eller hamnverksamhet och dels om en järnväg behöver byggas om i samband med vägbygge. I det senare fallet får järnvägen då regleras i vägplanen. För spårväg och tunnelbana är det frivilligt att upprätta järnvägsplan om det finns en detaljplan som visar sträckningen och byggnationen sker i enlighet med detaljplanen. Detta enligt 1 kap. 1 § lagen om byggande av järnväg, se avsnitt 3.2.5.

Under framtagandet av planen ska, enligt 2 kap. 2–6 §§ lagen om byggande av järnväg, den som avser att bygga en järnväg samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och enskilda fastighetsägare samt eventuell regional kollektivtrafiksmyndighet. Järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan ska tas upp. Om projektet kan anses medföra en betydande miljöpåverkan ska även samråd ske med övriga statliga myndigheter och den allmänhet som berörs. Ibland är de åtgärder som ska utföras redan prövade enligt plan- och bygglagen i en detaljplan. Om det inte är några avvikelser från detaljplanen behöver inte samråd ske igen angående utformning och lokalisering.

Järnvägsplanen ska enligt 2 kap. 9 § lagen om byggande av järnväg innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa järnvägens sträckning och utformning samt den mark eller de utrymmen som behöver tas i anspråk för järnvägen. Även den mark som tillfälligt behöver nyttjas vid själva byggandet ska redovisas. Av planen ska det även bland annat framgå de

⁶³ Trafikverket (2017), En ny generation järnväg - höghastighetsjärnväg i Sverige

⁶⁴ Prop. 1987/88:50 s 1 f

⁶⁵ Ds 1994:65 s 23–29

⁶⁶ Ekbäck (2010), s 5

⁶⁷ Ibid, s 5

skyddsåtgärder som ska vidtas för att förebygga de störningar järnvägen kan orsaka, en redovisning av motiv till val av lokalisering och en samrådsredogörelse. Om projektet medför en betydande miljöpåverkan ska det även finnas en miljökonsekvensbeskrivning.

Enligt 2 kap. 12 § lagen om byggande av järnväg ska den som avser att bygga järnväg normalt sett kungöra förslaget och underlaget till järnvägsplanen samt låta det granskas. Själva granskningstiden ska enligt 14 § förordningen (2012:708) om byggande av järnväg uppgå till minst 30 dagar. Järnvägsplanen ska finnas tillgänglig för allmänheten, dels hos den som avser att bygga järnvägen och dels hos berörda kommuner.

Av 2 kap. 15 § lagen om byggande av järnväg framgår att det är Trafikverket som prövar fastställelse av järnvägsplaner. Detta görs tillsammans med berörda länsstyrelser. Om Trafikverket och en länsstyrelse har olika uppfattning ska frågan om att fastställa planen lämnas över till regeringen. Detta gäller både Trafikverkets egna och andra aktörers järnvägsplaner.⁶⁸ Skulle byggnationen inte påbörjas inom fem år efter det att planen vunnit laga kraft, upphör den att gälla enligt 2 kap. 16 § lagen om byggande av järnväg. I vissa fall, om det föreligger synnerliga skäl, får giltighetstiden förlängas med max två år.

3.2.3 Markåtkomst

Järnvägar ska placeras och utformas på så vis att minsta möjliga intrång uppkommer för de berörda fastighetsägarna, enligt 1 kap. 4 § lagen om byggande av järnväg. Mark kommer dock alltid behövas i anspråk. I 4 kap. 1 – 2a §§ lagen om byggande av järnväg regleras hur markåtkomsten för järnväg löses. Det är möjligt för den som ska bygga järnvägen att lösa in det utrymme som behövs med stöd av järnvägsplanen, och den fastighetsägare som blir berörd kan kräva att marken blir inlöst av byggaren. Inlösen hanteras enligt 4 kap. 5 § lagen om byggande av järnväg med reglerna i expropriationslagen och avgörs i domstol, med inledning i mark- och miljödomstolen, enligt 5 kap. 1 § expropriationslagen.

Praktiskt sett tillämpas dock aldrig dessa åtgärder. Istället sker markåtkomsten med hjälp av fastighetsreglering och handläggs av lantmäterimyndigheterna. I samband med förrättningarna upprättas då ofta avtal med de berörda sakägarna angående markåtkomst.⁶⁹

Fastighetsreglering kan ske på flera sätt. Då järnväg ska anläggas på marken förvärvas området med äganderätt. Detta innebär att långsmala fastigheter bildas längs med järnvägssträckningen. För broar och tunnlar är det dock annorlunda eftersom mark över och/eller under anläggningen kan användas för andra ändamål. Därmed är det rimligt att endast ett specifikt utrymme tas i anspråk. Traditionellt har markåtkomsten under lång tid lösts med servitut, vilket är en rättighet som knyts till järnvägsfastigheten, medan äganderätten till marken stannar kvar hos ägaren. Sedan 2004 är det möjligt att istället skapa tredimensionella fastigheter för utrymmet avseende tunnlar och broarna.⁷⁰ Dessa lösningar presenteras närmare i avsnitt 3.1.

Fastighetsreglering sker med stöd av regler i 5 kap. fastighetsbildningslagen. När det gäller byggande av järnväg i enlighet med en fastställd järnvägsplan finns det dock flera krav i kapitlet som kan bortses från. Möjligheten till avsteg tillkom då lagen ändrades i samband med att lagen om byggande av järnväg infördes, med anledning av att planprocessen för järnvägen redan ska ha avgjort frågan om marköverlåtelse.⁷¹ Lagändringen innebär att kravet på att fastigheter måste

⁶⁸ Kullberg, lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, kommentaren till 2 kap. 15 §, Karnov

⁶⁹ Ekbäck (2010), s 14

⁷⁰ Ibid, s 14 f

⁷¹ Prop. 1995/96:2 s 44-46

förbättras enligt 5 kap. 5 § fastighetsbildningslagen inte gäller. Dessutom får bebyggd mark tas i anspråk och fastigheters värden förändras enligt 5 kap. 8b § fastighetsbildningslagen, i motsats till 5 kap. 7 och 8 §§.

Under byggtiden kan ytterligare mark tillfälligt behövas tas i anspråk. Tillgång till denna löses med hjälp av nyttjanderätter enligt 3 kap. 3 § lagen byggande av järnväg.

3.2.4 Ersättning

När någon tvingas lämna ifrån sig egendom eller får rätten till denna inskränkt ska denne ersättas fullt ut enligt 2 kap. 15 § regeringsformen. Både 4 kap. 5 § lagen om byggande av järnväg och 5 kap. 10 a § fastighetsbildningslagen hänvisar till reglerna i 4 kap. expropriationslagen vid byggande av järnväg. Reglerna används för att bestämma ersättningen för markavståendet eller nyttjanderätts- / servitutsupplåtelsen som uppkommer vid järnvägsbyggnation. Att även fastighetsbildningslagen hänvisar dit beror på att järnvägsändamål är ett möjligt ändamål för expropriation enligt 2 kap. 2 § expropriationslagen.

Både fastighetsägare och eventuella rättighetshavare ska kompenseras för de ekonomiska skador som uppstår när marken tas i anspråk. Vid inlösen av en hel fastighet ska marknadsvärdet för denna ersättas. Dessutom ska ett tillägg på 25 procent av marknadsvärdet ges. Om det endast gäller en del av en fastighet ska den marknadsvärdeminskning som fastighetsregleringen medför ersättas, även den med ett 25-procentigt påslag.

Samma sak gäller vid rättighetsupplåtelse, det är fastighetens minskade marknadsvärde som ska ersättas. Även i dessa fall adderas det 25-procentiga påslaget på ersättningen. Om övrig skada, exempelvis flyttkostnader, skulle uppstå för fastighetsägaren, kan det även bli aktuellt att dessa ska ersättas. Ersättningen för övriga skador räknas dock inte upp med 25 procent.

Det kan även utgå kompensation för miljöskador som uppstår till följd av järnvägsbygget. Detta regleras av den så kallade influensregeln i 4 kap. 2 § expropriationslagen. Paragrafen innebär att om det uppstår skada, så kallad företagsskada, ska även denna ersättas under förutsättning att den inte kan ses som något fastighetsägaren i allmänhet bör tåla. Den får inte heller ses som vanlig inom orten eller som något som skäligen bör tålas. Ett exempel på företagsskada är det buller som uppstår på grund av den nybyggda järnvägen, vilket kan leda till lägre marknadsvärde för en fastighet.

Influensregeln tillämpas även åt andra hållet, alltså om det skulle uppstå företagsnytta. Exempel på detta är att en ny järnvägsstation byggs som leder till ökat marknadsvärde på grund av ökade pendlingsmöjligheter. För att fastighetsägaren ska få tillgodoräkna sig företagsnyttan krävs att den är allmän- och ortsvanlig samt att det inte är oskäligt. Influensregeln grundar sig i att en fastighet som avstår mark till ett företag, exempelvis en järnväg, inte ska få annorlunda förutsättningar sett till marknadsvärdeförändring jämfört med närliggande fastigheter.⁷²

När det gäller ersättning för något som ligger en bit under markytan blir värderingen av marknadsvärdesminskningen väldigt svår. Att tåg passerar under någons hus utan att det märks gör inte att marknadsvärdet faller i en påvisbar utsträckning. Liknande situationer där marknadsvärdesminskningen är svår att bevisa togs upp i förarbetena till expropriationslagen. Det slogs där fast att en faktisk skillnad ändå måste anses föreligga, då en presumtiv köpare inte skulle

⁷² Sjödin m.fl. (2016), s 84

vilja ha mindre mark utan att priset sänktes. I dessa fall kan det motiveras att viss ersättning ändå ska utgå.⁷³

