

# Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar



Skapad av Eva Hendén, 2016.

**Eva Hendén & Anders Johansson**  
Institutionen för ingenjörsvetenskap  
2016-06-16

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

### Sammanfattning

Linbana som kollektivt transportmedel i tätbebyggt område är i Sverige ett nytt fenomen. Med hänsyn till samhällets urbanisering och ambition att tillgodose bostadsbehovet genom förtätning, framstår linbana som ett lämpligt komplement till att förstärka befintlig infrastruktur. Framförallt på grund av det marginella "fotavtryck" anläggningen utgör på miljön. Linbanor är energieffektiva och miljövänliga transportalternativ som även ger framkomlighet i miljöer där andra transportsätt är för svåra eller för dyra att anlägga. I studien har frågor kring ersättning av markintrång och störningar som en linbana kan medföra granskats. Studien redogör för de generella ersättnings- och värderingsprinciper som berör detta område, samt hur dessa kan appliceras på linbanor i tätbebyggt område. Studien har genomförts med en juridisk metod, som innebär en fördjupning i lagtext, förarbeten och doktrin. För att kunna bedöma inverkan av störningarna har även vägledande rättsfall och praxis använts. Intervjuer har gjorts med en förrättningslantmätare samt ett tekniskt råd på avdelning 6, Svea hovrätt (mark- och miljööverdomstolen) för att vidga studiens referensramar av de tolkningar som gjorts. Av studien framgår att regler för intrångsersättning i expropriationslagen ska tillämpas, oavsett vilket lagrum som används för markåtkomsten. Avgörande där är den marknadsvärdet förändring intrånget medför. Effekten på marknadsvärdet av markintrång som utgörs av enbart vajer mellan stationer och pelarstöd, är svårare att bedöma än det intrång som görs för stationer och pelarstöd. Svårigheten ligger i bedömningen av hur marknadsvärdet förändras när fastigheten "urholkas" för linbanan. En linbana kan anläggas på höga höjder, vilket innebär att fastighetens möjlighet att nyttja utrymmet under vajern i de fallen inte begränsas i någon större utsträckning. Bedömning måste dock göras i det enskilda fallet. Gällande störningar framkommer problem kring hur olika störningar kan uppfattas samt hur dess sammantagna effekt ska bedömas. Då linbana som kollektivt transportmedel i tätbebyggt område är nytt inom Sverige har ännu inga rättsfall kring markintrång eller störningar prövats. För att kunna göra en bedömning av störningar har en rättsfallsanalys gjorts av rättsfall med verksamheter vars störning liknar de som kan uppkomma från linbanor. Resultatet visar att ämnet är svårbedömt. Att pröva linbanan i detaljplan kan därför vara en nödvändig åtgärd. Linbanan blir då prövad i sin helhet, och inom ramen för detaljplan främjas en bra dialog med berörda sakägare och medborgare i allmänhet.

<b>Titel:</b>	Linbana i tätbebyggt område - Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar
<b>Title:</b>	Gondola lifts in urban areas - Compensation and valuation for encroachment and environmental <i>disturbances</i>
<b>Datum:</b>	2016-06-016
<b>Författare:</b>	Eva Hendén, Anders Johansson
<b>Examinator:</b>	Ulf Ernstson
<b>Handledare:</b>	Johanna Kirudd, Högskolan Väst och Marianne Carlbring, Högskolan Väst
<b>Huvudområde:</b>	Lantmäteri teknik
<b>Fördjupningsnivå:</b>	G2F
<b>Poäng:</b>	15 högskolepoäng
<b>Nyckelord:</b>	Linbana, störning, miljöskada, företagsskada, löseskilling, intrång, ersättning, markåtkomst, värdering, marknadsvärde
<b>Keywords:</b>	Gondola lift, environmental disturbance, land acquisition compensation, property encroachment, compensation, expropriation, valuation, market value.
<b>Utgivare:</b>	Högskolan Väst, Institutionen för ingenjörsvetenskap 461 86 Trollhättan Tel: 0520-22 30 00 Fax: 0520-22 32 99 Web: www.hv.se

## ***Linbana i tätbebyggt område***

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### ***Abstract***

A gondola lift as a means of public transportation system is a new phenomenon in Sweden. In view of the urbanization and society's ambition to accommodate the urgent need of housing through a concentration of the city, a gondola lift stands out as a suitable complement for the existing infrastructure. Above all because of the small "footprint" the structure makes on the environment. As a transportation system, gondola lifts are energy efficient, environmentally friendly and provides accessibility where other transportation systems are too difficult or too expensive to build. The study has looked at questions of compensation for the property encroachments and environmental disturbances a gondola lift might cause. The study gives further details about the general principles of compensation and valuation regarding this area, and also how these principles can be applied to gondola lifts in urban areas.

The study has been done using a legal methodology, which involves a deeper understanding of the law, government bills and doctrine. Guiding- and precedent court cases has been analyzed in order to make an assessment about the influence of the environmental disturbances. Interviews has been done with a cadastral surveyor at the Gothenburg municipality office and with a technical adviser at the environmental court of appeal, in order to broaden the perspectives of the interpretations made in the study.

The study infers that the compensation rules of encroachment in the law of expropriation should be applied, no matter which law is used to expropriate for the gondola lift. Decisive when determining the compensation is the change in market value caused by the encroachment. It's harder to estimate the effect on market value caused by encroachment of the cable only, than for encroachment of the station buildings and pillars. The difficulty lies in the estimation of the change in market value when the expropriated property is "hollowed" in favor of the gondola cable. A gondola lift can be built very high, which means that a property in those cases aren't restricted in any large extent regarding the use of the property directly below the cable. Although, assessments must be done for each individual case. Regarding the different disturbances, problems occur around the way they are perceived and how the overall effect of different disturbances should be assessed. Because gondola lifts as a public transportation is so new, there hasn't been any legal cases tried about its encroachment or disturbances. In order to make an assessment about disturbances, a court case analysis has been done using cases about activities which disturbances are comparably similar to the once caused by a gondola lift. The result of the study shows that this assessment is hard to do. A necessary proceeding might be to try out the gondola lift in a detailed zoning plan. The gondola lift is then tested as a whole, including the effects of disturbances and encroachment. The framework of a detailed zoning plan also promotes the dialog with the parties concerned as well as with the other citizens.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### **Förord**

Vi vill börja med att tacka våra handledare Marianne Carlbring och Johanna Kirudd för rådgivning, vägledning och inspiration till arbetet, samt vår examinator Ulf Ernstson för vägledande diskussioner kring metod och rapportupplägg. Vi vill också rikta ett stort tack till Amanda Sterner Nordin, student på KTH, för trevliga samtal och inspiration till studiens ämnesområde. Amanda har parallellt med denna studie skrivit ett arbete om markåtkomst för linbana, som heter *Luften är fri? En fastighetsrättslig studie av urbana linbanor*. Vidare vill vi tacka Anders George och Jan Gustafsson för att de tog sig tid att dela med sig av sin kunskap och erfarenhet. Vi vill även tacka familj, släkt och vänner för visat stöd och tolerans under arbetets gång.

Arbetet i studien har delvis fördelats mellan författarna. För linbana som teknisk anläggning och sökande inom doktrin har Eva bidragit med den dominerande delen av arbetet. Studiens metod och rättsfallsanalys har till övervägande del hanterats av Anders. I övrigt har arbetet fördelats jämnt mellan författarna.

Tack!

**Eva Hendén & Anders Johansson**

Trollhättan 16 juni, 2016

# Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Problembeskrivning.....	1
1.3	Hållbar utveckling.....	2
1.4	Syfte .....	3
1.5	Frågeställningar.....	3
1.6	Avgränsningar .....	3
<b>2</b>	<b>Metod .....</b>	<b>4</b>
2.1	Juridisk metod.....	4
2.2	Rättsfallsstudie.....	4
2.3	Intervjustudie.....	5
2.4	Studiens tillvägagångssätt.....	6
<b>3</b>	<b>Teoretisk bakgrund .....</b>	<b>8</b>
3.1	Linbana som kollektivt transportmedel .....	8
3.1.1	Linbana som teknisk anläggning.....	10
3.2	Förutsättningar för att anlägga linbana .....	15
3.3	Egendomsskydd.....	17
3.3.1	Egendom och äganderätt .....	18
3.4	Markåtkomst.....	18
3.4.1	Expropriationslagen.....	19
3.4.2	Plan- och bygglagen.....	20
3.4.3	Fastighetsbildningslagen .....	21
3.5	Ersättning.....	22
3.5.1	Expropriationslagens ersättningsregler.....	22
3.6	Miljöskador .....	27
3.6.1	Miljöbalken.....	28
3.7	Värdering .....	31
3.7.1	Marknadsvärde.....	31
3.7.2	Förväntningsvärde.....	33
3.7.3	Intrång på del av fastighet.....	35
3.7.4	Värdering av specialfall.....	36
<b>4</b>	<b>Rättsfallsanalys av störningseffekter .....</b>	<b>39</b>
4.1	Buller .....	39
4.2	Insyn .....	40
4.3	Skuggbildning .....	43
4.4	Förfulande landskapsbild/stadsbild.....	45
<b>5</b>	<b>Resultat .....</b>	<b>49</b>
5.1	Ersättnings- och värderingsprinciper .....	49
5.2	Intrång av utrymme ovan mark.....	50
5.3	Störningar och ersättning.....	51
5.3.1	Identifierade störningar .....	51
5.3.2	Ersättningsgilla störningar.....	52
5.4	Resultatanalys .....	54
<b>6</b>	<b>Diskussion och slutsats.....</b>	<b>56</b>

## ***Linbana i tätbebyggt område***

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

<b>6.1</b>	<b>Metodreflektion .....</b>	<b>57</b>
<b>7</b>	<b>Framtida studier .....</b>	<b>59</b>

### *Bilagor*

#### **A. Intervjufrågor 1 (transkriberade)**

Anders George, förrättningslantmätare, Göteborgs Stad, Lantmäterimyndigheten.

#### **B. Intervjufrågor 2 (transkriberade)**

Jan Gustafsson, tekniskt råd, avdelning 6, Svea hovrätt (mark- och miljööverdomstolen).

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### **Nomenklatur**

#### **Förkortningar**

AL	Anläggningslag (1973:1149)
ExpL	Expropriationslag (1972:719)
FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
HD	Högsta domstolen
JB	Jordabalk (1970:994)
LBj	Lag (1995:1649) om byggande av järnväg
LL	Ledningsrättslag (1973:1144)
MB	Miljöbalk (1998:808)
ML	Miljöskyddslagen (1969:387)
MMD	Mark- och miljödomstolen
MSkL	Miljöskadelagen (1986:225) (upphävd 1999-01-01)
MÖD	Mark- och miljööverdomstolen
PBF	Plan- och byggförordning (2011:338)
PBL	Plan- och bygglag (2010:900)
Prop.	Proposition
RF	Regeringsformen (1974:152)
RB	Rättegångsbalken (1942:740)
SkL	Skadeståndslag (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
VägL	Väglag (1971:948)
ÄPBL	Plan- och bygglag (1987:10) (upphävd 2011-05-02)

#### **Begrepp**

Allmän tomt	Kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (för ”allmänt bebyggande”).
BDG	Bicable Detachable Gondola. Linbanesystem med av- och påkopplingsbar gondol. Systemet består av två vagnar.
Funifor	Kabinbana med separata drivlinor till kabinerna.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Funitel	Gondolbana med två vajrar där båda har funktionen som drivvajer och bärlina.
Genomsnittsvärdet	Värdet på varje m <sup>2</sup> mark en småhusfastighet har. Beräknas utifrån fastighetens totala värde dividerat med antal m <sup>2</sup> fastigheten består av.
Gondol	Mindre transportenhet. Rymmer upp till 35 individer.
Gondolbana	I linbanesystem ingår ett flertal av små gondolenheter på samma bana. De har gemensam drivvajer och kan ha en till två extra bärlinor (undantag se funitel).
Kabin	Större transportenhet. Rymmer upp till 200 individer.
Kabinbana	Linbanesystem bestående av en eller två stora kabinenheter. Består systemet av två kabiner är de fast förankrade på samma drivlina (undantag se funifor). Används kabinernas vikt i systemet, som motvikt till varandra, kallas linbanan för pendelbana.
Lina	Sammantvinnade fibrer som bildar en längre gemensam enhet.
Linbana	Vajerburen transportanläggning för gods eller människor. Består av transportenheter som kan vara öppna (korgar, stolar) eller täckta (kabiner, gondoler). Dessa enheter hänger på vajrar eller går på mark och dras av vajrar.
Markåtkomst	Laglig rätt för stat eller kommun att tvångsvis ta mark i anspråk med äganderätt eller nyttjanderätt för att tillskapa möjlighet för ny bebyggelse eller infrastruktur.
MDG	Monocable Detachable Gondola. Linbanesystem med av- och påkopplingsbar gondol. Systemet består av en vajer.
TDG	Tricable Detachable Gondola. Linbanesystem med av- och påkopplingsbar gondol. Systemet består av tre vajrar.
Tomtmark	Fastighetsmark avsedd för bebyggelse av bland annat bostad, garage, förråd eller annan mindre byggnad, trädgård, parkeringsplats eller gårdsplan.
Vajer	Sammantvinnade metalltrådar och bildar en längre gemensam enhet.



# Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

## 1 Inledning

I detta avsnitt beskrivs varför ersättningsfrågan är intressant att studera kring linbanor som anläggs i tätorter. Det framgår även varför det är fördelaktigt att nyttja linbanesystem för kollektiva transportändamål samt att det ses som ett hållbart alternativ till framtidens samhällsbehov av transporter. Här presenteras också studiens syfte och de frågeställningar författarna valt att besvara.

### 1.1 Bakgrund

Samhällsutvecklingen visar på en urbaniseringstrend. Förtätning av städer ses då som den rationella vägen att gå för att tillmötesgå det växande behovet av bostäder. Förtätning innebär att fler människor och deras bostäder måste samsas på en till storlek oförändrad yta. Fler människor innebär också ett ökat behov av transportmedel. Därför måste infrastruktur och kollektiva transporter anpassas till behovet, helst utan att mer mark tas i anspråk. Linbanor kan då vara ett alternativ till de traditionella kollektiva transportmedlen. Under 2000-talet har närmare trettio linbanor anlagts i städer runt om i världen. Fördelar med linbanor i tätbebyggda miljöer är det ringa markutrymme anläggningen kräver. Linbanor kan dras fram i svårtillgänglig terräng, vilket också möjliggör nya kommunikationsleder som inte varit möjliga tidigare, till exempel över stora vattendrag och i kuperat landskap. En linbana medger också hög turtäthet och kapacitet samt ses som ett energieffektivt och miljövänligt alternativ<sup>1</sup>.

I Sverige har linbana som kollektivtrafik diskuterats i ett flertal städer som Kiruna, Sundsvall, Sollentuna och Göteborg. I Göteborg har frågan diskuterats en längre tid och en linbana över Göta Älv är sedan februari 2016 i projekteringsstadiet. För ena sidan av älven finns ett planförslag<sup>2</sup> framtaget som är under samråd.

För att anlägga en linbana behöver mark tas i anspråk. Det kan medföra intrång i enskilda fastigheter för att bereda plats för anläggningen. När det allmänna tar mark i anspråk skall den enskilde fastighetsägaren kompenseras. Då linbana som *kollektivtrafik inom tätbebyggt område* är ett nytt fenomen i Sverige, finns det frågor kring hur ersättning för intrånget av linbanan ska bedömas. Det uppstår också frågor kring de störningar som linbanan medför och den påverkan det har på omgivningen.

### 1.2 Problembeskrivning

Linbana som kollektivt transportmedel finns i ett antal städer i världen, exempelvis London, Rio, Ankara och New York. Liknande anläggningar existerar i de svenska fjällen och dess skidorter i form av skidliftar. Skillnaden är dock att skidliftar inte ingår i det kollektiva trafiksystemet utan är en del av skidanläggningen på fastigheten den är

---

<sup>1</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 11.

<sup>2</sup> Stadsbyggnadskontoret; Göteborgs Stad, 2015.

## **Linbana i tätbebyggt område**

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

belägen. Bostäder i dess närhet är oftast för tillfälligt boende och närheten till liftsystemet ses som en värdehöjande faktor. En linbana som kollektivt transportmedel i tätbebyggt område kommer i regel att beröra flertalet permanenta boenden. Anläggandet av den kommer förmodligen att beröra både detaljplanlagd mark och flera olika fastigheter med olika markanvändning. En fråga som då uppstår är vilka typer av markinträng anläggningen kan medföra, samt vilken ersättningsprincip som ska gälla för intrången?

En linbana bedöms också medföra störningar för boende och befintliga verksamheter. Exempel på störningar som kan uppkomma är buller, insyn, skuggbildning och förfulad landskapsbild. För att hantera bedömningen om störningen är ersättningsgill, kan ledning sökas bland verksamheter som ger jämförbara störningar. Frågan är då vilka verksamheter som är jämförbara? Kan jämförelser göras med exempelvis vindkraftverk angående periodvisa skuggbildningar, och vilken betydelse har det för ersättningsbedömningen av störningar att linbanan anläggs i tätortsmiljö?

Detta leder vidare till frågor om vilken grad av störning en fastighetsägare ska behöva tåla utan att kunna kräva ersättning? Kan störningar från en linbana anses skäliga med hänsyn till Orts- och allmänvanlighetsrekvisiten?

Genom studien önskas uppnå en klarhet av hur lagstiftningen kring intrångs- och störningsersättningar ska tolkas vid anläggande av linbanor som kollektivt transportmedel inom tätbebyggda områden. Detta för att underlätta bedömningen vid framtida anläggning av linbanor.

### **1.3 Hållbar utveckling**

Undersökningen kan bidra till att möjliggöra ett effektivt och miljövänligt transportalternativ. En linbana tar lite mark i anspråk jämfört med andra transportmedel på mark, vilket lämnar möjlighet att nyttja mark för andra ändamål, exempelvis bostäder. På så sätt minskar behovet att ta i anspråk outnyttjad mark för byggnation. En linbana drivs med el, som kan produceras med förnyelsebara energikällor. Detta ses kunna ge ekonomisk balans i samhället genom att erbjuda ett relativt billigt transportalternativ utan att naturresurser behöver förbrukas för dess drift. Elektricitet utsöndrar inte heller förorenande partiklar och restprodukter som förorenar luften. Ljudmässigt ses det också som ett bra alternativ, då en linbana är mer tystgående än andra kollektiva färdmedel som tunnelbana, spårvagn, tåg, buss och båt. Ljudet är dessutom centrerat till ett fåtal platser. Detta ses vara i linje med hållbar ekonomi och miljö.

Att anlägga en linbana som kollektivt transportmedel ger en sammanlänkning mellan stadsdelar och kan förkorta avstånd och ge ökad tillgänglighet som kan bidra till social hållbarhet. Restider kan kortas avsevärt då linbanans sträckning kan dras ”fågelvägen” och behöver inte anpassas i lika hög grad till befintlig bebyggelse och olika

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

markförhållanden. Transport med linbana ger också en god tillgänglighet för rörelsehindrade och genom att tillåta cykeltransport på linbanor skapas förutsättningar för ökat cykelåkande. Linbanan ses därför som ett bra alternativ i strävan mot en hållbar utveckling och för att tillgodose samhällets krav på tillgänglighet för alla.

### **1.4 Syfte**

Syftet med studien är att undersöka och klargöra gällande ersättnings- och värderingsprinciper vid markintrång för linbana. Rapporten avser också att redogöra för de störningar som kan uppstå av en linbana i drift, hur dessa ska bedömas och ersättnings- och värderingsprinciper kring detta.

### **1.5 Frågeställningar**

Vilken typ av ersättnings- och värderingsprincip är tillämplig för de markintrång en linbana kan medföra inom tätbebyggt område?

Hur bedöms intrång i fastighet av det utrymme ovan mark en linbana tar i anspråk?

Vilka olika slags störningar kan uppstå vid drift av en linbana inom tätbebyggt område och under vilka förutsättningar är de ersättningsgilla?

### **1.6 Avgränsningar**

Studien behandlar anläggande av linbanor inom tätbebyggt område och behandlar inte förhållanden som berör skogs- och jordbruksmark. Studien presenterar generella ersättningsprinciper, enligt svensk lagstiftning, gällande markintrång och störningar, samt metoder för hur de kan bedömas och värderas, men avgränsas från att presentera ersättnings exakta storlek, då förutsättningar skiljer sig från fall till fall.

Studien omfattar enbart linbanor i luftplacerade system och avgränsas från markbundna system såsom funikulärer och kabeldragna skyttlar som kan jämföras med lindrivna tåg, då denna typ av anläggningar inte ses aktuella. Studien begränsas också till att gälla linbanor ämnade för transport av människor, där transport sker i slutna transportvagnar, och således inte i öppna stolliftar eller liknande.

Studien avgränsas också från hantering av så kallade byggsador som kan uppkomma under anläggningstiden för linbana.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

## **2 Metod**

Studien har gjorts med en kvalitativ ansats för att uppnå det uppställda syftet. Den är kvalitativ i det avseendet att tillvägagångssättet har varit att studera materialet på djupet, och förstå bakomliggande struktur och tanke för att kunna appliceras på frågeställningen. För att finna svar på studiens frågeställningar, har olika metoder använts för att kunna frambringa ett lämpligt och trovärdigt resultat.

### **2.1 Juridisk metod**

Studien har tagit en rättsdogmatisk ansats till problemet. Den rättsdogmatiska metoden är den allmänt vedertagna juridiska metoden och går ut på att tillämparen tolkar olika rättskällor för att finna stöd och svar till det problem den undersöker eller försöker lösa<sup>3</sup>. Rättsdogmatik som metod kan i vid bemärkelse närmast liknas vid hermeneutiken, det vill säga tolkningslära. Målet i juridisk problemlösning är i regel att genom tolkning av lag komma fram till ”bästa beslutet” rörande en speciell situation<sup>4</sup>.

Vid tolkning av rättskällor har en subjektiv lagtolkningsmetod använts. Den ansågs lämplig då frågeställningar i studien förutsätter en djupare förståelse kring hur gällande lagregler är tillämpliga för de typfall en linbana medför, både gällande ersättning för intrång och för störning. En subjektiv tolkningsmetod är tillämplig när ett fall inte kan tolkas efter lagregelns ordagranna lydelse. Det är då viktigt att försöka förstå lagstiftarens bakomliggande intentioner till lagtexten. Genom att objektivt studera förarbeten, lagkommentarer och litteratur, skapas en förståelse för lagstiftarens avsikt och syfte med lagregeln. Dessa intentioner till regeln kan då ge stöd för tolkningen<sup>5</sup>.

#### **Urval**

Urvalet av lagtext har inhämtats från doktrin. För tolkning av lagtext har information hämtats från förarbeten och lagkommentarer till aktuell lagtext samt ur doktrin. Lagtext och förarbeten har företrädesvis hämtats från Regeringskansliets rättsdatabas, medan lagkommentarer inhämtats från databaserna Zeteo och Karnov. För lagkommentarer har två forum använts för att dessa har olika författare, vilket bör ge ett bredare perspektiv jämfört med att bara använda ett forum. Zeteo och Karnov är de juridiska forum Högskolan Väst tillhandahåller.

### **2.2 Rättsfallsstudie**

En rättsfallsstudie har gjorts för att få vägledning kring bedömning av den omgivningspåverkan olika störningar från linbanor utgör, och om störningen är

---

<sup>3</sup> Karin Kulin-Olsson, 2011, s. 54.

<sup>4</sup> Karin Kulin-Olsson, 2011, s. 67.

<sup>5</sup> Karin Kulin-Olsson, 2011, ss. 77-78.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

ersättningsgill. Denna rättsfallsstudie har utmynnat i en rättsfallsanalys som presenteras under kapitel 4.

Genom att studera rättsfall kan en förståelse skapas kring hur domstolar tenderar att tolka lagen, för att sedan kunna applicera tolkningen till liknande fall. Lagtext är ofta av generell karaktär och frågor kring hur en regel ska tolkas kan därför uppstå. När prejudikat bildas av högsta instans, är det principfrågor som ställts på sin spets. Domstolen har då gjort bedömningen att de kan generalisera en övergripande norm ur avgörandet, som sedan kan verka vägledande i liknande fall. Prejudikatet fungerar därefter som ett komplement till rättsregeln<sup>6</sup>. Även rättsfall som inte är prejudicerande kan verka vägledande vid lagtolkning<sup>7</sup>.

Då domar har en prejudicerande verkan är det viktigt att förstå vilka intentioner domstolen haft med just den domen. Tolkning av rättsfallen i denna studie har därför gjorts med en subjektiv tolkningsmetod. En djupare förståelse kring domstolens intentioner har bedömts viktig för att skapa validitet i tolkningen och för att kunna generalisera domens betydelse för hur lagtexten i fortsättningen ska tillämpas i liknande fall<sup>8</sup>.