Detta visar inte minst ett rättsfall från 2007 där en extra kabel, med ett annat ändamål, hängdes upp i en befintlig kraftledning med stöd av ledningsrätt, som i sin helhet var belägen inom ledningsrättsområdet för kraftledningen. Lantmäteriet och fastighetsdomstolen menade att ingen ersättning skulle utgå då det inte var tal om någon marknadsvärdesminskning. Hovrätten menade däremot att det faktiskt uppstår en ökad fysisk belastning, bland annat då ledningsrätten skulle kunna överlätas och därmed ge fler parter att samråda med samt att det kan uppstå visst administrativt merarbete vid eventuell framtida fastighetsbildning. Det stod därmed klart att marknadsvärdesminskningen visserligen var ringa men att den likväl borde ersättas. Hovrätten föreslog ett skönsmässigt pris av 1 000 kronor var för de två överklagandes fastigheter, vilket blev utfallet. Fallet överklagades till Högsta domstolen som fastställde hovrättens avgörande och slog fast att även obetydliga skador ska ersättas till åtminstone viss del.⁷⁴

För flera av de järnvägstunnlar som byggts de senaste åren har ersättningsbeslutet grundats på sakkunnigutlåtanden som teknologie doktor Leif Norell gjort. Ett av utlåtandena gjordes i samband med att Citybanan i Stockholm skulle anläggas. Norell grundade bedömningen på ovan nämnda rättsfall, men slog fast att summan borde bli något högre då markpriserna i Stockholm är större än på landsbygden utanför Uppsala, där rättsfallet utspelade sig. Dessutom kan en tunnel rent konkret påverka möjligheten att borra efter bergvärme. Schablonbeloppet bestämdes till 5 000 kronor per berörd fastighet.⁷⁵ I ett tillägg till utlåtandet föreslog Norell att beloppen skulle varieras beroende på hur stor procentuell areal av fastigheterna som berördes, med 5 000, 10 000 och 15 000 kronor för 0–25, 25–75 respektive 75–100 procent av arealen.⁷⁶

3.2.5 Stöd för byggande av spårväg och tunnelbana genom detaljplan

År 2013 ändrades förutsättningarna för byggande av spårväg och tunnelbana då det i 1 kap. 1 § lagen om byggande av järnväg infördes bestämmelser som gör det frivilligt att upprätta järnvägsplan i dessa fall. Villkoret för detta är att spårvägens/tunnelbanans sträckning istället redovisas i en detaljplan och att byggnationen följer denna. Under planprocessen ska det tydligt framgå att området är ämnat just för spårväg eller tunnelbana och vilka konsekvenser som kan uppstå för boende och andra berörda. Att ange marken för den planerade spårtrafiken som allmän plats är inte tillräcklig grund för att genomföra byggnationen med stöd av planen.⁷⁷

En skillnad som blir tydlig vid jämförelse av de två olika tillvägagångssätten är att markåtkomsten då sker med stöd av två skilda lagar. Markåtkomst genom järnvägsplan sker med lagen om byggande av järnväg, medan markåtkomst genom detaljplan sker med plan- och bygglagen.

⁷³ Prop. 1971:122 s 189

⁷⁴ NJA 2007 s 695

⁷⁵ Norell (2009a)

⁷⁶ Norell (2009b)

⁷⁷ Prop. 2011/12:118 s 164

4 Resultat

I detta avsnitt presenteras studiens resultat och därmed svaren på dess frågeställningar. Resultatet grundas på den information som inkommit från Trafikverket, övriga aktuella järnvägsaktörer och lantmäterimyndigheter samt på de intervjuer som genomförts med en enhetschef på Trafikverket, två förrättningslantmätare och två av Trafikverkets markförhandlare. Resultatet presenteras i två olika avsnitt, statistik och intervjuer. Därefter följer en analys av resultatet.

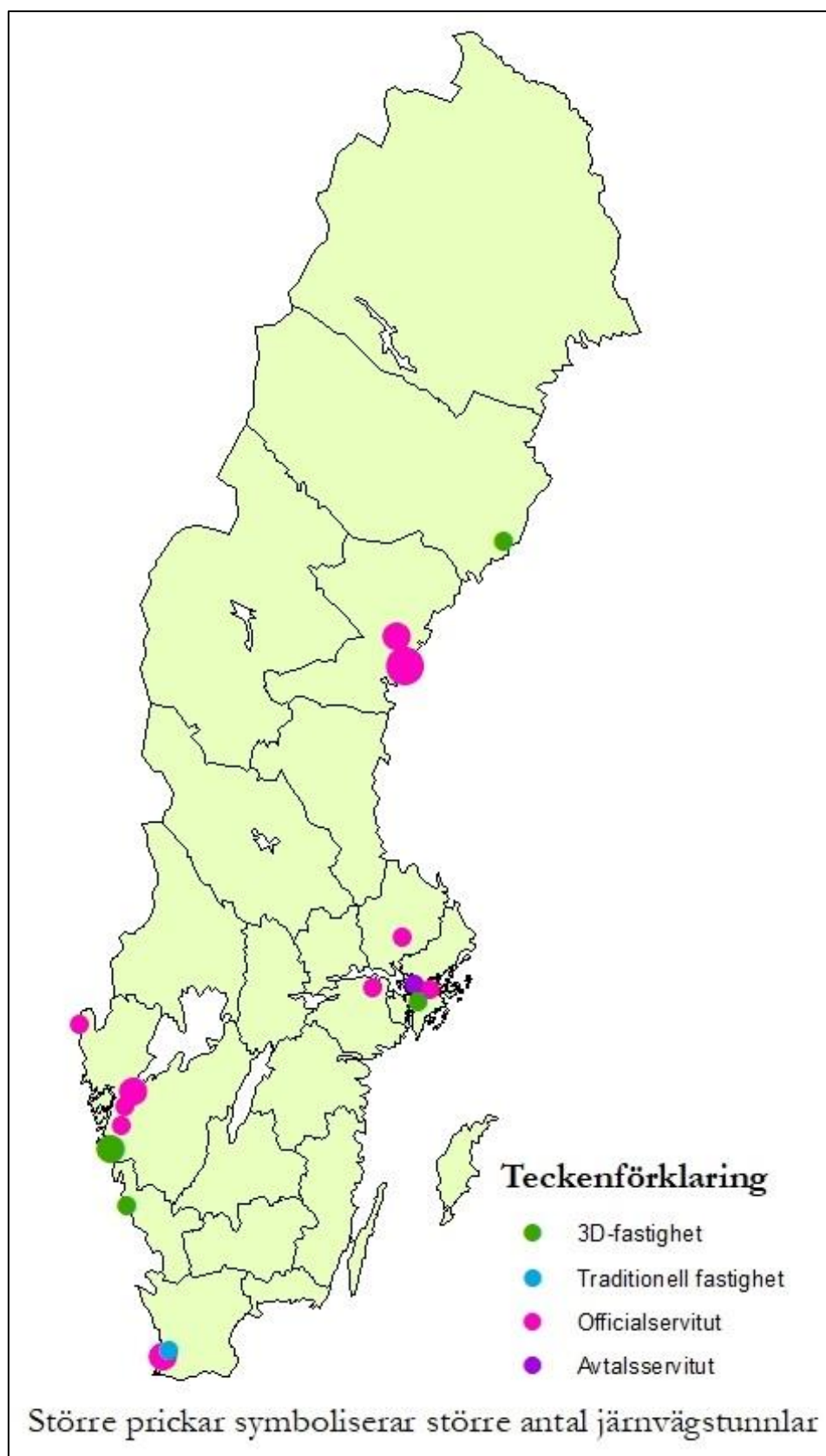
4.1 Statistik över markåtkomstlösning

Mellan den 1 januari år 2004 och den 20 maj år 2018 har totalt 27 järnvägstunnlar kommit så pass långt i planeringen att ansökningar om fastighetsbildning inkommit till någon lantmäterimyndighet alternativt att järnvägsplanen som tunneln innefattas av vunnit laga kraft. Tunnelarna är belägna i 17 olika kommuner, från Malmö i Skånes län till Umeå i Västerbottens län. Se tabell 4.1 och figur 4.1. För en mer utförlig sammanställning, se bilaga A.

Materialet är uppdelat i två tidsperioder, 1 januari år 2004 – 31 december år 2010 och 1 januari år 2011 – 20 maj år 2018. Lösningen av markåtkomst presenteras först för hela perioden och därefter redovisas de båda tidsintervallerna var för sig. De olika färgerna i tabellen, figuren och diagrammen representerar olika markåtkomstlösningar.

Namn	Driftsatt år	Ansökan inkommen	Järnvägsplan laga kraft	Markåtkomstlösning
Trollhättetunneln	2006	2004-03-02		Officialservitut
Nygårdstunneln	2008	2004-01-28		Officialservitut
Citytunneln U	2010	2004-12-07		Officialservitut
Citytunneln N	2010	2004-12-07		Officialservitut
Utansjö tunneln	2011	2004-04-30		Officialservitut
Murbergstunneln	2012	2004-04-30		Officialservitut
Gårdbergstunneln	2012	2004-04-30		Officialservitut
Svedjebergstunneln	2012	2004-04-30		Officialservitut
Bjässholmstunneln	2012	2004-04-30		Officialservitut
Krokbergstunneln	2012	2004-04-30		Officialservitut
Hallbergstunneln	2012	2005-09-05		Officialservitut
Snarbergstunneln	2012	2005-09-05		Officialservitut
Skeetunneln	2012	2009-06-26		Officialservitut
Stenliden	2012	2007-12-06		Officialservitut
Sjökullen N	2012	2007-12-06		Officialservitut
Sjökullen S	2012	2007-12-06		Officialservitut
Kattlebergstunneln	2012	2005-04-xx		Officialservitut
Tranebergstunneln	2013		2010-03-11	Avtalsservitut
Citybanan	2017	2006-11-15		3D-fastighet
Gamla Uppsalatunneln	2017	2011-02-22		Officialservitut
Strängnästunneln (nya)	2018	2015-03-19		Officialservitut
Varbergstunneln	Ej driftsatt	2017-03-30		3D-fastighet
Ersmarkstunneln	Ej driftsatt	Inskickad		3D-fastighet
Hamnbanan	Ej driftsatt	2017-08-21		3D-fastighet
Västlänken	Ej driftsatt	2017-11-23		3D-fastighet
Tunnel genom Åkarp	Ej driftsatt	2015-10-09		Traditionell fastighet
Stockholms tunnelbana	Ej driftsatt	Inskickad		Officialservitut

Tabell 4.1 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlar 1 januari år 2004 - 20 maj år 2018



Figur 4. 1 Belägenhet för järnvägstunnlar 1 januari år 2004 - 20 maj år 2018

1 januari år 2004 – 20 maj år 2018

Under perioden uppläts 78 procent av järnvägstunnlarna med servitutsrätt, medan 22 procent togs med äganderätt. Mer specificerad uppdelning följer nedan.