### **Urval**

Urval av rättsfall har gjorts genom sökning i Zeteo och Karnov. Valet att nyttja två olika databaser för rättsfallssökning grundas på att de delvis innehåller olika rättsfall. Rättsfallen har valts ut efter de typfall som funnits jämförbara med de frågor studien söker besvara. Huvudfokus har varit mer vägledande rättsfall från högre instans för att bättre kunna urskilja principer i bedömningar och normer för de olika störningarna. Sökord har varit skuggning, skuggbildning, störning, insyn, buller, estetiska immissioner, psykiska immissioner, 32 kapitlet miljöbalken, miljöskada, företagsskada, linbana. Rättsfall har även rekommenderats från Amanda Sterner Nordin (KTH). Andra rättsfall har funnits genom hänvisningar i lagkommentarer, förarbeten och i doktrin.

## **2.3 Intervjustudie**

För att finna stöd för tolkningar av rättskällor och rättsfall, har en respondentundersökning gjorts genom kvalitativa intervjuer med sakkunniga experter inom det juridiska området.

En respondentundersökning har som syfte att kartlägga människors uppfattning inom ett specifikt område<sup>9</sup>. Intervjuerna gavs en låg standardiseringsgrad med en låg strukturering som form, även kallat semi-strukturerad. Med det avses ett frågeformulär

---

<sup>6</sup> Bert Lehrberg, 2001, s. 104.

<sup>7</sup> Bert Lehrberg, 2001, s. 103.

<sup>8</sup> Bert Lehrberg, 2001, s. 105.

<sup>9</sup> Peter Esaiasson m.fl., 2012, s. 229.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

med ett fåtal frågor utan svarsalternativ. Intervjufrågor till respondenterna var av olika karaktär då de behandlar olika ämnesområden, se bilaga A och B. Avsikten med intervjuformen har varit att skapa ett ”öppet” samtal kring ämnet, för att generera mer utvecklande men även oväntade svar.

### **Urval**

Val av respondenter gjordes genom hänvisning från Göteborg Stads Lantmäterimyndighet. Vid en allmän förfrågan tilldelades respondenten ansvaret som kontaktperson till författarna, varför valet föll sig naturligt.

Eftersom hantering kring linbanor inom tätbebyggt område är ett nytt fenomen och direkt applicerbara rättsfall inte fanns att hitta, har en intervju valts att göras med ett tekniskt råd, på avdelning 6, Svea hovrätt (mark- och miljööverdomstolen (MÖD)), för att få stöd till de rättsfallstolkningar som genomförts. Urvalet har skett genom att respondenten föreläst om dessa frågor under vår högskoleutbildning till lantmätariingenjörer.

## **2.4 Studiens tillvägagångssätt**

Studiens tillvägagångssätt presenteras i kronologisk ordning. Inledningsvis identifierades generella principer och metoder kring ersättning och värdering av intrång och störningar. Parallellt undersöktes linbanors tekniska egenskaper, för att kunna förstå de förutsättningar som föreligger när bedömning av intrång och ersättning ska göras, samt vilka slags störningar som kan uppstå och vilken påverkan de kan medföra på omgivningen.

Det ovan nämnda har presenterats i en bakgrundsteori där läsaren ges en förståelse för de grundläggande regler och förutsättningar studien baseras på.

Den första intervjun gjordes halvvägs in i rapportprocessen med en förrättningslantmätare. Intervjun gjordes under eftermiddagen på Lantmäterimyndighetens kontor i Göteborg och pågick i en och en halv timma. Intervjun transkriberades och återsändes till respondenten för att klargöra att intervjun uppfattats rätt. Intervjuresultatet har sedan tolkats in i delar av rapporten.

På grund av brist på rättspraxis för linbanors störningseffekter, gjordes en rättsfallsanalys av fall berörande verksamheter som bedöms ge liknande störningar. Utifrån detta gjordes en bedömning av vad som bör bli gällande för linbanor.

Den andra intervjun genomfördes i slutet av rapportprocessen med en fastighetsrättslig expert från Mark- och miljööverdomstolen. Intervjun gjordes via telefon på förmiddagen, då respondenten befann sig på sitt arbetskontor. Intervjun pågick i 40 minuter. Även denna intervju transkriberades och återsändes till respondent för att klargöra att intervjun uppfattats rätt. Intervjuresultatet har sedan tolkats in i delar av rapporten.

## ***Linbana i tätbebyggt område***

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Den teoretiska bakgrundens generella ersättnings- och värderingsprinciper för intrång och störning samt den rättsfallsanalys som gjorts har legat till grund för resultatet.

Kontinuerligt under arbetets gång har även information via e-postkorrespondens inhämtats från sakkunniga inom området.

### **3 Teoretisk bakgrund**

I detta kapitel görs bland annat en beskrivning av linbana för kollektivt ändamål. Delar som berörs är definition av kollektivtrafik, linbanors hastighet, kapacitet och effektivitet samt linbana som teknisk anläggning. Det beskrivs översiktligt om de olika delarna i linbaneanläggningar samt olika alternativa utföranden på system. Kapitlet innehåller även en beskrivning av det utrymme en linbaneanläggning kan komma ta i anspråk och förutsättningar för anläggandet av den. Det görs en generell presentation av grundläggande principer kring ersättning och värdering vid ianspråktagande av mark för allmänt ändamål. Kapitlet beskriver också miljöbalkens (MB) regler för ersättningsprövning av miljöskador i form av störningar en verksamhet orsakar i sin omgivning.

#### **3.1 Linbana som kollektivt transportmedel**

Kollektivtrafik kan definieras som ett färdmedel där fler individer färdas tillsammans och där det finns en tidtabell och taxa för färden. Enligt Europastandard för offentliga persontransporter, SS-EN 13816:2002, ges följande karaktärsdrag på kollektivtrafik:

- vara öppen och tillgänglig för alla, både för individer och grupper
- vara offentligt annonserad
- ha fasta tider eller fast turtäthet och fasta trafikeringsstider
- ha fasta hållplatser och rutter eller tydligt definierat trafikeringsområde eller start- och målpunkt
- kontinuerligt erbjuda resor
- priset är annonserat

Kollektivtrafik får heller inte vara begränsad till färdmedel, ägare till fordonet eller infrastrukturen, längden på ruten, förbokningsbehov, betalningssätt eller leverantörens rättsliga ställning<sup>10</sup>.

Sett till världen är linbana som kollektivt transportmedel inget nytt fenomen. I stadsmiljö har det under 2000-talet skett en stor utveckling inom området. De linbanesystem som står för den största ökningen är gondolbanor, med avkopplingsbart fäste<sup>11</sup>. Under punkt 3.1.1.2 ges en förklaring till systemet.

---

<sup>10</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 15.

<sup>11</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 38.



## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Fram till 2013 fanns omkring 35 linbanesystem i stadsmiljö och fler var under utredning. Av dessa fanns knappt ett tiotal före år 2000 och merparten av dem är av typen kabinbana<sup>12</sup>.

I Sverige finns idag linbanor med funktion som lifts-system vid skidanläggningar och som turiständamål. Linbana som kollektivt transportmedel, och i stadsmiljö, är dock något nytt<sup>13</sup>.

Fördelar med linbana som kollektivt transportmedel är att den möjliggör framkomlighet i terräng som anses oframkomlig för andra transportmedel. Linbanan är lättillgänglig för individer med funktions- och rörelsehinder, rollatorer, barnvagnar och cyklister. Den tar förhållandevis liten markyta i anspråk jämfört med andra kollektivsystem. Sträckningen kan ofta dras fågelvägen, vilket minskar resvägen och den kan hålla hög turtäthet utan att personalkostnader ökar nämnvärt (då mycket sköts per automatik). Systemet ses driftsäkert med få störningar och ses hålla tidtabeller bra då den bara är beroende av sin egen infrastruktur. Miljömässigt ses systemet som ett bra alternativ då det kan drivas med en elmotor som inte genererar utsläpp på platsen<sup>14</sup>. Systemet är energieffektivt, nästan ljudlöst och trafiksäker. Linbanans driftskostnader är låga och byggtiden är kort då i princip hela anläggningen kan byggas samtidigt. Kostnad för investering av linbana ligger generellt högre än för investeringar av buss, men lägre än investeringar av spårväg. Vid en jämförelse av annan infrastruktur över älv hamnar dock kostnaden för linbana betydligt lägre än alternativ<sup>15</sup> som buss, spårvagn, båt eller tåg<sup>16</sup>.

Nackdelar med linbana som kollektivt transportmedel är att gestaltningen av anläggningen måste anpassas till omgivningen för att inte verka stötande då den medför ett storskaligt inslag i stadsmiljön eller kan ge oönskad insyn i bostäder, trädgårdar och innegårdar. Transporter kan upplevas skrämmande för höjdrädda och otrygghet kan uppstå då gondolerna är obemannade och bytespunkter (stationer) kan upplevas odsliga om placeringen inte noga beaktas för att undvika detta eller att stationerna bemannas<sup>17</sup>. Linbanan har bara möjlighet att byta färdriktning på stationer, vilket kan innebära att många fastigheter behöver korsas i tät bebyggelse. Vid en jämförelse med buss- och spårvagnshållplatser kräver linbanor relativt stora stationer för av- och påstigning<sup>18</sup>.

Maxhastighet på en linbana är ungefär 20-30 km/tim beroende på vilket system som används. Jämfört med annan kollektivtrafik i stadsmiljö håller den konkurrenskraftig

---

<sup>12</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 18.

<sup>13</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 6.

<sup>14</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 42.

<sup>15</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 3.

<sup>16</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 6.

<sup>17</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 3.

<sup>18</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 43.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

hastighet, men jämfört med glesbygd klassas hastigheten som låg<sup>19</sup>. Vid hård sidovind kan dock hastigheten behöva sänkas beroende på system<sup>20</sup>.

Kapacitet för kabinbanor beror på linbanans längd, kabinernas storlek, system och hastighet samt rörelsemönster, se punkt 3.1.1.2. Maximal teoretisk kapacitet att transportera människor är ungefär 2 800 personer per timme och riktning. En förutsättning då är dock att systemet är kort och hastigheten hög. Tekniken för kabinbanor gör att turtätheten är låg och väntetiden kan bli lång. Av dessa skäl ses kabinbanor inte som ett lämpligt alternativ till kollektivtrafik<sup>21</sup>.

Kapaciteten för gondollinbanor är hög, framför allt med de av- och påkopplingsbara gondolerna, se punkt 3.1.1.2. Maximal teoretisk kapacitet uppskattas till 3 600-6 000 personer per timme och riktning, beroende på system och väderförhållanden<sup>22</sup>. Kapaciteten kan jämföras med spårväg, men med skillnaden att kapaciteten för gondolbanor inte minskar under högtrafik, utan kan behållas under hela driftstiden utan att turtäthet eller driftskostnader förändras<sup>23</sup>.

Antalet stationer i en linbanas system påverkar restiden, investeringskostnad och driftkostnad. Driftskostnaden ökar på grund av bemanningsbehovet på stationer<sup>24</sup>. Däremot behövs ingen förare för att driva anläggningen, vilket gör att oavsett turtäthet behöver inte driftskostnaden öka<sup>25</sup>.

Sett till personkilometer ses gondollinbanor som det mest energieffektiva kollektivtrafiksystemet. I linbanesystem med stora höjdskillnader kan dessutom de nedåtgående gondolernas vikt balansera upp vikten för de uppåtgående, vilket gör att den totala transportvikten jämnas ut och det endast är vikten av resenärer som belastar motorn. Ofta drivs systemet med en elmotor vilket också ses som miljövänligt, givetvis beroende på hur elen produceras, då det inte ger ifrån sig några utsläpp på plats<sup>26</sup>.

### **3.1.1 Linbana som teknisk anläggning**

För att bedöma utrymmesbehovet för en linbaneanläggning, beskrivs nedan översiktligt och generellt de ingående delar och behov olika system och anläggningar kan kräva. Några exakta mått kan således inte göras utan storleken är avhängt val av system, banlängd (med avseende på antal stationer och pelarstöd), tillgängligt markutrymme (vilken typ av station som krävs) och höjd på anläggning (för att lämna behövlig frihöjd av säkerhetsskäl med mera) måste beaktas i det enskilda fallet.

---

<sup>19</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 3.

<sup>20</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 31.

<sup>21</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 28.

<sup>22</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 31.

<sup>23</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 45.

<sup>24</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 46.

<sup>25</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 8.