Totalt antal järnvägstunnlarna: 27

Antal järnvägstunnlarna upplätta med avtalsrätt: 1

Antal järnvägstunnlarna upplätta med officiell rättskraft: 20

Antal järnvägstunnlarna säkerställda med traditionell fastighetsbildning: 1

Antal järnvägstunnlarna säkerställda med tredimensionell fastighetsbildning: 5

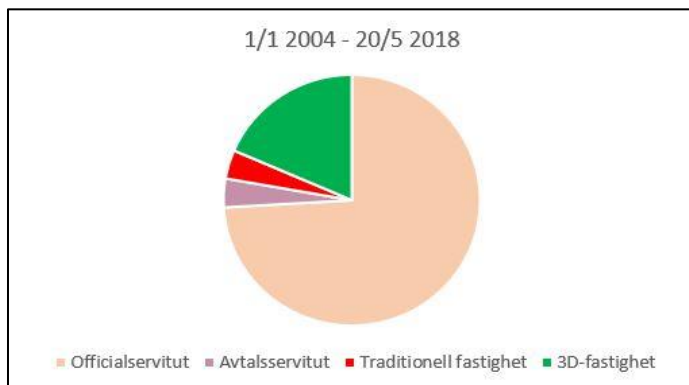


Diagram 4. 1 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlarna 1 januari år 2004 – 20 maj år 2018

1 januari år 2004 – 31 december år 2010

Under perioden uppläts 95 procent av järnvägstunnlarna med servitutsrätt, medan fem procent togs med äganderätt. Mer specificerad uppdelning följer nedan. I perioden dominerar markåtkomstvalet officiell rättskraft kraftigt.

Totalt antal järnvägstunnlarna: 19

Antal järnvägstunnlarna upplätta med avtalsrätt: 1

Antal järnvägstunnlarna upplätta med officiell rättskraft: 17

Antal järnvägstunnlarna säkerställda med traditionell fastighetsbildning: 0

Antal järnvägstunnlarna säkerställda med tredimensionell fastighetsbildning: 1

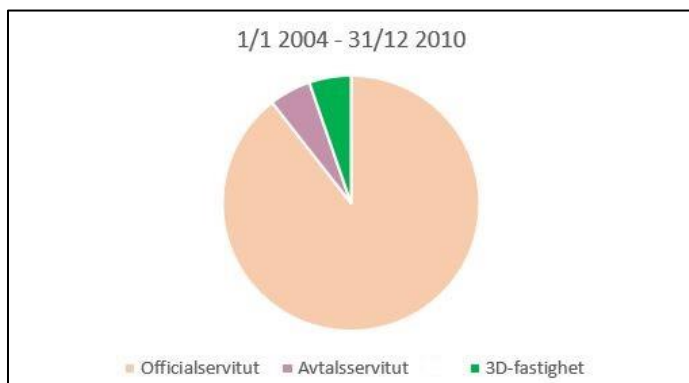


Diagram 4. 2 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlarna 1 januari år 2004 – 31 december år 2010

1 januari år 2011 – 20 maj 2018

Under perioden uppläts 37,5 procent av järnvägstunnlarna med servitutsrätt, medan 62,5 procent togs med äganderätt. Mer specificerad uppdelning följer nedan. Resultatet visar en klar ökning av tredimensionell fastighetsbildning för järnvägstunnlar jämfört med perioden 1 januari år 2004 – 31 december år 2010. Enbart två av de åtta tunnlar är i dagsläget driftsatta.

Totalt antal järnvägstunnlar: 8

Antal järnvägstunnlar upplåtna med avtalsservitut: 0

Antal järnvägstunnlar upplåtna med officialservitut: 3

Antal järnvägstunnlar säkerställda med traditionell fastighetsbildning: 1

Antal järnvägstunnlar säkerställda med tredimensionell fastighetsbildning: 4

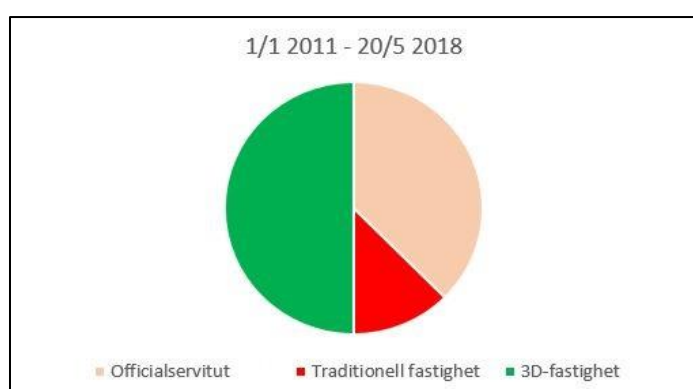


Diagram 4. 3 Markåtkomstlösning för järnvägstunnlar 1 januari år 2011 – 20 maj år 2018

4.2 Intervjuer

Totalt har fem personer intervjuats i examensarbetet. Den första intervjun gjordes med en av Trafikverkets enhetschefer för att reda ut förfarandet vid markåtkomst och om Trafikverket har några specifika riktlinjer angående val mellan servitutsrätt och äganderätt. De övriga fyra intervjuerna har genomförts angående de två projekt som undersökts närmare, nya Strängnästunneln och Västlänken i Göteborg. Personerna som intervjuats är dels Trafikverkets markförhandlare för respektive projekt och dels de förrättningslantmätare som handlagt ärendena. Frågor har ställts angående vilken roll de intervjuade haft i projekten, hur markåtkomsten lösts, motiv och tankar bakom besluten, om annat alternativ för markåtkomsten är/var aktuellt samt fördelar och nackdelar de ser med officialservitut respektive tredimensionell fastighetsbildning. Avslutningsvis har de fått frågan om hur de tror markåtkomsten kommer säkerställas i framtiden, om det kommer bildas fler tredimensionella fastigheter för järnvägstunnlar eller om servitut fortsatt kommer vara att föredra i vissa fall. Intervjufrågorna finns sammanställda i bilaga B-F.

Den nya järnvägstunneln genom Strängnäs, som byggts av Trafikverket, togs i bruk den 26 februari i år.⁷⁸ Tunnelns järnvägsplan vann laga kraft år 2014 och samma höst började borrhningen. Tunneln är tre kilometer lång och placerad bredvid en äldre tunnel som öppnade år 1997. När detta skrivs pågår renoveringsarbeten i den gamla tunneln, men från och med i sommar kommer tågen att

⁷⁸ Trafikverket (2018), Nu avgår tåget från det nya spåret

trafikera både den gamla och den nya. Att det bara 21 år efter den första tunnelns invigning behövdes en ytterligare beror på att trafiken på Svealandsbanan mellan Eskilstuna och Stockholm ökade mycket snabbare än förväntat, vilket krävde dubbelspår i betydligt större utsträckning för att möjliggöra tätare turer och fler mötesplatser. I samband med att den nya tunneln anlades byggdes dessutom en ny station i Strängnäs, med angränsande torg och bussförbindelser samt ett underjordiskt bilgarage.⁷⁹

Västlänken är en sex kilometer lång järnvägstunnel som ska gå under Göteborg, som planeras och kommer anläggas av Trafikverket. Den befintliga centralstationen ska byggas om och förflyttas under mark. I och med detta kan tågen passera genom stationen istället för att som idag åka in och sedan tillbaka för att fortsätta. Ovanpå stationen kommer ett nytt centrum anläggas. Längs sträckningen kommer ytterligare två stationer byggas. Ett större antal detaljplaner har fått göras om för att tunneln ska kunna bli verklighet. Förutom de runt de nya stationsområdena har samtliga detaljplaner vunnit laga kraft. Västlänken beräknas börja trafikeras år 2026.⁸⁰ Järnvägsplanen för Västlänken vann laga kraft i juni 2017.⁸¹

4.2.1 Intervju med Barbro Ovrén, enhetschef Trafikverket

Barbro Ovrén arbetar som enhetschef inom Trafikverkets verksamhetsområde Stora projekt, där det just nu pågår planering och genomförande av 13–14 olika projekt runt om i landet. Barbro är chef för hälften av de markförhandlare som arbetar inom verksamhetsområdet.

Enligt Barbro säkerställer Trafikverket markåtkomsten för järnvägstunnlar antingen genom officialservitut eller tredimensionell fastighetsbildning. Det finns ingen speciell riktlinje eller policy inom Trafikverket som visar på vilket alternativ som bör väljas före det andra, utan det får avgöras från fall till fall. Utredningen av markåtkomsten sköts av Trafikverkets markförhandlare men ibland även av konsulter, även detta varierar mellan de olika projekten.

Det som framförallt ska styra vid valet av markåtkomstlösning är det som sägs i lagen om byggande av järnväg, nämligen att inte mer mark får tas in anspråk än vad som är nödvändigt. Teoretiskt sett är servitut ett mindre intrång än äganderätt. Barbro menar att i fallet järnvägstunnlar blir dock utrymmet fullt i anspråkstaget även vid servitutsupplåtelse, det vill säga ingen annan kan nyttja utrymmet. Detta är en skillnad mot om servitutet istället skulle innefatta en väg, då skulle andra också kunna använda den. Ur detta perspektiv, minsta intrång, finns det ingen skillnad mellan tredimensionell fastighetsbildning och servitut. Lagen talar alltså inte emot tredimensionell fastighetsbildning för just järnvägstunnlar.

De projekt Barbro arbetar med är mestadels lokaliserade i större städer, vilket hon menar kan vara en anledning till att de gärna löser markåtkomsten med tredimensionell fastighetsbildning. Det är en annan konkurrens om marken då många aktörer ska samsas på en liten yta. Hon tar upp Stockholm som exempel, där marken under staden är full med vatten- och avloppsledningar, fjärrvärme, fiber, tunnelbanor och andra tågtunnlar. Genom att utrymmet för tunneln utgörs av en fastighet istället för ett servitut blir den synlig utåt jämfört med de andra rättigheterna på ett helt annat sätt.