<sup>26</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 36.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

### 3.1.1.1 Tekniska system

De tekniska systemen för hängande linbanor kan variera. Gemensamma grundläggande delar är dock:

- kabiner/gondoler som människor transporteras i
- stationer
- pelarstöd
- vajrar/linor<sup>27</sup>

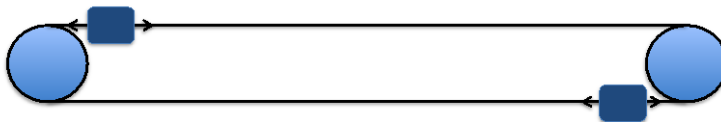
Tekniska delar som kan variera är:

- rörelsemönster (reversibelt eller cirkulerande)
- antalet kabiner/gondoler
- kabinen/gondolen kan kopplas av och på
- antalet vajrar/linor som används i systemet
- stationer och pelarstöd
- linjesträckning<sup>28</sup>

### 3.1.1.2 Rörelsemönster och kopplingar

Ett reversibelt rörelsesystem kallas ofta för kabinbanor eller jigback, och innebär att kabinen byter riktning på stationen, likt en vertikal hiss med motvikt, se figur 1. Konstruktionen för traditionella kabinbanor består av en eller två stora kabiner där varje kabin kan rymma upp till 200 personer. Kabinerna sitter fast på samma drivvajer och har en till två bärlinor som håller upp kabinen. Skulle behov finnas av en mellanstation för linbanan, måste den placeras mitt mellan systemets ändstationer eftersom de båda kabinerna bara möts där och påverkas av att den ena kabinen stannar för av- eller påstigning för passagerare.

En variant på reversibelt system är det så kallade funifor-systemet. Det innebär att systemet drivs med två separata drivlinor, vilket medför att kabinerna kan förflyttas oberoende av varandra. Detta system är dock betydligt dyrare än det traditionella då bland annat antalet motorer och andra ingående komponenter måste fördubblas<sup>29</sup>.



**Figur 1** Reversibelt system.  
Skapad av författarna.

<sup>27</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 27.

<sup>28</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 7.

<sup>29</sup> Magnus Olsson, 2011, ss. 27-28.

## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

Ett cirkulerande rörelsesystem innebär att drivvajern driver ett flertal mindre gondoler i samma riktning, runt i en sluten bana, se figur 2. Gondolerna är jämt fördelade över hela banan. Detta system har möjlighet till av- och påkopplingsbara grepp till gondolen eller fasta där gondolen är fast förankrad på drivvajern.

Kopplingsbara gondoler sitter fast på drivvajern med en klämma. Vid stationer kopplas dessa automatiskt loss och gondolen bromsas in till krypfart, eller stannas helt, med hjälp av kedjor och hjul inne på stationen inför passagerarnas avstigning. Efter påstigning accelereras farten upp och kopplas på drivlinan igen<sup>30</sup>.

Pulsbanor är ett cirkulerande rörelsesystem som kännetecknas av att gondoler sitter fast i grupper om 2-6 stycken, med ett ofta stort avstånd mellan dessa grupper. När en grupp gondoler befinner sig på drivstationen befinner sig en annan grupp på ändstationen, och av- och påstigning sker samtidigt på dessa. Denna variant av cirkulerande fast bana har ofta låg kapacitet<sup>31</sup>.



Figur 2 Cirkulärt system.  
Skapad av författarna.

#### 3.1.1.3 Drivsystem och vajrar

Kabiner/gondoler på en linbana förankras på vajrar (permanent eller avkopplingsbart) som drivs genom roterande gummihjul eller av ett system med kedjor. De kopplingsbara gondolbanorna kan bestå av 1-3 vajrar. Beroende på antalet vajrar och teknik får systemet olika egenskaper. Detta gäller framför allt kapacitet och hastighet<sup>32</sup>. Systemen betecknas med:

MDG (Monocable Detachable Gondola) består av en vajer som både driver gondolen framåt och bär upp dess tyngd. Detta är den vanligaste varianten av gondolbana. Uppstår kraftiga sidovindar över 12 m/s måste hastigheten sänkas och vid vindstyrkor över 20 m/s måste anläggningen stängas av<sup>33</sup>.

BDG (Bicable Detachable Gondola) består av två vajrar där en vajer driver gondolen framåt och en vajer är fast förankrad i ändstationerna och fungerar som bärlina. Detta system kan hålla en något högre hastighet och ha längre mellanrum mellan pelarstöden än MDG. Om hastigheten sänks något klarar systemet vindförhållanden upp till 22 m/s<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 29.

<sup>31</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 8.

<sup>32</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 8-9.

<sup>33</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 31.

<sup>34</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 32.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

TDG	(Tricable Detachable Gondola) består av tre vajrar. En vajer driver gondolen framåt och två vajrar är fast förankrade i ändstationerna och fungerar som bärlinor. Dessa gondoler är relativt stora och kan liknas med kabinbanor. En skillnad är dock att då gondolen är avkopplingsbar från drivvajern, behöver inte resten av gondolerna stoppas och påverkas vid av- och påstigning på stationer. Systemet klarar vindstyrkor upp emot 28 m/s och klarar längre mellanrum mellan pelarstöden än BDG <sup>35</sup> .
Funitel	liknar BDG-systemet med två vajrar. Dessa är placerade med cirka tre meters avstånd och båda har en drivande och bärande funktion. Bredden på de två vajrarna gör att systemet klarar vindstyrkor upp mot 30 m/s <sup>36</sup> .

En gondolbana drivs vanligtvis med en elmotor i en av ändstationerna. Detta medför att inga frihöjd i form av växthusgaser, svaveloxid, kväveoxid eller partiklar sker. Linbanor är energieffektiva genom att de bara drivs med en motor och med konstant fart. Bullerstörningar kan komma från motorn om den inte isoleras eller från pelarstöden, då en gondol passerar<sup>37</sup>.

### 3.1.1.4 Linjesträckning, stationer och pelarstöd

Linbanesystem består av ett antal stationer och pelarstöd som vajrar knyter samman. Stationen där linbanans motor är belägen kallas för *drivstation*. Den fungerar också som av- och påstigningsstation. *Ändstationen* är stationen där linbanan slutar och återvänder mot drivstationen igen. Dessa stationer har två kopplingar, en avkoppling och en påkoppling av gondoler. Även denna station fungerar som av- och påstigningsstation. Mellan dessa yttre stationer kan *mellanstationer* anläggas där också av- och påstigning är möjligt<sup>38</sup>.

Dessa mellanstationer kan också användas för att ändra riktning på linbanan eftersom vajrar bara kan dras rakt mellan två stationer. När en gondol ska byta riktning kopplas den loss från drivvajern och transporteras på skenor till en annan drivvajer. Totalt har varje mellanstation fyra kopplingar (en avkoppling och en påkoppling i vardera riktningen)<sup>39</sup>.

Beroende av vilket system och i vilken terräng linbanan byggs varierar behovet av pelarstöd på en sträckning. De bör vara minst åtta meter höga då gondolbanor bör ha en frihöjd på minst fem och en halv meter beroende på vad som krävs för mark- och vattenanvändningen under<sup>40</sup>. I vissa fall kan pelarstödet sträcka sig upp mot närmare 100 meter<sup>41</sup>.

---

<sup>35</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 32.

<sup>36</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 33.

<sup>37</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 36.

<sup>38</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 8-9.

<sup>39</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 8-9.

<sup>40</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 33.

<sup>41</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 8-9.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

För de olika systemen med av- och påkopplingsbara fästen kan pelarstöden placeras med följande ungefärliga distanser:

MDG	100 - 300 meter
BDG	1500 meter
TDG	3000 meter
Funitel	500 - 1000 meter

Undantag finns dock och gällande MDG finns en befintlig linbana med 900 meter mellan pelarna <sup>42</sup>.

Vid en jämförelse av andra kollektivtrafiksystem tar linbanor liten markyta i anspråk. Stationer kan integreras i byggnader och pelarna tar inte stor plats. Dessutom möjliggör linbanor en framkomlighet över vattendrag och tvära branter, otillgängliga miljöer och barriärer, där framkomligheten för andra kollektivtransporter är svåra eller omöjliga. Det markutrymme som behövs för de olika systemens pelarstöd varierar med teknik, systemets kapacitet och avstånd mellan pelarna. Kapaciteten bedöms utifrån gondolernas storlek, hur tätt de är placerade och hastighet på transporten. Det generella utrymmet är:

MDG	0,8 - 2,5 kvadratmeter (0,5 - 1,5 meter i diameter)
BDG	3 - 5 kvadratmeter (2 - 3 meter i diameter)
TDG	25 kvadratmeter
Funitel	3 - 5 kvadratmeter (2 - 3 meter i diameter) <sup>43</sup>

Stationsavståndet bör inte understiga 800 meter. De kan vara belägna på marknivå eller ovan marknivå. Dessutom behöver en depå finnas för avkopplingsbara gondoler, där de kan förvaras när de inte används eller då de underhålls. En drivstation (eller slutstation) med depå, kräver en markyta på ungefär 800 kvadratmeter medan övriga stationer kan byggas mindre<sup>44</sup>.

Stationsstorlek varierar beroende på vajerns höjd över mark då den kommer in på stationen. Befinner sig stationen på marknivå blir den lättillgänglig för passagerare men yta behövs för att leda gondolen upp och ner från stationen. Befinner sig stationen ovan marknivå tas minder mark i anspråk men stationen kräver hiss och liknande lösningar som minskar tillgängligheten och ger en relativt dyr stationslösning. Den dyraste lösningen är då vajern kommer in till stationen ovan marknivå, där gondolen kopplas

---

<sup>42</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 8-9.

<sup>43</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 8-9.

<sup>44</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 12.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

loss och transporteras ner till en station på marknivå<sup>45</sup>. Minsta möjliga stationsstorlek för olika system är:

BDG            32 meter lång, 12,5 meter bred, 10 meter hög

TDG            38 meter lång, 20 meter bred, 11,5 meter hög

Funitel        36 meter lång, 14,5 meter bred, 9 meter hög<sup>46</sup>

Gondoler i systemen MDG och BDG rymmer vanligtvis sittplatser för 4-16 resenärer. Gondoler i funitel-system rymmer upp till 24 resenärer. TDG kan bära upp gondoler med sittplatser för närmare 35 resenärer<sup>47</sup>. Gondoler är oftast så rymliga att de även har plats för barnvagnar, rullstolar, rollatorer och cyklar<sup>48</sup>.

Säkerhetsmässigt finns EU-krav på att varje linbanesystem ska ha en reservdriftsanläggning med en oberoende energiförsörjning, som komplement till ordinarie driftsanläggning<sup>49</sup>.

Då linbanor bara kan dras i raka linjer mellan stationer bidrar det till att det i täta miljöer kan vara svårt att hitta sträckningar som inte korsar fastigheter. Komponenter i ett linbanesystem har en livslängd på 20-50 år, beroende på användningsfrekvens och belastning<sup>50</sup>.

### 3.2 Förutsättningar för att anlägga linbana

En förutsättning för anläggande av linbana är att mark finns tillgänglig för uppförandet av anläggningen<sup>51</sup>. Delar som behöver ta mark i anspråk är stationsbyggnader och pelarstöd<sup>52</sup>, men även utrymmet i luften där vajern dras fram och gondoler cirkulerar behöver någon form av rättighet. I Göteborg planeras, enligt deras åtgärdsvalsstudie<sup>53</sup>, för ett TDG-system. Där bedöms markåtkomst per pelarstöd ligga runt 25x25 meter.

Det kan även behövas bygglov och detaljplan. Bygglovspliktiga anläggningar anges i plan- och byggförordningen (PBF) 6 kap. 1 §. I paragrafens första punkt nämns bland annat kabinbana som bygglovspliktig. I remissvaren till förstudien<sup>54</sup> om linbana i Göteborg diskuteras om linbana med *gondoler* kan räknas in under kategorin *kabinbana* och därmed vara bygglovspliktig enligt PBF 6 kap. 1 § 1p<sup>55</sup>. Begreppet kabinbana är ett tillägg i paragrafen och infördes i samband med ändringar av miljöskyddslagen (ML). I

---

<sup>45</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 34.

<sup>46</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, ss. 11-12.

<sup>47</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 31.

<sup>48</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 12.

<sup>49</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 13.

<sup>50</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013, s. 16.

<sup>51</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2016, s. 50.

<sup>52</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2016, s. 18.

<sup>53</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2016, s. 18.

<sup>54</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2013.

<sup>55</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2014, s. 23.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

förarbetet till ändringen nämns att införandet var ett förtydligande, så att ingen tvekan skulle råda om att det är hela anläggningen som ska prövas. Eftersom anläggandet av kabinbanor alltid torde innebära ett uppförande av redan bygglovspliktiga byggnader, som stationer för av- och påstigning, är också kabinbanan bygglovspliktig<sup>56</sup>.

När en anläggning är bygglovspliktig kan det under vissa förutsättningar även krävas detaljplan, för att reglera markanvändningen och skapa byggrätt. I plan- och bygglagens (PBL) 4 kap. 2 § anges kraven för när en kommun ska upprätta en detaljplan. I regelns första stycke 3p, anges att detaljplan ska upprättas för byggnadsverk om de är bygglovspliktiga och om dess användning kan få en betydande inverkan på omgivningen. I lagkommentaren till PBL 4 kap. 2 §, nämns de byggnadsverk som enligt PBF 6 kap. 1 § kan anses ha en betydande inverkan:

*Man torde kunna utgå ifrån att nästan alla de ovan uppräknade bygglovskrävande anläggningarna – om de är av någon omfattning – kan få en betydande inverkan på omgivningen<sup>57</sup>.*

Vad som menas med "betydande inverkan på omgivningen" framgår av regeringens uttalande i förarbetet till nya PBL:

*Utöver miljöpåverkan får uttrycket "betydande inverkan på omgivningen" även anses omfatta betydande inverkan på landskapsbilden eller på den arkitektoniska stadsmiljön eller på förutsättningarna för trafiken eller på förutsättningarna för friluftslivet<sup>58</sup>.*

Under 4p andra stycket, anges dock att trots bestämmelserna i 3p, behövs inte detaljplan om byggnadsverket kan prövas i en bygglovsprövning och att det inte medför någon betydande miljöpåverkan.

Om detaljplan ska innefatta en linbana, måste också lämpliga planbestämmelser anges för markanvändningen<sup>59</sup>. I planförslaget till "Detaljplan för Blandad stadsbebyggelse vid Järnvägsgatan m fl inom stadsdelen Masthugget i Göteborg<sup>60</sup>", används som huvudsaklig markanvändning (T) - trafik som användningskategori på kvartersmark för linbanestation eller mark som får överbyggas med linbanetorn. Användning av kvartersmark för allmännyttiga ändamål brukar benämnas kvartersmark för annat än enskilt bebyggande eller "allmän tomt". Även egenskapsbestämmelsen (t) – markreservat för linbanetrafik för att reglera om minsta fri höjd från mark (15 meter)

<sup>56</sup> Prop. 1992/93:60 s 28.

<sup>57</sup> Zeteo, lagkommentar till PBL 4 kap. 2 § 1 st.

<sup>58</sup> Prop. 2009/10:170, s. 195.

<sup>59</sup> PBL 4 kap. 5 §.

<sup>60</sup> Stadsbyggnadskontoret; Göteborgs Stad, 2015, plankarta 1 och 2.



## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

förekommer, samt att vissa allmänna platser tillåts överbyggas eller underbyggas med viss angiven användning (bland annat för linbana).

Boverkets allmänna råd<sup>61</sup> ger följande beskrivning av användningen (I);

*Användningen trafik bör tillämpas för områden för väg- och spårtrafik samt vägreservat. Användningen trafik bör betecknas T...*

Egenskapsbestämmelser som avser markreservat, exempelvis (t), beskrivs i de allmänna råden som;

*Administrativa bestämmelser om markreservat för allmännyttiga ändamål innebär att ett område eller utrymme reserveras för att ge utrymme för ett visst allmännyttigt ändamål. Markreservat bör bara tillämpas om det på ett rimligt sätt kan kombineras med den huvudsakliga markanvändningen.*

I ovan nämnda detaljplan från Göteborg, kombineras markanvändningen (I) – trafik med markreservat (t).

### 3.3 Egendomsskydd

Europakonventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, Artikel 1, från år 1952, hanterar lagstiftning kring skydd för egendom. Artikeln anger att ingen ska berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse, förutsatt att det anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. Artikeln ger även staten rätt att instifta nödvändiga regler för att reglera att egendomar nyttjas i överensstämmelse med det allmännas intresse, så kallat markåtkomstregler<sup>62</sup>.

Tillämpning av denna artikel medför att vid inskränkning av rätten att nyttja sin egendom, måste en rimlighetsavvägning göras mellan det allmännas och den enskildes intresse, den så kallade *proportionalitetsprincipen*. I svensk lag har denna regel implementerats i grundlagen genom regeringsformen (RF) 2 kap. 15 §<sup>63</sup>. Här har regeln preciserats till att inskränkning endast får ske om det gäller *angelägna* allmänna intressen, som samhällets behov av mark för bland annat gator och andra kommunikationsleder med mera<sup>64</sup>. I RF 2 kap. 15 § framkommer att den som tvingas avstå egendom (exproprieras) också ska vara tillförsäkrad full ersättning. Hur ersättning ska bestämmas anges i lag<sup>65</sup>.

---

<sup>61</sup> Boverket, 2014, ss. 8 och 15-17.

<sup>62</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 27.

<sup>63</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 28.

<sup>64</sup> Prop. 1993/94:117, s. 15-16.

<sup>65</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 28.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

### 3.3.1 Egendom och äganderätt

Då både Europakonventionen och RF 2 kap. 15 § anger att egendom som avstås enligt dessa regler ska ersätts, måste en definition av vad som är egendom klargöras.

I jordabalken (JB) 1 kap. 1 § beskrivs fast egendom som jord. Jorden avser jordytan av mark- och vattenområden inom det svenska territoriet. Jordytan avser även det utrymme som finns under och över själva jordytan. Detta innebär att även luftrummet ovan jordytan klassas som fast egendom. Exakt avgränsning för en egendom i vertikalled anges inte (undantaget 3D-fastighet) utan utgörs av en praktisk gräns av vad som är reellt möjligt att använda. Jordytan är indelad i fastigheter som avgränsas horisontellt (traditionell fastighet) eller horisontellt och vertikalt (3D-fastighet)<sup>66</sup>. Utöver den fasta egendomen finns även fastighetstillbehör som byggnader, anläggningar och träd på fastigheten som är ämnade för stadigvarande bruk (inte tillfälliga)<sup>67</sup>. Äganderätten begränsas av inskränkningar genom lag, så kallade *legala inskränkningar*. Äganderätten är således negativt bestämt genom att fastighetsägare har befogenhet att råda över sin fastighet utom vid de fall som är omnämnda i lagtext.<sup>68</sup> Äganderätten kan grovt delas upp i tre kategorier av de rättigheter den innefattar:

- Rätt att använda egendom för pågående markanvändning.
- Rätt att utesluta andra från att nyttja egendomen (med undantaget för allemansrätten i RF 2 kap. 15 §).
- Rätt att överlåta egendom (sälja och upplåta rättigheter)<sup>69</sup>.

### 3.4 Markåtkomst

Samhället är under konstant förändring. Om ett angeläget allmänt samhällsintresse finns, kan det medföra att enskilt ägd mark behöver förvärvas eller tas i anspråk för att tillgodose dessa intressen (ändamålet med ianspråktagandet ska vara nyttigt för samhället). Om ingen överenskommelse med berörd fastighetsägare och kommun kan nås, finns det legala möjligheter för kommunen att tvångsvis komma åt marken genom myndighetsbeslut. *Markåtkomst* är ett begrepp som används för den typ av expropriativt förfarande där det allmänna, stat eller kommun, tvångsvis tar mark i anspråk<sup>70</sup>.

För linbana kan markåtkomst behövas för stationsbyggnader med omkringliggande infrastruktur, de pelarstöd som bär upp linbanan mellan stationer och utrymmet i luften för själva vajern som gondoler transporteras på. Markåtkomstregler finns i lagar som expropriationslagen (ExpL), plan- och bygglagen (PBL), ledningsrättslagen (LL) och fastighetsbildningslagen (FBL)<sup>71</sup>. Eftersom linbana kan behöva både bygglov och

<sup>66</sup> Zeteo, lagkommentar till JB 1 kap. 1 §.

<sup>67</sup> JB 1 kap. 2 §.

<sup>68</sup> Peter Ekbäck, 2000, ss. 29-30.

<sup>69</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, ss. 29-31.

<sup>70</sup> Peter Ekbäck, 2000, s. 5.

<sup>71</sup> Peter Ekbäck, 2000, s. 5.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

detaljplan för att anläggas, ses lagrum som ExpL, PBL och FBL som mest tillämpliga. Dessa kommer därför behandlas nedan.

### 3.4.1 Expropriationslagen

Expropriationslagen är en generell lag och i ExpL 1 kap. 1 § framgår att fastighet som inte tillhör staten får tas i anspråk med äganderätt, nyttjanderätt eller servitut. Lagen tillåter även att särskilda rättigheter som nyttjanderätt och servitut får ändras eller upphävas. I ExpL 2 kap. specificeras de ändamål som tillåter expropriation enligt denna lag. Vid expropriation får inte mer mark än nödvändigt för ändamålet exproprieras<sup>72</sup>, och den exproprierande har en skyldighet att sannolikhetsbevisa<sup>73</sup> sitt behov av marken. Enligt förarbeten till ExpL<sup>74</sup> har kommuner i princip företräde till mark som behövs för samhällsbyggnadsändamål. Detta gäller även om markägaren själv har möjlighet att bebygga marken<sup>75</sup>. För expropriation i redan bebyggda områden måste dessutom byggnadsåtgärder vara väsentliga från allmän synpunkt, främja ett planmässigt byggande och påbörjas inom överskådlig tid<sup>76</sup>.

ExpL 2 kap. 2 § ger tillåtelse att använda expropriation (markåtkomst) för att tillgodose ett anläggningsutrymme för ett allmänt behov av samfärdsel, transport och annan kommunikation. Detta avser kommunikationsändamål som väg, järnväg, spårväg, flygplats, hamn, telekommunikation med mera<sup>77</sup>. Enligt gällande lagordning ska det lagrum med högst dignitet gälla före det med lägre dignitet (*lex superior derogata legi inferior*). Detta gör gällande att grundlagar gäller före speciallagar, som i sin tur gäller före generella lagar<sup>78</sup>. Det medför att om det finns speciallagar för något av ändamålen i ExpL, till exempel lagen om byggande av järnväg (LBJ), LL eller väglagen (VägL), ska de användas före ExpL<sup>79</sup>. Speciallagstiftning rörande markåtkomst för andra ändamål finns också, till exempel PBL, FBL, anläggningslagen (AL) och MB. Trots att speciallagar gäller före generella, är dessa ändå beroende av ExpL när det gäller ersättningsregler<sup>80</sup>.

ExpL 2 kap. 12 § delger att expropriation inte får användas om ändamålet kan tillgodoses på annat sätt eller att olägenheter från allmän och enskild synpunkt överväger de fördelar som kan vinnas genom expropriationen. Vid avgörandet för vad som är allmänt intresse ställs tre generella villkor:

---

<sup>72</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 33.

<sup>73</sup> Prop. 1971:122, s. 159.

<sup>74</sup> Prop. 1971:122, s. 157.

<sup>75</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, ss. 32-33.

<sup>76</sup> ExpL 2 kap. 1 § 3 st.

<sup>77</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, ss. 39-40.

<sup>78</sup> Bert Lehrberg, 2001, s. 135.

<sup>79</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 34.

<sup>80</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, ss. 39-40.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

- 
- Ändamålet ska vara samhällsekonomiskt lönsamt.
  - Ändamålet måste vara av hög vikt (grundläggande för att något ska ha ändamålsenlig funktion).
  - Det är uteslutet att lokalisering för intrånget inte kan ske på annan plats.

Ett grundläggande motiv till lagstiftning för expropriation är att undvika orimliga försäljningspriser till en köpare som har ett trängande behov av att köpa ett specifikt markområde. Genom att andra markalternativ är uteslutna ger det markägaren en stark förhandlingsposition gentemot köparen. Detta kan bidra till att priset trissas upp och hamnar långt över vad som hade gällt om det hade varit en normal frivillig försäljning. Syftet med regeln är således att ersättningen ska motsvara summan av vad en sådan frivillig försäljning hade åstadkommit<sup>81</sup>.

### 3.4.2 Plan- och bygglagen

Enligt PBL är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark- och vattenområden<sup>82</sup>, vilket också brukar beskrivas som det kommunala planmonopolet. Planmonopol innebär att det är kommunen som avgör när, var och hur en detaljplan ska upprättas<sup>83</sup>. Vid beslut ska både allmänna och enskilda intressen beaktas enligt den så kallade *proportionalitetsprincipen* i PBL 2 kap. 1 §<sup>84</sup>.

När ny detaljplan upprättas kan markåtkomst för allmän plats och kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (även kallat allmän tomt) tillgodoses med stöd av PBL 6 kap. 13 §. Regeln medger en rätt för kommunen att lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplan ska användas för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap eller kvartersmark för annat än enskilt bebyggande. Begreppet utrymme avser tredimensionella fastighetsutrymmen. Kommunen kan således förutom mark också ta i anspråk utrymmen som inte avser markytan<sup>85</sup>. Enligt PBL 14 kap. 14 § har kommunen även en skyldighet att lösa in mark eller utrymme som planlagts för allmän plats eller allmän tomt, om fastighetsägaren begär det.