Vidare menar Barbro att det blir enklare att knyta olika rättigheter till en tredimensionell fastighet. En annan fördel är om en annan aktör ska dra och äga ledningar genom järnvägstunneln, då blir

⁷⁹ Nicklasson (2018)

⁸⁰ Bergström (2018)

⁸¹ Trafikverket (2017), Järnvägsplanen för Västlänken har vunnit laga kraft

relationen mellan dem klarare om tunneln innehas med äganderätt istället för servitut. Dessutom gäller de grannelagsrättsliga regler som återfinns i 3 kap. jordabalken gentemot närliggande fastigheter om järnvägstunneln är en egen fastighet.

Barbro poängterar att de inom hennes verksamhetsområde arbetar med stora projekt, vilket kan vara en anledning till att de vill använda sig av tredimensionell fastighetsbildning. För en järnvägstunnel som går genom ett berg mitt ute i skogen kanske officialservitut är en bra lösning.

4.2.2 Intervju med Magnus Nicklasson, markförhandlare Trafikverket

Magnus Nicklasson har arbetat som markförhandlare för den nya Strängnästunneln sedan mars år 2015. Vid den tidpunkten var järnvägsplanen för projektet redan fastställd. Innan Vägverket och Banverket slogs ihop år 2010 arbetade Magnus på Vägverket, men idag arbetar han med projekt angående både vägar och järnvägar. Hans roll som markförhandlare i projektet är att sköta alla fastighetsfrågor som projektet berör. Detta har dels inneburit att lösa den mark som behövdes och dels se till att bulleråtgärder hanteras, såsom att sätta upp bullerplank, byta till bullerdämpande fönster och anordna skyddade uteplatser.

Angående markåtkomsten för järnvägstunneln togs det i järnvägsplanen beslut om att den skulle lösas med officialservitut. Detta efter att för- och nackdelar med både servitut och tredimensionell fastighetsbildning vägts mot varandra. En stor anledning till att det blev servitut var att den gamla tunneln tillkom innan lagen om byggande av järnväg infördes och är upplåten med officialnyttjanderätt genom expropriation. Det diskuterades om det skulle vara olika lösningar för de två tunnlar och även om det skulle bildas tredimensionella fastigheter för både den gamla och den nya tunneln. För att kunna skapa tredimensionella fastigheter av tunnlar hade det dock varit nödvändigt att göra om flera detaljplaner som inte tillät detta, vilket både skulle ta tid och vara kostsamt, liksom att skapa nya handlingar för att ändra markåtkomstfrågan för den gamla tunneln.

Den ansökan som skickades till Lantmäteriet var väldigt diffus. Den sa enbart att Trafikverket tänkt bygga en tunnel och sökte erforderliga lantmäteriatgärder för detta, utan att specificera med vilken rätt som markåtkomsten skulle tryggas. Anledningen till detta var att slippa göra tilläggsyrkanden.

Trafikverket har historiskt gärna velat äga både järnväg och mark bredvid för anordningar såsom teknikkurer.

Valet av metod för markåtkomst skiljer sig naturligt åt mellan olika projekt då varje är unikt. Framöver tror Magnus att tredimensionell fastighetsbildning kommer användas i än större utsträckning för järnvägstunnlar. Detta då de nya detaljplaner som skapas och därmed ersätter de gamla innehåller större möjligheter till detta. Men så länge de gamla finns kvar och ingen vill betala extrakostnaderna för planändringar för att möjliggöra tredimensionell fastighetsbildning så kommer servitut att användas då det är en metod som fungerar väl. En alternativ möjlighet är att det i framtiden bestäms att det alltid ska användas tredimensionell fastighetsbildning för järnvägstunnlar och därmed blir tvunget för någon part att ta kostnaderna.

En tanke är att det i de större städerna finns större möjligheter att i dagsläget ta på sig kostnaderna medan det i mindre städer inte finns utrymme för sådana ändringar. Trafikverket delar upp sina investeringar i två delar, Investeringar och Stora projekt. I de större projekten kan det finnas större utrymme för att bekosta ändringar av detaljplaner, medan det i små blir en för stor merkostnad.

4.2.3 Intervju med Emil Berglund, förrättningslantmätare Lantmäteriet

Emil Berglund har arbetat på Lantmäteriet sedan 2012 och var ärendansvarig för den nya Strängnästunneln. I sin roll som förrättningslantmätare höll han i flera sammanträden och tog

samtliga beslut. Det var en tidigare kollega till Emil som gjorde de nödvändiga arkivutredningarna angående sakägare medan kartarbetet gjordes av en kartingenjör. Dessutom gjorde Emil en generell bedömning av ersättningen för markåtkomsten vilken grundades på de utlåtanden Leif Norell gjort angående Citybanan, med tre ersättningsnivåer. Förrättningen blev överklagad angående ersättningen men mark- och miljödomstolen fastställde Lantmäteriets beslut.

Inledningsvis diskuterades olika lösningar för markåtkomsten med Trafikverket då det var aktuellt med både tredimensionell fastighetsbildning och med servitut. I den ansökan som sedan kom in till Lantmäteriet yrkade Trafikverket på servitut. Emil behandlade yrkandet och kom fram till att det gick att genomföra. En bidragande orsak till detta var att utrymmet i järnvägsplanen var markerat som servitut. Huruvida det varit en bättre lösning med tredimensionell fastighetsbildning utreddes därefter inte vidare. På rak arm tycker Emil det är svårt att säga att servitut var den bästa lösningen, men Lantmäteriet lägger stor vikt vid vad sökanden vill ha för lösning.

Då inga avtal slöts med de berörda markägarna innan förrättningen blev markåtkomsten en tvångssituation. Då detta är känsligt tycker Emil att förrättningslantmäterna inte ska ge för mycket råd till Trafikverket angående val av tillvägagångssätt för markåtkomst.

Den nya tunneln går parallellt med en gammal järnvägstunnel. Den gamla är upplåten med officialnyttjanderätt, till följd av expropriation. Detta är bildat av en domstol och väldigt likt ett officialservitut. Skillnaden är framförallt att nyttjanderätten är knutet till Trafikverket och inte till en fastighet. Emil tror att faktumet att den gamla tunneln var upplåten på detta vis hade stor påverkan på att den nya upplåts med servitutsrätt.

Om Trafikverket istället yrkat på tredimensionell fastighetsbildning hade servitutslösning undersökts till en viss grad men precis som tidigare nämnts läggs stor vikt vid sökandens yrkande. De fördelar Emil ser med tredimensionell fastighetsbildning är att ägandet blir tydligare och att utrymmets omfattning och belägenhet blir bättre definierat. En fördel med servitut är däremot att det kan vara lättare att genomföra.

Emil tycker det är svårt att säga om det i framtiden blir mer tredimensionell fastighetsbildning. Lantmäteriet tar inga egna initiativ till detta utan de sökande får visa vägen.

4.2.4 Intervju med Pernilla Ullman, markförhandlare Trafikverket

Pernilla Ullman arbetar som markförhandlare på Trafikverket sedan 2,5 år tillbaka och har jobbat med Västlänken hela tiden. Hon kom in i projektet när järnvägsplanen blev inlämnad för planprövning, och var därmed inte med under själva planeringsstadiet. Projektet Västlänken är uppdelat i fem delområden. Pernilla är markförhandlare för en av delsträckorna, vilken passerar Korsvägen. Vid Korsvägen byggs det även en underjordisk station.

I sin roll som markförhandlare säkrar hon markåtkomsten för Västlänken, både den permanenta och den tillfälliga. Trafikverket förhandlar dock inte med fastighetsägarna själva om den permanenta markåtkomsten, utan det sköts av den kommunala lantmäterimyndigheten (KLM) i Göteborg. Pernilla har däremot hand om förhandlingen angående den tillfälliga markåtkomsten. Som markförhandlare har hon mycket kontakt med berörda markägare och verksamheter. Vid tidpunkten för intervjun medverkar hon i många informationsmöten för de kringboende och de kringliggande verksamheterna. Hon har även som uppgift att ta hand om eventuella rörelseskador för verksamheterna. Det innebär att hon ska se hur olika verksamheter påverkas av byggnationen samt undersöka hur rörelseskadorna kan förebyggas.

I delsträckan Korsvägen kommer Västlänken gå både genom lera och berg, vilket innebär att den både kommer grävas ner uppifrån och sprängas.

Planerna för Västlänken började ta form i början på 1990-talet. Det är många olika processer som gått igenom sedan dess och nu återstår i stort sett bara byggnationen. Det tar helt enkelt tid att planera och bygga järnvägstunnlar. Lantmäteriförrättning söktes redan år 2012 och Trafikverket yrkade då enbart på fastighetsbildning för Västlänken. Det var en ospecificerad ansökan som gjordes mest för att få ett ärendenummer hos KLM och som innebär att de kunde ha en dialog med dem i tidigt skede.

Att bilda tredimensionella fastigheter för Västlänken var ett givet val. När utredningen kring markåtkomst gjordes var lagstiftningen relativt ny, men menad att användas för den här typen av ändamål. Det var alltså inte tal om servitut för själva tunnelutrymmet. Då Trafikverket äger utrymmet för tunneln som en fastighet kan de knyta diverse rättigheter till den, vilket Pernilla anser är en stor fördel.

Lika självklart var inte valet angående hur skyddszonen kring järnvägstunneln skulle lösas. Även den är till största del tagen med äganderätt, men på vissa ställen har Trafikverket valt att skydda området med officialservitut istället. Anledningen till detta är intrånget ska bli så litet som möjligt. Ett officialservitut går att anpassa och utforma efter ett visst behov på ett helt annat sätt än en fastighet. Som exempel kan ett område på nöjesparken Liseberg nämnas, där skyddszonen går ända upp till markytan. Servitutet är utformat på så vis att fastighetsägaren har rätt att göra ytliga markarbeten, exempelvis sätta upp stängsel, utan att först kontakta Trafikverket. På så vis minskas intrånget i fastigheten och fastighetsägaren påverkas i mindre utsträckning än om marken varit tagen med äganderätt.