PBL 6 kap. 13 § 2p. komplicerar kommunens inlösenmöjligheten något, då den innehåller rätt att lösa in marken endast om markens eller utrymmets användning inte kan säkerställas ändå, för avsett ändamål. Om till exempel en idrottsanläggning ägs av en idrottsförening och planläggs som allmän tomt för idrottsändamål i detaljplan, är det inte säkert att kommunen har lösenrätt till marken om idrottsföreningen kan säkerställa det i detaljplanen angivna ändamålet<sup>86</sup>.

---

<sup>81</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 15, 18 samt 34. Thomas Kalbro, 2004, s. 265-267.

<sup>82</sup> PBL 1 kap. 2 §.

<sup>83</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 44.

<sup>84</sup> Prop. 2009/10:170, s. 413.

<sup>85</sup> Prop. 2004/05:169, s. 1.

<sup>86</sup> Zeteo, lagkommentar till PBL 6 kap. 13 § (kommentarens första stycke). Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 123.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

### 3.4.3 Fastighetsbildningslagen

Markåtkomst för allmän plats eller kvartersmark för annat än enskilt bebyggande är enligt lag tillåtet enligt PBL. Även ExpL ger legal rätt till markåtkomst för vissa ändamål. Detta till trots är FBL det lagrum som oftast används i praktiken för markåtkomst. FBL tillåter nämligen tvångsvis fastighetsreglering för allmänna ändamål<sup>87</sup>.

Grundkrav till reglering för de allmänna intressena finns i FBL 3 kap<sup>88</sup>. Där framgår bland annat att reglering ska ske så att varje fastighet blir varaktigt lämpad för sitt ändamål, inom överskådlig tid<sup>89</sup>, och inte sker i strid mot gällande plan<sup>90</sup>. I FBL 5 kap. framgår de enskildas grundkrav vid reglering. Kraven för markåtkomst prövas enligt FBL 5 kap. 4-8 §§<sup>91</sup>. Där stadgas att reglering måste bidra till en mer lämplig fastighetsindelning eller ändamålsenlig markanvändning. Fördelar ska överväga kostnader och olägenheter av regleringen (*båtadsvillkoret*)<sup>92</sup> och krav finns på att reglering måste leda till förbättring av sökandes fastighet och kan under vissa omständigheter stoppas om det finns en uttalad och befogad opinion hos fastighetsägarna (*opinionsvillkoret*)<sup>93</sup>. Enligt FBL 5 kap. 5 § finns undantag från att reglering måste bidra till sökandes fastighets förbättring, om regleringen åsyftar att efterfölja fastighetsgränser i gällande detaljplan.

FBL 5 kap. 7-8 §§ hanterar *byggnadsskydd* och *fastighetskydd*. Byggnadsskyddet innebär att endast mark med byggnad av obetydligt värde får regleras, och fastighetskyddet innebär att samtliga fastigheter som ingår i en reglering ska vara fortsatt lämpade för sitt ändamål. Undantag från dessa två finns dock för allmän plats<sup>94</sup>.

Markåtkomst för allmän plats och allmän tomt skiljer sig i några avseenden även om båda avser ett allmänt ändamål. Enligt FBL 5 kap. 8 a § tillåts att mark regleras till allmän plats utan hinder av byggnadsskydd<sup>95</sup> och fastighetskydd<sup>96</sup>. Ska mark tas i anspråk för allmän tomt gäller inte FBL 5 kap. 8 a §. Således måste graderingsvärdering göras vid alla intrång för allmän tomt<sup>97</sup>. Graderingsvärde är ett slags jämförelsevärde för olika markslag och avkastningsförmåga. Det bedöms utifrån en fastighets storlek och värde i obebyggt skick. Praxis för hur mycket en fastighet får minska i graderingsvärde är 5 -

---

<sup>87</sup> Peter Ekbäck, 2008.

<sup>88</sup> Eije Sjödín m.fl., 2011, s. 40.

<sup>89</sup> FBL 3 kap. 1 §.

<sup>90</sup> FBL 3 kap. 2 §.

<sup>91</sup> Eije Sjödín m.fl., 2011, s. 40.

<sup>92</sup> FBL 5 kap. 4 §.

<sup>93</sup> Eije Sjödín m.fl., 2011, s. 41. FBL 5 kap. 5-6 §§.

<sup>94</sup> FBL 5 kap. 8a §.

<sup>95</sup> FBL 5 kap. 7 §.

<sup>96</sup> FBL 5 kap. 8 §.

<sup>97</sup> Eije Sjödín m.fl., 2011, ss. 123-124.

## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

10 %<sup>98</sup> utanför detaljplan och 25 %<sup>99</sup> inom detaljplan<sup>100</sup>. Det bör poängteras att dessa procenttal bara fungerar som riktlinjer och en exakt bedömning måste göras i det enskilda fallet. Dessa skyddsbestämmelser kan komplicera markåtkomsten, men påverkar inte ersättningsdelen.

### 3.5 Ersättning

Vid bestämmande av ersättning för olika former av markåtkomst finns grundläggande bestämmelser i ExpL 4 kap. Speciallagar som reglerar markåtkomst hänvisar till ExpL regler, men det kan förekomma undantag från vissa av ExpL bestämmelser<sup>101</sup>. Hänvisning från lag finns ibland annat i FBL 5 kap. 10 a §, PBL 6 kap. 17 § och PBL 14 kap. 23 §. Samma ersättningsprincip gäller således oavsett lagrum för markåtkomsten. För en enskild markägare som drabbas av markintrång har därför val av lagrum mindre betydelse och det är upp till den exproprierande att efter givna förutsättningar avgöra lämpligt lagrum för markåtkomsten<sup>102</sup>.

#### 3.5.1 Expropriationslagens ersättningsregler

En grundprincip för berättigande till ersättning, är att det uppstått en objektivt mätbar ekonomisk skada, orsakad av expropriationen<sup>103</sup>. En annan princip vid expropriation, är orubbad förmögenhetsställning, som innebär att berörd fastighetsägares ekonomiska ställning efter expropriation, ska vara densamma som om expropriation inte ägt rum. Således ska den exproprierade varken lida förlust eller vinning på expropriationen<sup>104</sup>.

Grundprincipen ger att ersättningen ska motsvara den värdeminskning expropriationen orsakar på fastighetsägarens förmögenhet, och omfattar den totala nettoskadan<sup>105</sup>. Från grundprincipen finns vissa undantag, bland annat influensregeln i ExpL 4 kap. 2 §<sup>106</sup>.

Ersättningsbedömning förutsätter även en *adekvat kausalitet* mellan skada (marknadsvärdeminskning) och expropriation. Med det avses att ett relevant, direkt orsakssamband mellan expropriation, eller det företag som mark exproprierats för, och skada måste finnas<sup>107</sup>. Skadan måste vara mätbar och beräknelig, och inte vara en slumpvis konsekvens av expropriationen (att den kunde inträffat oavsett expropriation eller ej)<sup>108</sup>.

---

<sup>98</sup> NJA 1998, s. 62.

<sup>99</sup> NJA 1991, s. 425.

<sup>100</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 42.

<sup>101</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 67.

<sup>102</sup> Zeteo, lagkommentar till ExpL 2 kap. 2 § (Rubrik: Allmänna vägar och gator).

<sup>103</sup> Zeteo, lagkommentar till ExpL 4 kap. (Rubrik: Inledning).

<sup>104</sup> Prop. 1971:122, s. 165.

<sup>105</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 68.

<sup>106</sup> Emanuel Sköld, 2015, s. 14.

<sup>107</sup> Prop. 1971:122 s. 192.

<sup>108</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 11.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Den totala ersättningsgilla skadan vid expropriation kan delas in i två skadetyper. Den ena orsakas av *själva expropriationen*, som till exempel förvärv eller upplåtelse av mark (ExpL 4 kap. 1 §). Den andra grundas på *hur* den exproprierade marken *används* (ExpL 4 kap. 2 §), så kallad *företagsskada* (men kan även generera företagsnytta). En företagsskada är en skada orsakad av immissioner, till exempel buller och utsiktsstörning, och ska i vissa fall ersättas<sup>109</sup>.

Företaget i detta sammanhang kan förklaras som själva orsaken till expropriationen, exempelvis att en linbana ska byggas. Då är linbanan själva *företaget*. Linbanan är ämnad att transportera människor i gondoler. Detta leder till att transporten av människor blir den *verksamhet* som kommer bedrivas på företaget. Företaget kan medföra både positiv och negativ inverkan (influens) på fastighetens värde. Genererar företaget ett högre marknadsvärde för fastigheten kallas det företagsnytta och genererar den ett lägre marknadsvärde kallas det företagsskada. Som exempel kan åter linbana användas. Medför anläggandet av en linbana att tillgängligheten blir bättre för en fastighet i form av exempelvis minskad restid, ses företaget som positivt, marknadsvärdeshöjande och genererar en nytta. Medför anläggandet av en linbana att fastigheten bland annat utsätts för olägenheter, som buller, insyn, skuggbildningar och andra immissioner, ses företaget som negativt, marknadsvärdessänkande och klassas som företagsskada<sup>110</sup>.

Då det är nettoskadan som ersätts medför det att eventuell värdeökning (nytta) också ska beaktas vid ersättningsbedömningen<sup>111</sup>.

### 3.5.1.1 ExpL 4 kap. 1 §

Vid bedömning av ersättning enligt ExpL 4 kap., delas ersättningen in i tre poster; *löseskilling*, *intrångsersättning* och *annan ersättning*. Ersättning för löseskilling utgår då hel fastighet löses in och ska motsvara hela fastighetens marknadsvärde, medan intrångsersättning utgår då del av fastighet tas i anspråk. Ersättningen för intrång avser bland annat markförlust, och ska motsvara den marknadsvärdeminskning intrånget medför på fastigheten. För att uppskatta värdeminskningen bedöms ett *värde före expropriation* minus *värde efter expropriation*

$$V_f - V_e^{112}.$$

Den tredje posten, annan ersättning, omfattar expropriationsskador som inte kan hänföras till markförlusten. Expropriation kan orsaka personliga skador för fastighetsägare, eller skador för företag eller affärsrörelse (även kallat *rörelseskada*) belägen på fastigheten. Dessa skador klassas in under kategorin *övrig skada*, och genererar ersättning benämnd *annan ersättning*<sup>113</sup>. Affektionsvärden, som oro och

---

<sup>109</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 70 och 101.

<sup>110</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 78.

<sup>111</sup> Prop. 1971:122, s. 188.

<sup>112</sup> Prop. 1971:122, s. 188.

<sup>113</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 75.

## Linbana i tätbebyggt område

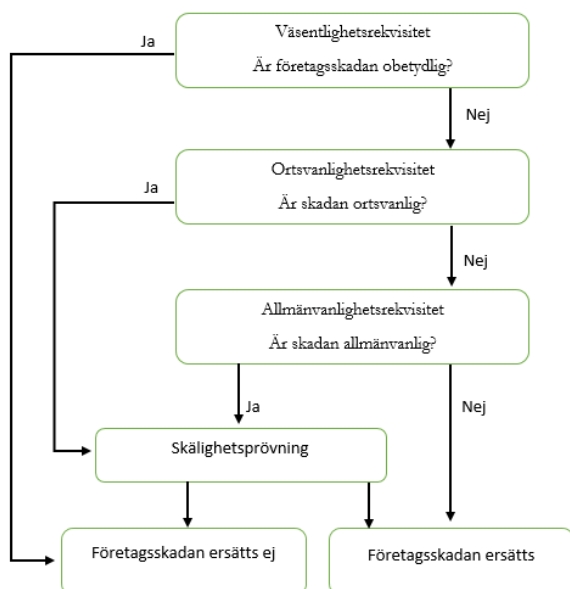
### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

psykiskt lidande, ersätts dock normalt inte då de faller utanför det ekonomiska skadebegreppet<sup>114</sup>.

Anledning till ersättningens uppdelning är att olika regler gällande hänsynstagande till företagsskada, enligt ExpL 4 kap. 2 §, gäller för de olika posterna, samt rätten till expropriationsersättning för eventuella in-teckningshavare enligt FBL 5 kap. 16 §<sup>115</sup>.

#### 3.5.1.2 ExpL 4 kap. 2 §

Enligt influensregeln i ExpL 4 kap. 2 §, framgår att om *verksamheten* på ett *företag* medför minskning av betydelse för en fastighets marknadsvärde, ska den inte alltid ersättas. Avgörande är för det första om påverkan kan anses vara *av någon väsentlig betydelse*, det vill säga; inte bagatellartad, *orts- eller allmänvanlig* (likartad inverkan från jämförbara förhållanden) eller *skälig*. I skälighetsprövningen ska de sammantagna omständigheterna vägas in. Dessutom krävs att skadan har adekvat kausalitet till den skadegörande verksamheten<sup>116</sup>. Prövningen sker efter följande schematisering, se figur 3.



**Figur 3** Principskiss för prövning av företagsskada avseende ren förmögenhetsskada. Omgjord av författarna. Originalfigur; Sjödin m.fl., 2011, s. 221.

Vid bedömning av ersättning görs först en prövning av väsentlighetsrekvisitet. Medför skadan en bagatellartad marknadsvärde-minskning, omfattande endast några tusental kronor, tas målet inte upp för vidare bedömning utan skada får tålas utan ersättning. Vidare gäller att om företagsskada bedöms som vanlig (bör tålas med hänsyn till dess orts- eller allmänvanlighet) ska hänsyn tas till företagets inverkan på fastighetens marknadsvärde vid ersättningsbedömningen. Företagsskadan får därmed tålas och ersättning bedöms efter avdrag för den värde-minskning företagsskadan medfört.

<sup>114</sup> Leif Norell, 2007, s. 304. Prop. 1971:122, s. 192.

<sup>115</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 68.

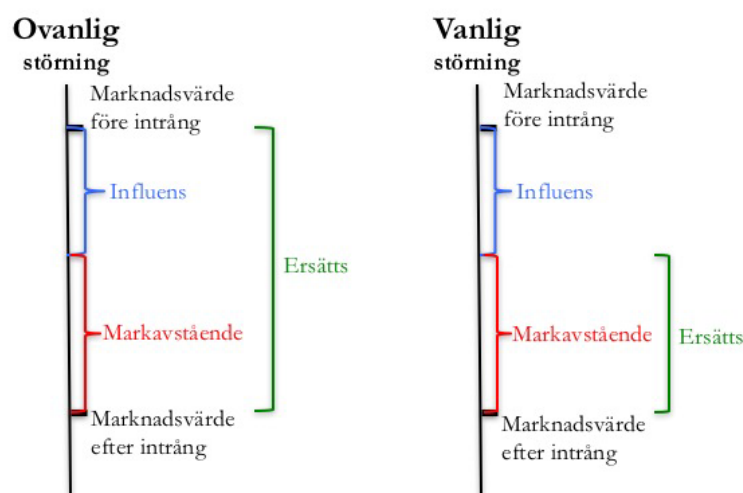
<sup>116</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 78.



## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

Bedöms företagsskadan ovanlig (inte skäligen eller orts- och allmänvanlig) tas ingen hänsyn till företagets inverkan (som att företaget aldrig blivit av) på fastighetens marknadsvärde vid ersättningsbedömning utan full ersättning för marknadsvärdesminskning utgår. Ett schablonillägg på 25 % för ersättning avseende markavståndet utgår också, men inte för ersättning grundat på företagsskada<sup>117</sup>. För illustration, se figur 4.



**Figur 4** Ersättningsprincip för influens.  
Omgjord av författarna. Originalfigur, Marianne Carlbring, 2015.

Principer för influensregeln vid företagsnytta gällande orts- och allmänvanlighet är desamma som vid företagsskada. Ersättningen behandlas dock motsatsvis. Vanligt förekommande nyttor får fastigheten tillgodogöra sig. De ska trots en ökning av marknadsvärdet inte tas med vid bedömning av ersättningen. Ses nyttan däremot som ovanlig, att den bara tillkommer en enstaka fastighet, ska däremot nyttoinfluenzen avräknas från ersättningen<sup>118</sup>.

För att definiera om fastighetens marknadsvärdepåverkan uppstår på grund av markavstående eller av företagets verksamhet, kan värdeminskningen ställas i proportion till omkringliggande fastigheter som inte drabbas av markintrång. Får omkringliggande fastigheter samma värdepåverkan som en intrångsdrabbad fastighet, är skadan en företagsskada enligt ExpL 4 kap. 2 §. Får de inte samma värdepåverkan är skadan en expropriationsskada enligt ExpL 4 kap. 1 §<sup>119</sup>.

#### 3.5.1.3 ExpL 4 kap. 3 a §

Paragrafen ger direktiv om hur mark eller utrymme som enligt detaljplan ska användas för allmän plats ska värderas. Grundregeln är att värderingen sker med hänsyn till de

<sup>117</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 81.

<sup>118</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, ss. 85-86.

<sup>119</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 80.

## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

förhållanden som rådde närmast innan mark eller utrymme planlades för allmän plats för första gången.

#### **3.5.1.4 Expl 4 kap. 4 §**

Paragrafen berör ersättning för fastighet där exproprierande anmält hos länsstyrelsen om kvalificerat förhandstillträde. Vid värdering av mark ska då ingen hänsyn tas till den värdepåverkan som uppkommer efter tillträdet.

#### **3.5.1.5 Expl 4 kap. 5 §**

Paragrafen anger att om åtgärder uppenbart vidtagits på fastighet, för att höja ersättning som ska utgå för expropriation, ska ersättning bestämmas som om åtgärd inte blivit gjord.

#### **3.5.1.6 Skadebegränsande åtgärder**

Enligt skadeståndsrättslig praxis åligger ansvar för både den exproprierande och den som exproprieras att utföra skadebegränsande åtgärder för att minska expropriationsskador. I Expl 4 kap. 1 § 4 st. skärps kravet på hänsynstagande. Denna bestämmelse medför att om en markägare blivit erbjuden skadebegränsande åtgärder men vägrar att ta emot dem, ska ersättning bedömas som om åtgärder ändå blivit utförda. Detta torde innebära att resultatet av ersättningen blir lägre än om åtgärder inte föreslagits, utan att den kommit markägaren till godo. Erbjudandet om åtgärd ska bara beaktas om det skäligen borde godtagits av markägaren och eventuella in-teckningshavare i fastigheten<sup>120</sup>.

#### **3.5.1.7 Oförutsedd skada**

Som exempel på oförutsedd skada kan nämnas en vattenledning som fått läckage och leder till översvämning. Skadan kanske då inte upptäcks förrän översvämning skett. Om skada som inte varit förutsebar uppstår, efter att ersättningsfrågan är avklarad och slutligt avgjord i domstol, prövas ersättningsfrågan enligt de allmänna skadeståndsreglerna<sup>121</sup>.

Är fallet att skada ännu inte uppstått, men befaras inträffa, kan ersättning grundas på en förhandsbedömning om dess omfattning och ge ersättning. Detta medför att omprövning av ersättning sedan inte är möjlig om skadans verkliga och slutgiltiga omfattning bedöms större eller mindre<sup>122</sup>.

#### **3.5.1.8 Svårbedömd skada**

Ersättning för *svårbedömd skada* kan användas om det vid aktuell prövning av ersättning är svårt att bedöma ersättningens storlek för det aktuella fallet. Detta regleras i Expl 5

---

<sup>120</sup> Ejje Sjödin m.fl., 2011, s. 77.

<sup>121</sup> Ejje Sjödin m.fl., 2011, s. 71.

<sup>122</sup> Ejje Sjödin m.fl., 2011, s. 71.

## **Linbana i tätbebyggt område**

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

kap. 27 § och medger att domstol, efter yrkande från part, kan förordna att ersättningstalan kan föras i en senare särskild rättegång, inom maximalt tio år<sup>123</sup>.

#### **3.5.1.9 Byggskada**

Byggskada och vissa övriga skador är inte ersättningsgilla enligt ExpL utan ska prövas som miljöskada enligt MB 32 kap. I ExpL 5 kap. 3 § anges att om byggskada eller övrig skada har ett samband med expropriationen, kan ett yrkande göras i expropriationsmålet om ersättning för byggskada. Vissa villkor måste dock vara uppfyllda<sup>124</sup>.

### **3.6 Miljöskador**

När en verksamhet som linbana är i drift kan olika störningar uppstå i dess omgivning även för fastigheter som inte berörs av ett markintrång. I förstudien kring linbana i Göteborg, nämns bland annat buller, skuggning, insyn och störning av stadsbild. Även psykiska immissioner i form av oro på grund av anläggningen nämns. Rätt till ersättning för sådana miljöskador, regleras i MB 32 kap.

I MB 2 kap., de så kallade hänsynsreglerna, framgår att verksamheter som påverkar sin omgivning i någon form, ska bedrivas så att de i möjligaste mån försöker begränsa eventuellt skadliga effekter på omgivningen<sup>125</sup>. Dessa krav gäller i den utsträckning som det är rimligt, i fråga om nyttan med åtgärden kontra kostnaden för densamma<sup>126</sup>. Om det ändå uppstår en skada finns bestämmelser om skadestånd för vissa miljöskador och andra enskilda anspråk i MB 32 kap. De förutsättningar som ligger till grund för skadestånd är att verksamheten på en fastighet har orsakat skada på andra fastigheter i sin omgivning<sup>127</sup>.

I en lagkommentar till MB 32 kap. 1 §<sup>128</sup>, påpekas att begreppet verksamhet, kan ges samma innebörd som definitionen av miljöfarlig verksamhet i MB 9 kap. 1 §. I den regeln definieras verksamhet som det sätt byggnad, anläggning eller mark används. Även tillfällig användning och själva uppförandet av byggnad och anläggning ingår i begreppet verksamhet<sup>129</sup>.

I MB 32 kap. 3 § 1-8p anges skadestandsgrundande störningar. Där förekommer främst fysiska störningar som buller, vibrationer och markföroreningar, men också ”annan liknande störning”. Till den senare kategorin hör bland annat estetiska- och psykiska immissioner, som förfulad landskapsbild och oro kopplad till en farlig verksamhet<sup>130</sup>.

---

<sup>123</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 71.

<sup>124</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 72.

<sup>125</sup> MB 2 kap. 3 §.

<sup>126</sup> MB 2 kap. 7 §.

<sup>127</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 219. MB 32 kap. 1 §.

<sup>128</sup> Zeteo, lagkommentar till MB 32 kap. 1 §.

<sup>129</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 219.

<sup>130</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 220.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Är sådan skada förenad med en ekonomisk skada kan ersättning utgå<sup>131</sup>. Är skadan ideell, och kan kopplas till personskada som gett stadigvarande men, ska ersättning utgå enligt skadeståndslagens regler<sup>132</sup>.

### 3.6.1 Miljöbalken

Ersättningsbestämmelser för miljöskada är i princip samma som de ersättningsbestämmelser som gäller för företagsskada enligt ExpL 4 kap. 2 §. Den huvudsakliga skillnaden är att vid miljöskada berörs inte fastighetsägaren av markintrång, utan påverkas bara av företagets verksamhet. Vid miljöskada måste även fastighetsägaren väcka talan om ersättning genom MB 32 kap<sup>133</sup>. Vid prövning av miljöskada i domstol, får förlorande part stå för rättegångskostnader<sup>134</sup> då regler enligt rättegångsbalken (RB) gäller.

Skadeståndsregler i MB 32 kap. utgår från att ett strikt skadeståndsansvar gäller. Det betyder att ersättning utgår även om skadan inte uppkommit uppsåtligt eller genom vårdslöshet. Dock finns det två undantag från denna princip<sup>135</sup>.

- 1) *Väsentlighetsrequisiten* innebär att ren förmögenhetsskada endast ersätts om den är av någon *betydelse*, såtillvida inget brott föreligger. Sak- och personskador ersätts dock oavsett de är av betydelse eller inte.
- 2) *Orts- och allmänvanlighetsrequisiten* gör gällande att alla typer av skador, sak-, person- och förmögenhetsskador, endast ersätts om den störning som orsakat skadan ”*inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden*”<sup>136</sup>.

Högsta domstolen (HD) har i det så kallade Dalaröområdet, uttalat sig särskilt angående vikten av försiktighet vid avgränsning av *orten*. En ort ska kunna avgränsas på ett naturligt sätt. Det blir annars möjligt att konstruera ett mindre område som inte utsatts för störningar<sup>137</sup>.

---

<sup>131</sup> Prop. 1985/86:83, s. 20.

<sup>132</sup> Marie Eriksson, 2012, ss. 12-13.

<sup>133</sup> Ejje Sjödin m.fl., 2011, ss. 78-79.

<sup>134</sup> RB 18 kap. 1 §.

<sup>135</sup> Ejje Sjödin m.fl., 2011, s. 221.