Västlänken kommer bestå av tre fastigheter, efter önskemål från Trafikverkets fastighetssida som kommer sköta förvaltningen av fastigheterna. Anledningen till att det inte endast bildas en enda fastighet är att den skulle bli väldigt stor. Storleken medför exempelvis att det blir svårare att veta var olika rättigheter är belägna och vid en eventuell lantmäteriförrättning behöver samtliga rättigheter utredas. Detta tar längre tid och blir kostsamt.

Utredningen kring hur markåtkomsten skulle säkerställas sköttes internt inom Trafikverket, däremot är det konsulter som tagit fram själva järnvägsplanen. Markförhandlarna har dock varit med i processen och tyckt till då det är Trafikverket som är beställare. Pernilla säger att det är viktigt att ha med någon med det fastighetsrättsliga perspektivet tidigt i planeringsstadiet, annars kan det hända att järnvägsplanen blir svår att genomföra.

Det finns inga riktlinjer inom Trafikverket angående hur markåtkomsten ska säkras, utan olika lösningar diskuteras mer kollegor emellan. Pernilla arbetar inom verksamhetsområdet Stora projekt och träffar kontinuerligt andra markförhandlare som också gör det. Då de arbetar med olika projekt som är i olika skeden kan för- och nackdelar diskuteras. Trafikverket bedriver dock för tillfället forskning om hur skyddszoner kring tunnlar utformats, vilket Pernilla tycker ska bli spännande att följa. Det kommer troligen inte leda fram till ett direktiv för hur stora skyddszoner som ska tas i anspråk, men det kommer antagligen visa hur zonerna utformats under olika gällande omständigheter.

Pernilla anser att tredimensionell fastighetshetbildning är det givna valet för järnvägstunnlar. För skyddszonen kring tunneln tror hon dock att även officialservitut kommer att användas i framtiden. Hon tycker det är bra om även skyddszonen ägs, men påpekar att Trafikverket ska göra så lite

intrång som möjligt i berörda fastigheter. Räcker det med officialservitut för skyddszonen och det innebär mindre intrång för berörda fastighetsägare är servitut ett bra alternativ.

4.2.5 Intervju med Klas Bergström, förrättningslantmätare KLM Göteborg

Klas Bergström är en av fem förrättningslantmätare som för tillfället handlägger lantmäteriförrättningarna angående Västlänken. Precis som de övriga fyra arbetar Klas på KLM i Göteborg. Än så länge har inte ansökan om själva järnvägstunneln inkommit, utan det de arbetar med är de servicetunnlar som behövs för att tunneln sedermera ska kunna anläggas. Arbetssättet är dock likadant som det som senare ska användas för själva järnvägstunneln.

Projektet är uppdelat i flera förrättningar, bland annat på grund av den stora mängden sakägare. Förrättningslantmätarna har själva hand om en eller flera förrättningar avseende olika delar av projektet. Själva järnvägstunneln kommer handläggas etappvis.

Klas berättar att lantmätarna gör egna utredningar angående fastighetsbildningen och planligheten för respektive område. Dessutom undersöker de om det finns rättighetshavare som missats vid Trafikverkets utredningar, håller sammanträden med sakägare och tar beslut. Lantmätarna håller löpande avstämning med varandra. Dessutom har en av lantmätarna gjort en generell värdering av markområdena som tas i anspråk, då Trafikverket tyckte det var för tidskrävande att förhandla med alla berörda. Värderingen grundar sig på den utredning som Leif Norell gjorde för Citybanan i Stockholm och ligger till grund för den ersättning som betalas till de berörda där tunneln går i berg. Där tunneln istället går i lera utgår en högre ersättning på grund av att Trafikverket då behöver gå in ovanifrån. Vid mynningarna går det att göra en mer renodlad marknadsvärdering av skadan.

Trafikverket yrkade i sin ansökan till KLM på tredimensionell fastighetsbildning för servicetunnlarna. Genom att de köpt upp Göteborgs Stads markutrymmen längs med den tänkta sträckningen för Västlänken kunde en tredimensionell fastighet avstyckas. Till det avstyckade utrymmet yrkade Trafikverket på att reglera utrymmena som krävs för servicetunnlarna. Det var inget tal om servitutsbildning, annat än för tillfartsvägarna till servicetunneln. Ansökan för själva Västlänken liksom för de nya stationshusen är ännu inte inkommen, men järnvägstunneln kommer enligt järnvägsplanen lösas med tredimensionell fastighetsbildning. Järnvägsplanen är ett kraftigt instrument och ger en indikation till fastighetsägarna hur markåtkomsten ska lösas.

Klas ser att tredimensionell fastighetsbildning överlag används mer och mer frekvent inne i städerna då marknaden efterfrågar detta. Om det är en lämplig åtgärd beror på från fall till fall och vilket ändamålet är. Klas anser att det är ganska lätt att motivera tredimensionell fastighetsbildning för Västlänken, trots att det ska användas restriktivt enligt lagstiftningen.

Två stora fördelar som Klas ser med tredimensionell fastighetsbildning är äganderätten till området och möjligheten till andrahandsupplåtelse. Om tunneln skulle behöva breddas eller ändras är det också lättare när Trafikverket äger och tydligt ansvarar för utrymmet. Möjligheten att belåna fast egendom är däremot inte lika intressant för en aktör som Trafikverket. Sammantaget är det svårt att säga att tredimensionell fastighetsbildning är mycket bättre än officialservitut, men det är i vilket fall lika bra.

Avseende järnvägar har äganderätten traditionellt sett lösts med äganderätt i den utsträckning det varit möjligt, alltså där den inte gått i tunnel eller på bro. Detta då Trafikverket gärna vill äga järnvägen. Resonemanget går i och med den tredimensionella fastighetsbildningen även att tillämpa på tunnlar och broar och då blir det naturligt att Trafikverket löser även denna åtkomst med äganderätt. Då behövs inte heller en lämplig härskande fastighet vilket är fallet för servitut.

Även servitut som KLM bildar innebär dock en stark rättighet som har sina fördelar. En fördel är att de till en början inte behöver vara lika noggrant lokaliserade som en tredimensionell fastighet vars gränser är väldigt exakta. Visserligen går det att ändra i efterhand även för en tredimensionell fastighet, men det kräver lite mer arbete. Dessutom kan det ibland vara enklare med servitut då det inte är lika komplext som tredimensionell fastighetsbildning.

En annan fördel är att en hel del arbete med planändringar sparas. När en tunnel ska bildas med en tredimensionell fastighet måste det till en planändring som möjliggör det nya ändamålet. Göteborgs Stad har gjort ändringar i sina detaljplaner för hela den tänkta sträckningen av Västlänken och servicetunnlarna. Detta behövs inte om tunneln skulle upplåtits med servitutsrätt, då servitut inte kräver planstöd. Däremot kan det mycket väl stå i detaljplanen att tunnel får bildas med servitut.

Detaljplanerna som berör Västlänksprojektet har dessutom behövts ändras då de innehållit ett stort antal tomtindelningar vilka spärrar fastighetsindelningen och därmed omöjliggör för tredimensionella fastigheter. Tomtindelningarna har upphävts i samband med ändringarna av detaljplanerna. Tomtindelningar utgör däremot i sig inget hinder mot servitutsbildning.

Sammantaget skulle även officialservitut kunnat fungera som lösning för Västlänken om Trafikverket yrkat på det. I sådana fall hade Klas frågat Trafikverket om de inte ville göra tredimensionell fastighetsbildning istället, men sakägarens åsikt är viktig i ett sådant här fall då båda sätten är fullt möjliga. Det finns definitivt fall där officialservitut vore en lämpligare lösning, så Klas tror att det även i framtiden kommer användas för järnvägstunnlar.

4.3 Resultatanalys

Den statistik som presenteras under avsnitt 4.1 visar på en tydlig förändring i valet av markåtkomst under den period som undersökts. I det första tidsintervallet, mellan 1 januari år 2004 och 31 december år 2010, säkrades tunnelutrymmet i 18 av 19 fall med servitutsrätt. Endast i ett fall, Citybanan i Stockholm, löstes markåtkomsten med äganderätt genom tredimensionell fastighetsbildning. Det enda avtalservitutet i intervallet och totalt i materialet tillkom vid anläggandet av den så kallade Tranebergstunneln, som är belägen längs Tvärbanan mellan Solna och Alvik. För Tvärbanan är det Storstockholms Lokaltrafik som förvaltar anläggningarna.

Det andra tidsintervallet, mellan 1 januari år 2011 och 20 maj år 2018, innehåller klart färre tunnlar än det första. Trots detta har fler tunnelutrymmen säkerställts med äganderätt, fem av åtta stycken. Den dominerande markåtkomstlösningen är i denna del tredimensionell fastighetsbildning vilket används i hälften av fallen, fyra av åtta. I intervallet finns dessutom en traditionell fastighet, vilken är en del av Södra stambanans sträckning genom Åkarp. Anledningen till den lösningen är att det idag finns en befintlig järnväg anlagd på marken, vilken ägs av Trafikverket. I den nya dragningen kommer järnvägen att sänkas och överdäckas, därmed finns inget behov av en separat markåtkomstlösning. Enbart tre av de åtta tunnlar i intervallet är upplåtna med servitutsrätt. Detta pekar mot att tredimensionell fastighetsbildning för järnvägstunnlar ökar.

I det andra tidsspännat är det bara två tunnlar som i dagsläget är i drift. De övriga sex befinner sig någonstans i planerings- eller byggskedet.

Den enda andra aktören förutom Trafikverket som ansvarar för järnvägstunnlar som ingår i materialet är Stockholms läns landsting. De har i samtliga fall valt att lösa markåtkomsten med

servitut, avtalsservitut för Tranebergstunneln och officialservitut för den planerade utbyggnaden av Stockholms tunnelbana.

Frågeställningarna som ställdes upp i arbetets inledning lyckades besvaras då ett tydligt resultat kunde åstadkommas. Totalt sett är antalet järnvägstunnlar i studien relativt lågt, men ett heltäckande resultat kan ändå uppnås då samtliga tunnlar som passar in i det urval som gjorts är representerade. Statistiken innehåller alla de järnvägstunnlar som det varit möjligt att bilda tredimensionella fastigheter för och visar på en tydlig förändring i val av lösning för markåtkomst under perioden.

Detta uppsving för den tredimensionella fastighetsbildningen ligger väl i linje med lagstiftarens ambitioner om att den ska användas för tunnlar och med intervjuerna som genomförts där de intervjuade överlag tror på en fortsatt ökning. Möjligheterna att knyta rättigheter till fast egendom och att upplåta denna i andra hand lyfts särskilt. Samtidigt framgår det av intervjuerna att det finns för- och nackdelar med både officialservitut och tredimensionell fastighetsbildning.

Fördelarna med officialservitut är bland annat att dessa inte behöver stöd i detaljplan. Att märka ut ett utrymme avsett för tunnel i en detaljplan ger en bra indikation för berörda sakägare, men det är inget krav. Om tunneln däremot ska vara en tredimensionell fastighet behövs planändringar som medger det nya syftet. Många gamla detaljplaner innehåller dessutom tomtindelningar som inte tillåter tredimensionell fastighetsbildning. Dessa behöver då ändras vilket är både kostsamt och tidskrävande. För servitutsbildning är detta däremot inget krav, vilket gör att bildandet av officialservitut ofta är en billigare och mindre komplex förrättning att genomföra. Servitutens lokalisering behöver till en början heller inte vara exakta, vilket är fallet för tredimensionella fastigheter, utan de kan beskrivas ganska schematiskt fram till att tunneln faktiskt är på plats. Servitut kan dessutom utformas så intrånget i en fastighet blir mindre än om marken ianspråkats med äganderätt.

Fördelar med tredimensionell fastighetsbildning för järnvägstunnlar är framförallt äganderätten till utrymmet. På så vis blir det tydligare vem som har rätt till utrymmet och fastigheten syns mer utåt i förhållande till eventuella omkringliggande rättigheter. Utrymmets omfång och belägenhet blir bättre definierat i jämförelse med ett officialservitut. Fastighetens tydliga gränser är bra om utrymmet behöver breddas eller minskas och visar tydligt vem som ansvarar för vad. De grannelagsrättsliga reglerna i 3 kap. jordabalken gäller mot omkringliggande fastigheter. Till en tredimensionell fastighet går det att knyta rättigheter och det går dessutom att upplåta rättigheter för andra i den istället för att två officialservitut ska samsas på samma utrymme. Den tredimensionella fastigheten går att belåna och utrymmet går att upplåta i andra hand, vilket dock inte är aktuellt när ändamålet är järnvägstunnel. Vid upplåtelse av officialservitut krävs en lämplig härskande fastighet, det gör det inte vid tredimensionell fastighetsbildning.

Vilket av alternativen som är lämpligast för ett specifikt projekt beror på de omständigheter som råder. Statistiken visar också på att båda alternativen fortsatt används.

I exemplet med den nya Strängnästunneln behövdes inte befintliga detaljplaner ändras om tunnelutrymmet upplåts med officialservitut, vilket i kombination med att den gamla parallella järnvägstunneln inte var säkerställd med äganderätt gjorde att valet föll på officialservitut. Vid genomförandet av Västlänken anses det dock viktigare att äga utrymmet för tunneln, bland annat på grund av möjligheten att knyta andra rättigheter till de tredimensionella fastigheterna. Där genomförs de ändringar som är nödvändiga i de detaljplaner som berörs av järnvägsprojektet.

Statistiken ger också bilden av det som de olika intervjuade personerna på Trafikverket tillsammans ringar in, att valet av markåtkomst kan bero på var järnvägstunneln är belägen och på hur stort

projektet är. De två mindre, om än inte små, tunnelbyggnationerna i Gamla Uppsala och Strängnäs använder sig av officialservitut medan de större projekten väljer tredimensionell fastighetsbildning. Ett projekt som sticker ut är den planerade utbyggnaden av Stockholms tunnelbana, där markåtkomsten kommer att lösas med servitut. Detta är dock en tunnel som byggs av en förvaltning inordnad under Stockholms läns landsting.

Enligt intervjuerna med förrättningslantmätarna ligger valet av markåtkomstsätt i stort sett hos sökanden. En ansökan som behandlar säkerställande av markåtkomst för järnvägstunnel genom antingen tredimensionell fastighetsbildning eller officialservitut går att genomföra oavsett vilket av alternativen det yrkas på. Detta då båda ses som lämpliga lösningar. Det är alltså vad den sökande yrkar på som avgör att det ena alternativet väljs före det andra, inte att beslutande förrättningslantmätare anser att markåtkomsten borde lösas på annat sätt. Är yrkandet olämpligt ställs istället förrättningen in.

4.3.1 Metoddiskussion

Arbetsgången har i stor utsträckning följt den plan som sattes upp vid starten av arbetet, med en inledande statistksammanställning och en mer djupgående intervjudel. Metoden som användes för studien fungerade i stor utsträckning bra. Insamlingen av material från flera olika källor gjorde att resultatet kunde bli heltäckande, mycket tack vare att ansvariga personer från samtliga projekt återkopplade. Samtidigt är det svårt att veta om allt blev inkluderat då det inte finns någon tidigare sammanställning att utgå ifrån.

Insamlingen var väldigt tidskrävande, vilket medförde att det tog ett tag innan en större bild kunde målas upp. Detta gjorde det svårt att i ett tidigt skede veta vilka personer som skulle vara intressanta att genomföra eventuella intervjuer med. Det hade dock varit svårt att göra på annat sätt då författarna inte var så insatta i ämnet före examensarbetets uppstart och någon tidigare sammanställning inte finns. Personerna som intervjuades föreföll väl insatta och kunniga inom sina respektive områden och bidrog med många bra synpunkter. Naturligtvis finns dock alltid en risk att någonting glöms nämnas, att en fråga inte kan besvaras eller att svaren missuppfattas.

De skriftliga källor som använts i uppsatsen måste uppfattas som goda. Detta då de till stor del består av lagstiftning och förarbeten, samt av kurslitteratur skriven av välrenommerade författare inom området fastighetsbildning. Källorna skapade en bra grund för det vidare arbetet.

5 Diskussion och framtida studier

Att bygga järnväg är ingen snabb process, det har vi inte minst blivit varse under detta examensarbete. Från att behovet uppkommer till att järnvägen är klar kan det ta tiotals år. För många av tunnelarna i arbetet kom ansökan om lantmåteriförrättning in så pass nära inpå lagändringarna som möjliggjorde tredimensionell fastighetsbildning att det får antas att frågan om markåtkomst redan avgjorts. Detta var vi medvetna om när vi drog gränsen för vilket tidsspann vi skulle undersöka, men den 1 januari år 2004 är ändå ett naturligt val eftersom det var då möjligheten uppkom.

I den andra delen av tidsspannet finns det järnvägstunnlar som ännu är i planeringsstadiet. För flera av dessa tunnelprojekt har ännu ingen ansökan inkommit till någon lantmåterimyndighet då planeringen inte är såpass långt kommen. Av dessa planerade järnvägstunnlar har vi valt att ta med dem vars järnvägsplan vunnit laga kraft. Järnvägsplanen ger nämligen en stark indikation angående vilket sätt markåtkomsten kommer lösas på. Anledningen till att även projekt som ännu ej är genomförda och där beslutet om markåtkomst ännu ej vunnit laga kraft tas med är att det just nu verkar pågå en förändring. Statistiken visar att rätten till tunnelutrymmet säkerställs i allt större utsträckning med äganderätt genom tredimensionell fastighetsbildning.

Vi valde att dela in tidsperioden i två intervaller, 1 januari år 2004 – 31 december år 2010 och 1 januari år 2011 – 20 maj år 2018. Anledningen till detta var att vi såg en klar förändring i val av markåtkomst under de 14 år som passerat. Att delningen blev just där beror på att det var i mitten av tidsperioden. Den tydliga ökningen tror vi beror på att det är en lång planeringsprocess för järnväg och att de tidiga tunnelarna planerades innan lagstiftningen om tredimensionell fastighetsbildning trädde i kraft. En annan anledning kan naturligtvis vara tradition och vana av att säkerställa markåtkomsten med officialservitut, då det tidigare inte fanns något lika lämpligt alternativ. En ytterligare tanke är att det kanske krävdes att det togs ett första steg för att fler skulle följa efter. Citybanan i Stockholm var det första järnvägsprojektet där det ansöktes om tredimensionell fastighetsbildning. Samma år som Citybanan invigdes inkom flera ansökningar om samma sorts lösning för markåtkomst.

Samtliga lösningar av markåtkomst för järnvägstunnlar presenteras i statistiken, men fokus i övriga resultatdelen ligger på officialservitut och tredimensionell fastighetsbildning. Anledningen till detta är att vid endast två av de 27 tunnelarna har markåtkomsten lösts på andra sätt. Den ena järnvägstunneln är upplåten med avtalservitut och den andra kommer vara belägen på en traditionell fastighet. Vid den senare nämnda har det tidigare legat ett spår i dagen som sänks och överdäckas, det finns alltså idag redan en traditionell järnvägsfastighet på platsen. Markåtkomsten ska enligt lagen om byggande av järnväg genomföras så minsta möjliga intrång orsakas, vilket vi anser borde utesluta traditionell fastighetsbildning när mark tas i anspråk för tunnlar.

För att kunna svara på frågeställningen vad det finns för motiv bakom valet av markåtkomstlösning vid tunnelbygge idag valde vi att intervjua fyra personer som arbetat med två olika aktuella tunnelprojekt. Vi förstår naturligtvis att argumenten för val av olika lösningar kan skilja sig åt mellan de projekt som ligger till grund för statistiken, men intervjuerna var ett sätt för oss att få en närmare inblick i hur och på vilka grunder valen fattas. Vi fick intrycket av att Trafikverket föredrar att äga själva tunnelutrymmet, vilket känns naturligt då järnvägshållaren traditionellt ägt marken när järnvägen gått i dagen. Att det ibland får stå tillbaka beror främst på ekonomiska och tidskrävande orsaker.

Framöver tror vi på en fortsatt ökning av tredimensionell fastighetsbildning för järnvägstunnlar, men att det ändå kommer fortsätta bildas servitut i vissa fall. Detta bland annat på grund av det Magnus Nicklasson resonerade kring angående gamla detaljplaner. Om inte tillräckliga ekonomiska resurser finns eller något allmänt beslut fattas på högre nivå kommer det finnas fall där officialservitut väljs, då det är en lösning som är bra nog.

Värt att notera är även att det enbart är Trafikverket som hittills använt sig av tredimensionell fastighetsbildning för järnvägstunnlar. De två tunnlar i arbetet som anlagts eller ska anläggas av Stockholms läns landsting är upplåtna eller ska upplåtas med servitutlösningar. Anledningen till detta är dock inte något vi undersökt närmare.

5.1 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ett begrepp som genomsyrar den tidsperiod vi befinner oss i när detta arbete skrivs. Begreppet brukar sammanfattas med att utveckling och tillväxt som krävs för att uppnå dagens behov inte går ut över möjligheten för de som kommer efter oss att uppnå sina behov. Den brukar typiskt delas in i tre delar – ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Nedan presenteras några tankar om ämnet utifrån studiens perspektiv.

Ekonomisk hållbarhet

Att bygga tunnlar för järnväg är kostsamt, men har stora fördelar sett ur andra ekonomiska perspektiv. Detta främst då marken ovanför istället för att bestå av stora arealer spår, stolpar och staket istället kan användas för ändamål som skapar stor ekonomisk tillväxt, såsom bostäder och handel. Att dra spår igenom tunnlar istället för runt stora höjdparter innebär att tågen snabbare kan nå fram, vilket i sin tur innebär att färre tåg behövs för att uppnå samma turtäthet. Att färre tåg behövs köpas in kan spara betydande belopp.

Om det skapas en tredimensionell fastighet för järnvägstunneln kan denna precis som annan fast egendom intecknas, vilket kan ge ägaren helt andra möjligheter till att alls genomföra projektet. Tredimensionella fastigheter kan dessutom användas för att knyta till sig andra rättigheter som servitut och gemensamhetsanläggningar. Dessutom kan utrymmet upplåtas till någon annan aktör för att till exempel dra ledningar, vilket kan spara mycket pengar då inte ett ytterligare utrymme behöver bildas och byggas.

Om utrymmet istället upplåts med officialservitut behövs ofta inte detaljplaner göras om vilket kan spara en hel del pengar.

Ekologisk hållbarhet

Tågtrafik är ett mycket miljövänligt alternativ till bil- och flygtrafik för både människor och gods. Tåg som går genom tunnlar istället för runt berg kan medföra en mer ekologisk hållbar utveckling då körsträckan är kortare. Detta om det innebär att färre tåg behövs tillverkas trots att turtätheten ska vara intakt eller om tunnelbygget sker på sträckor som inte är elektrifierade. Möjligheten att låta flera aktörer använda samma utrymme, vilket kan bli fallet om en tredimensionell fastighet skapas och servitut i denna upplåts, minimerar antalet tunnlar och därmed intrånget i naturen.

Social hållbarhet

De sociala aspekterna som påverkas positivt av att järnväg förläggs i tunnel istället för i markplan är bland annat att buller och vibrationer till stor del uteblir. Dessutom blir inte järnvägen den barriär som ofta är fallet på markplan utan istället kan ytan binda samman olika områden och människor.

5.2 Framtida studier

För många av de tunnlar som arbetet innefattar har ännu inte fastighetsbildningsbeslutet vunnit laga kraft. En möjlig framtida studie vore att följa upp detta, om markåtkomsten löstes på det sätt som det önskades eller om det tog en annan vändning.

En intressant framtida studie vore även att undersöka huruvida de olika parterna som berörs vid järnvägsbygge är nöjda med valet av markåtkomst. Genom att ta kontakt med Trafikverket, de aktuella kommunerna, berörda fastighetsägare och övriga sakägare efter ett antal år borde slutsatser kunna dras och rekommendationer ges.

Under examensarbetet har vi upprepande gånger ställt oss frågan om det vi undersökt även tillämpas för järnvägsbroar. Likheten med tunnelarna finns där, då markåtkomsten historiskt lösts med servitut men den nya lagstiftningen möjliggör för ägande av utrymmet. Det borde vara lika angeläget att äga utrymmen under broar som över tunnlar och en undersökning av detta skulle kunna utgöra en möjlig framtida studie.

Vidare har den tredimensionella fastighetsbildningen även börjat tillämpas för vägtunnlar. När mark tas i anspråk för väg på marken sker detta vanligtvis med så kallad vägrätt. För tunnelarna har det tidigare lösts med inskränkt vägrätt, vilket innebär att pågående markanvändning kan fortgå som tidigare på markytan. En studie liknande vår borde därför kunna göras även för vägtunnlar.

År 2013 blev det genom ändring i lagen om byggande av järnväg möjligt att anlägga spårvägs- och tunnelbanetrafik med stöd av detaljplan. Tidigare krävdes att järnvägsplan upprättades. Ett förslag till framtida examensarbete är att titta närmare på om det nya tillvägagångssättet tillämpas och om det i så fall är enklare och snabbare än med järnvägsplan. Att titta närmare på markåtkomsten är också intressant, då rätten att ta marken tvångsvis skiljer sig mellan de olika lagarna. Med stöd av en järnvägsplan är det den som bygger järnvägen som har rätten till markåtkomst, medan en detaljplan ger kommunen rätt att lösa in marken.

6 Slutsats

Lagstiftningen som möjliggör tredimensionell fastighetsbildning har nu funnits i 14 år. I arbetet har 27 järnvägstunnlar studerats och delats upp i två intervall för att se skillnad över tid i valet av markåtkomst. I det första intervallet var det klart dominerande valet av markåtkomstlösning officiälservitut för tunnelutrymmena. Under det andra intervallet syns en markant ökning av tredimensionell fastighetsbildning.

Intervjuerna som genomförts talar för att tendensen troligen kommer fortsätta, men det finns dock tillfällen då det av olika anledningar kan vara lika lämpligt eller lämpligare att säkra markåtkomsten med officiälservitut. Både tredimensionell fastighetsbildning och officiälservitut har nämligen sina för- och nackdelar och valet mellan de olika lösningarna måste avgöras från fall till fall. De motiv som låg bakom valet vid de två tunnlar som studerats närmare i detta arbete sammanfattas nedan.

Motivet för officiälservitut för den nya Strängnästunneln var främst att det saknades stöd i de befintliga berörda detaljplanerna för att bilda en fastighet för tunneln. Samtliga detaljplaner hade därmed behövt ändras. Dessutom var den gamla parallella järnvägstunneln inte säkrad med äganderätt och de som gjorde utredningen inför valet av markåtkomst tyckte att det var lämpligt att använda sig av liknande upplåtelseform för båda tunnlar.

För Västlänken var däremot tredimensionell fastighetsbildning ett självklart val. En anledning var att rättigheter kan knytas till fastigheterna, istället för att behöva säkra tunneln och andra nödvändiga utrymmen med en mängd servitut på olika fastigheter. Att lagstiftningen som möjliggör tredimensionell fastighetsbildning är ämnad för exempelvis ändamålet järnvägstunnlar gjorde valet än mer givet.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att Trafikverket har tagit till sig av den nya lagstiftningen och bildar tredimensionella fastigheter för järnvägstunnlar i allt större utsträckning. Den enda övriga aktören i materialet, Stockholms läns landsting, har däremot ännu inte använt sig av tredimensionell fastighetsbildning för ändamålet järnvägstunnlar.

Tredimensionell fastighetsbildning har många fördelar. Det finns dock tillfällen då officiälservitut fortfarande är en bra lösning. Genom att både se till statistiken och de intervjuer som utförts ser det ut som att den tredimensionella fastighetsbildningen ökar, men att tunnelutrymmen i vissa fall även fortsättningsvis kommer säkras med officiälservitut.

7 Källförteckning

Källor

Ds 1994:65. *Lag om järnvägsplanering.*

NJA 2007 s 695.

Proposition 1969:128 del B. *Kungl. Maj:ts proposition nr 128 år 1969.*

Proposition 1970:20 del B1. *Kungl. Maj:ts proposition nr 20 år 1970.*

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

Proposition 1987/88:50. *Regeringens proposition om trafikpolitiken inför 1990-talet.*

Proposition 1995/96:2. *Regeringens proposition Lag om byggande av järnväg.*

Proposition 2002/03:116. *Regeringens proposition om tredimensionell fastighetsindelning.*

Proposition 2011/12:118. *Regeringens proposition om planeringssystem för transportinfrastruktur.*

SOU 1966:63. Fastighetsregisterutredningen, *Fastighetsregistrering: betänkande av Fastighetsregisterutredningen angående principiellt system, fastighetsbeteckningar, koordinatregistrering*, Stockholm, 1966.

Litteratur

Ekbäck, Peter, *Fastighetsbildning och fastighetsbestämning: om fastighetsbildningslagen m.m.*, 3. uppl., KTH Arkitektur och samhällsbyggnad, Stockholm, 2016

Hartman, Jan, *Vetenskapligt tänkande: från kunskapsteori till metodteori*, 2. uppl., [utök. och kompletterade] uppl., Studentlitteratur, Lund, 2004

Julstad, Barbro, *Fastighetsindelning och markanvändning*, 5. uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2015

Julstad, Barbro & Sjödin, Eije, *Tredimensionell fastighetsindelning*, 1. uppl., Norstedts juridik, Stockholm, 2005

Julstad, Barbro & Vesterlin, Tomas, *Servitut i teori och praktik*, 1. uppl., Wolters Kluwer, Stockholm, 2016

Kullberg, Linda, Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, 2 kap. 15 §. Karnov, 2018-01-01

Sjödin, Eije, *Markåtkomst och ersättning: för bebyggelse och infrastruktur*, 4. uppl., Wolters Kluwer, Stockholm, 2016

Norell, Lars, *Ersättningsprinciper för intrång av järnvägstunnel för Citybanan i Stockholm*. Sakkunnigutlåtande, Lantmäteriet, 2009a

Norell, Lars, *Ersättningsprinciper för intrång av järnvägstunnel för Citybanan i Stockholm*. Sakkunnigutlåtande kompletterande synpunkter, Lantmäteriet, 2009b

Elektroniska källor

Améen, Lennart & Andersson, Per Gunnar, Spårväg. *Nationalencyklopedin*.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/spårväg> (Hämtad 2018-05-11)

Améen, Lennart, Engström, Christer & Karlsson, Lars-Olov, Järnväg. *Nationalencyklopedin*.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/järnväg> (Hämtad 2018-04-26)

Engström, Christer, SJ AB. *Nationalencyklopedin*.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/sj-ab> (Hämtad 2018-04-26)

Adolf Eugène von Rosen. *Nationalencyklopedin*.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/adolf-eugene-von-rosen>
(Hämtad 2018-05-09)

Banverket. *Nationalencyklopedin*.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/banverket> (Hämtad 2018-04-26)

Handbok FBL – Fastighetsbildningslagen och Lagen om införande av FBL (FBLP). Lantmäteriet, Gävle, 2017 (Hämtad 2018-04-20)

Trafikverket. Bandata. 2017. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/Bandata/> (Hämtad 2018-04-26)

Trafikverket. En ny generation järnväg – höghastighetsjärnväg i Sverige. 2017.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nygenerationjarnvag/> (Hämtad 2018-04-26)

Trafikverket. Järnvägsplanen för Västlänken har vunnit laga kraft. 2017.

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Nyheter/2017/2017-06/jarnvagsplanen-for-vastlanken-har-vunnit-laga-kraft/> (Hämtad 2018-05-17)

Trafikverket. Nu avgår tåget från det nya spåret. 2018. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Sodermanland/projekt-i-sodermanlands-lan/Strangnas-Harad/Nyheter-StrangnasHarad-utbyggnad-till-dubbelspar/2018/nu-avgar-taget-fran-det-nya-sparet/> (Hämtad 2018-05-18)

Trafikverket. Sveriges järnvägsnät. 2016. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/> (Hämtad 2018-04-26)

Trafikverket. Vårt uppdrag - En ny generation järnväg. 2017. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nygenerationjarnvag/vart-uppdrag---en-ny-generation-jarnvag/> (Hämtad 2018-04-26)

Intervjuer

Intervju med Klas Bergström 7 maj år 2018

Intervju med Emil Berglund 9 maj år 2018

Intervju med Magnus Nicklasson 15 maj år 2018

Intervju med Barbro Ovrén 15 maj år 2018

Intervju med Pernilla Ullman 22 maj år 2018

Examensarbeten

Gustafsson, Anna & Högberg, Karin, *Tredimensionellt utrymme eller servitut för järnvägstunnelar?*, Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet, Lund, 2010

Lovén, Sara, *Ersättning för järnvägstunnelar - en jämförelse mellan servitut och 3D-fastighet*, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm, 2017

Figur

Statistiska centralbyrån. Digitala gränser. <http://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/digitala-granser/> (Hämtad 2018-05-24) (Shapefil med länsgränser till grund för figur 4.1)

Bilagor

Bilaga A Utökad tabell över järnvägstunnlars markåtkomstlösning 1 januari år 2004 – 20 maj år 2018

Namn	Driftsatt år	Kommun	Infrastrukturförvaltare	Ansökan inkommen	Järnvägsplan laga kraft	Markåtkomstlösning
Trollhättartunneln	2006	Trollhättan	Trafikverket	2004-03-02	2010-03-11	Officialservitut
Nygårdstunneln	2008	Lilla Edet	Trafikverket	2004-01-28		Officialservitut
Cirvunnele U	2010	Malmö	Trafikverket	2004-12-07		Officialservitut
Cirvunnele N	2010	Malmö	Trafikverket	2004-12-07		Officialservitut
Utransjö tunneln	2011	Härnösand	Trafikverket	2004-04-30		Officialservitut
Murbergstunneln	2012	Härnösand	Trafikverket	2004-04-30		Officialservitut
Gårdbergstunneln	2012	Härnösand	Trafikverket	2004-04-30		Officialservitut
Svedjebergstunneln	2012	Härnösand	Trafikverket	2004-04-30		Officialservitut
Bjässholms tunneln	2012	Härnösand	Trafikverket	2004-04-30		Officialservitut
Krokbergstunneln	2012	Härnösand	Trafikverket	2004-04-30		Officialservitut
Hällbergstunneln	2012	Kramfors	Trafikverket	2005-09-05		Officialservitut
Snarbergstunneln	2012	Kramfors	Trafikverket	2005-09-05		Officialservitut
Skeettunnel	2012	Strömstad	Trafikverket	2009-06-26		Officialservitut
Stenliden	2012	Trollhättan	Trafikverket	2007-12-06		Officialservitut
Sjökullen N	2012	Trollhättan	Trafikverket	2007-12-06		Officialservitut
Sjökullen S	2012	Trollhättan	Trafikverket	2007-12-06		Officialservitut
Kattlebergstunneln	2012	Åre	Trafikverket	2005-04-xx		Officialservitut
Tranebergstunneln	2013	Stockholm	Stockholms län	2006-11-15	2010-03-11	Arvasservitut
Cirvunnele	2017	Stockholm	Trafikverket	2011-02-22		3D-fastighet
Gamla Uppsålstunneln	2017	Uppsala	Trafikverket	2015-03-19		Officialservitut
Strängnästunneln (nya)	2018	Strängnäs	Trafikverket	2017-03-30		Officialservitut
Värbergstunneln	Ej driftsatt	Värberg	Trafikverket	2017-08-21		3D-fastighet
Erenarkestunneln	Ej driftsatt	Umeå	Trafikverket	2017-11-23		3D-fastighet
Hannabanan	Ej driftsatt	Göteborg	Trafikverket	2015-10-09		3D-fastighet
Västlänken	Ej driftsatt	Göteborg	Trafikverket			3D-fastighet
Tunnel genom Åkarp	Ej driftsatt	Budöv	Trafikverket			Traditionell fastighet
Stockholms tunnelbana	Ej driftsatt	Stockholm, Solna, Nacka, Järfälla	Stockholms län	Inskickad		Officialservitut

Bilaga B Intervjufrågor Barbro Ovrén

Har Trafikverket någon uttalad preferens vad gäller markåtkomstlösning för järnvägstunnlar? Alltså om antingen tredimensionell fastighetsbildning eller officialservitut ska eftersträvas.

Finns det något bestämt tillvägagångssätt hur markåtkomsten ska utredas? Skiljer det sig åt mellan projekten? Tas det in konsulter som utreder lösningarna eller sker det internt?

Bilaga C Intervjufrågor Magnus Nicklasson

Vilken är/har varit din roll som markförhandlare i detta projekt?

När kom du in i projektet?

När började planerna på en ny tunnel ta form?

När blev den klar?

Hur löste ni markåtkomsten för tunneln?

Var det ett givet val?

Varför valde ni detta?

Hur gick ni tillväga när ni bestämde detta?

Finns det ett klart direktiv hur utredningen kring markåtkomst ska gå till?

Använde ni er av konsulter eller sker detta internt?

Finns det en klar rekommendation för vilken sorts markåtkomst som ska eftersträvas, inom Trafikverket?

I vilket skede ansökte ni till Lantmäteriet om förrättning och vad yrkade ni på?

Hur tror du att markåtkomsten kommer lösas framöver? Mer 3D eller kommer det fortfarande bildas servitut i vissa fall?

Bilaga D Intervjufrågor Emil Berglund

Vilken har varit din roll som förrättningslantmätare i projektet?

Vad yrkade Trafikverket på för lösning för markåtkomsten för järnvägstunneln?

Hur bedömde du att servitut var en lämplig åtgärd i detta fallet?

Undersökte ni om det vore lämpligare med tredimensionell fastighetsbildning i detta fallet?

Var servitut en bättre lösning än tredimensionell fastighetsbildning?

Tycker du att tunnelns belägenhet spelar någon roll, om den planeras inne i en stad eller ute i skogen, vid valet av markåtkomst?

Om det istället skulle komma in en ansökan om tredimensionell fastighetsbildning, undersöker ni då om det vore lämpligare med servitut?

Finns det, som du ser det, något fall där det vore lämpligare med tredimensionell fastighetsbildning än med servitut? Och tvärtom.

Vilka ser du som de största skillnaderna mellan tredimensionell fastighetsbildning och servitut?

Hur tror du att markåtkomsten kommer lösas framöver? Mer tredimensionell fastighetsbildning eller kommer det fortfarande bildas servitut i vissa fall?

Bilaga E Intervjufrågor Pernilla Ullman

Vilken är din roll som markförhandlare i detta projekt?

När kom du in i projektet?

När började planerna på en ny tunnel ta form?

När beräknas den bli klar?

Hur löser ni markåtkomsten för tunneln?

Var det ett givet val?

Varför valde ni detta?

Hur gick ni tillväga när ni bestämde detta?

Finns det ett klart direktiv hur utredningen kring markåtkomst ska gå till?

Använde ni er av konsulter eller sker detta internt?

Finns det en klar rekommendation för vilken sorts markåtkomst som ska eftersträvas, inom Trafikverket?

I vilket skede ansökte ni till Lantmäteriet om förrättning och vad yrkade ni på?

Hur tror du att markåtkomsten kommer lösas framöver? Mer 3D eller kommer det fortfarande bildas servitut i vissa fall?

Bilaga F Intervjufrågor Klas Bergström

Vad yrkade Trafikverket på för lösning för markåtkomsten?

Hur bedömer ni om tredimensionell fastighetsbildning är den lämpligaste åtgärden i detta fallet?

Vad är det som gör tredimensionell fastighetsbildning mer lämpligt än servitut i detta fallet?

Gör ni någon avvägning mellan 3D-fastighet och 3D-fastighetutrymme?

Spelar tunnelns belägenhet någon roll, hade det varit annorlunda om tunneln inte planerats mitt i en stad?

Om det istället skulle komma in en ansökan om servitut, undersöker ni då om det vore lämpligare med tredimensionell fastighetsbildning?

Finns det, som du ser det, något fall där det vore lämpligare med servitut?

Vilka ser du som de största skillnaderna mellan 3D-lösningar och servitut?