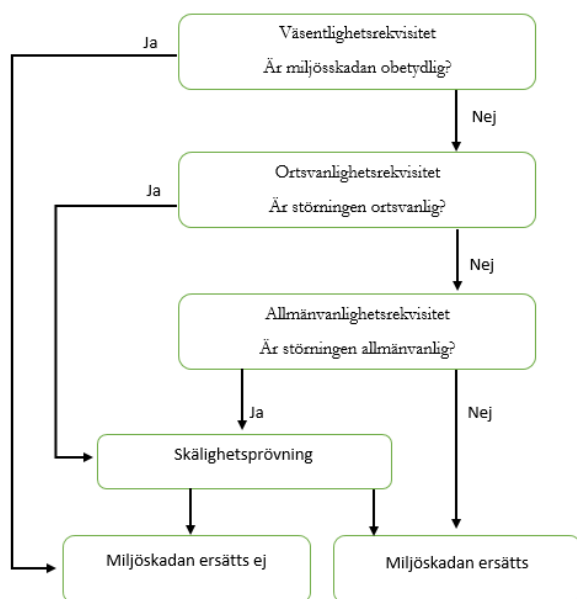
<sup>136</sup> Ejje Sjödin m.fl., 2011, s. 221.

<sup>137</sup> NJA 1999, s. 385.

## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

Båda undantagen har motsvarande betydelse i ExpL 4 kap. 2 § gällande företagsskada. I det fall MB avser undantag från det strikta ansvaret, avses i ExpL undantag från ersättningsskyldigheten gällande företagsskada som påverkar en fastighets marknadsvärde<sup>138</sup>. Parallellen mellan de två paragraferna faller sig naturlig. Lagstiftarens syfte var att jämställa ersättning till den som enbart utsätts för störande verksamhet med den som enligt ExpL avstår mark och utsätts för samma störning i form av företagsskada. Den schematiska prövningen av en miljöskada kan därför beskrivas på samma sätt som prövningen av en företagsskada när det handlar om en ren förmögenhetsskada<sup>139</sup>, se figur 5.



**Figur 5** Principskiss för prövning av miljöskada avseende ren förmögenhetsskada. Omgjord av författarna. Originalfigur; Sjödin m.fl., 2011, s. 221.

Vid tillämpning av orts- och allmänvanlighetsreglerna skall även en skälighetsbedömning göras. För att ersättning ska utgå för *vanliga* störningar är de beroende av den. I skälighetsbedömningen ska flera omständigheter vägas in, bland annat om fastigheten är speciellt störningskänslig, den sammantagna inverkan av olika störningar, storlek på totala skadan, om fastighetsägaren är privatperson, om norm för immissioner överskrids samt hur stor samhällsnytta är av den aktuella störningskällan och krav som ställs på omkringliggande miljö. Det beaktas även att vissa störningar, som till exempel buller och estetisk inverkan, i högre grad kan anses få tålas inom vissa områden. Eftersom värderingar i samhället förändras hela tiden skapas också nya normer, exempelvis riktvärden för de störningsnivåer av buller som får anses tålas<sup>140</sup>.

När bedömning av en störning ska göras, är det just störningen som prövas och inte källan till störningen. Detta framgår av lagtext:

<sup>138</sup> Zeteo, lagkommentar till MB 32 kap. 1 §.

<sup>139</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 79.

<sup>140</sup> Prop. 1985/86:83, ss. 41-42.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

*En skada, som inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet, ersätts bara om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden<sup>141</sup>.*

Vid en jämförelse av influensregeln, ExpL 4 kap. 2 §, är ordalydelsen annorlunda och där åsyftas den skada ett företags verksamhet medför på den exproprierade restfastigheten:

*Om det företag för vars genomförande en fastighet exproprieras har medfört inverkan av någon betydelse på fastighetens marknadsvärde ... Detta gäller dock endast om det är skäligt med hänsyn till förhållandena i orten eller till den allmänna förekomsten av likartad inverkan under jämförliga förhållanden<sup>142</sup>.*

Trots olika formulering i paragraferna blir bedömningen den samma. HD tar upp frågan kring denna bedömning i bland annat Dalarö-målet<sup>143</sup>. Där påpekar HD att det är tydligt att det inte går att göra någon åtskillnad mellan bedömningen av störning, skada och skälighet då det till viss utsträckning är samma förhållanden som inverkar på bedömningarna. Jan Gustafsson, tekniskt råd på Svea hovrätt, anser att HDs uttalande i Dalarö-målet får betraktas vägledande. Han menar att det är ett teoretiskt resonemang som inte går att föra i det enskilda fallet, då störning, skada och skälighet hänger ihop med varandra<sup>144</sup>. MÖD belyser samma sak i rättsfallet MÖD 2013:42, där de påpekar att, MB 32 kap. 1 § 3 st. tar fasta på om *störningen* skäligen bör tålas men att det i det aktuella målet snarare är fråga om *skadan* skäligen får tålas<sup>145</sup>.

Även om en störning anses allmänvanlig ska i skälighetsbedömningen flera omständigheter vägas in. Bland annat om fastigheten är speciellt störningskänslig, den sammantagna inverkan av flera olika störningar, storleken på den totala skadan, om fastighetsägaren är privatperson, om normer för immissioner överskrids samt hur stor samhällsnyttan av den aktuella störningskällan är<sup>146</sup>.

Miljöbalken innehåller inga bestämmelser för värdering kring skador på en fastighet. Det medför att bedömningen sker utifrån allmänna skadeståndsregler, vilket torde bidra till att skador på fast egendom uppskattas enligt marknadsvärdeminskningen<sup>147</sup>, på liknande sätt som i ExpL. Gällande nyttoinfluenser (motsvarandes företagsnytta) saknas reglering i MB. Förarbeten<sup>148</sup> till tidigare gällande ML angav att om fastighet drabbas av

---

<sup>141</sup> MB 32 kap. 1 § 3 st. (understrykning gjord av författaren).

<sup>142</sup> ExpL 4 kap. 2 §. (understrykning gjord av författaren).

<sup>143</sup> NJA 1999, s. 385.

<sup>144</sup> Jan Gustafsson, 2016-05-10.

<sup>145</sup> MÖD 2013:42.

<sup>146</sup> Prop. 1985/86:83, ss. 41-42.

<sup>147</sup> Marie Eriksson, 2012, s. 6.

<sup>148</sup> Prop. 1969:28, s. 242.

## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

både skada och nytta, kan ersättning i vissa fall komma att kvittas mot varandra. Utgångspunkten att ersättning för influens, enligt ExpL 4 kap. 2 §, ska bli det samma som för grannfastighet som ersätts enligt MB 32 kap., talar också för att nyttor kan generera avdrag på ersättning för skador<sup>149</sup>.

Inlöses hel fastighet enligt MB 32 kap. 11 §, (fastighet blivit onyttig för ägaren eller att synnerliga men uppstått vid användning, samt att fastighetsägaren begär inlösen), gäller dock ersättningsregler i ExpL 4 kap. 1 §. Då utgår ersättning för marknadsvärdet med 25 % schablontillägg<sup>150</sup>. Enligt lagkommentar<sup>151</sup> leder detta till att en fastighetsägare därför kan tjäna på att begära fastighet inlöst framför att utkräva skadestånd enligt MB, som inte genererar schablontillägg.

### 3.7 Värdering

Innan ett värderingsarbete kring intrångsersättning påbörjas måste grundförutsättningar kring fastigheten utredas. Det ska bland annat beaktas om intrånget medför förändringar för fastigheten, i något avseende, utöver markavståndet<sup>152</sup>.

Gällande *företagsskada* eller *företagsnytta* enligt ExpL 4 kap. 2 §, görs en särskild bedömning, oberoende av ersättningen enligt ExpL 4 kap. 1 §<sup>153</sup>.

#### 3.7.1 Marknadsvärde

Enligt ExpL 4 kap. 1 § är det fastighetens marknadsvärdeminskning som ersätts vid markintrång. Grundprincipen kan illustreras enligt följande där  $V_f$  är marknadsvärde före intrång och  $V_e$  är marknadsvärde efter intrång<sup>154</sup>.

$$V_f - V_e = \text{Ersättning}$$

På ersättningen ska dessutom ett schablontillägg på 25 % betalas. Schablontillägget ska generera att ersättningen hamnar närmare fastighetsägarens reservationspris<sup>155</sup>. Reservationspriset motsvarar det lägsta pris en fastighetsägare kräver för att gå med på en frivillig försäljning. Detta pris ligger oftast högre än marknadsvärdet och är det värde en fastighetsägare ger sin fastighet baserat på ägarens individuella värde av fastigheten (affektionsvärde och liknande) men också transaktionskostnader (*besvär* som uppkommer i samband med överlåtelse, exempelvis arbete och kostnad för flytt) samt krav på del av den vinst förvärvaren genererar på grund av överlåtelsen<sup>156</sup>.

<sup>149</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 227.

<sup>150</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 227.

<sup>151</sup> Zeteo, lagkommentar till MB 32 kap. 11 § (kommentarens tredje stycke).

<sup>152</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 85.

<sup>153</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 314.

<sup>154</sup> Prop. 1971:122, s. 188.

<sup>155</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 76.

<sup>156</sup> SOU 2004:7, Bilaga 5, ss. 271-273.

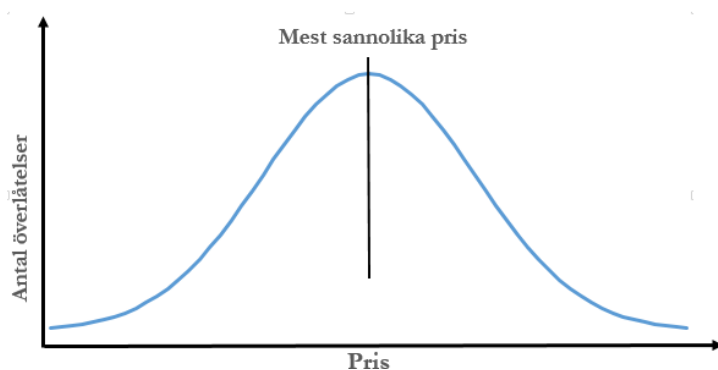
## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

Vid bedömning av en fastighets aktuella marknadsvärde definieras marknadsvärdet på följande sätt:

*Marknadsvärdet är det mest sannolika priset vid försäljning av fastigheten vid en viss angiven tidpunkt under normala förhållanden på en fri och öppen marknad, med tillräcklig marknadsföringstid, utan partsrelationer och utan tvång<sup>157</sup>.*

Detta kan visualiseras med en normalfördelningskurva, som visar det pris som skulle vara vanligast förekommande om samma fastighet skulle säljas ett stort antal gånger vid ett och samma tillfälle, se figur 6.



**Figur 6** Sannolikhetskurva över mest sannolika pris för en fastighetsförsäljning. Omgjord av författarna. Originalfigur; Sjödin m.fl., 2011, s. 94.

På grund av subjektiviteten i bedömning av ett marknadsvärde kan inget exakt värde anges, utan endast bedömning av värdet<sup>158</sup>. Värderingsmetod för att bedöma marknadsvärdet har inte reglerats i lagtext<sup>159</sup>. Däremot nämns i förarbeten till ExpL tre metoder som ses lämpliga för att kunna bedöma ett rättvist marknadsvärde. Dessa är ortsprismetoden, avkastningsmetoden och produktionskostnadsmetoden<sup>160</sup>. Av dessa tre framhålls ortsprismetoden som den lämpligaste att använda. De övriga används bara om ortsprismetoden inte är möjlig eller som kontrollfunktion till ortsprismetoden, för att bedöma värderingens rimlighet<sup>161</sup>.

#### 3.7.1.1 Ortsprismetoden

Ortsprismetoden används främst vid småhusvärdering men är även användbar vid värdering för del av fastighet. Metoden innebär en uppskattning av fastighetens marknadsvärde utifrån köp av jämförbara fastigheter på den öppna marknaden. För att kunna jämföras måste köpeskillningarna normeras efter prispåverkande faktorer, som

<sup>157</sup> Lantmäteriet & Mäklarsamfundet, 2013, s. 6.

<sup>158</sup> Christian Johansson & Gustaf Wallenberg, 2012, s. 16.

<sup>159</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 98.

<sup>160</sup> Prop. 2009/10:162, s. 52.

<sup>161</sup> Prop. 1971:122, s. 172.



## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

exempelvis taxeringsvärde, så kallad prisrelatering. Försäljningspriset från jämförelseobjekten sätts i relation till prispåverkande faktorer för att få fram normeringstal. Vanligtvis används köpeskillingskoefficienten  $K/T$  (köpeskillig/taxeringsvärde) eller boarean  $\text{kr}/\text{m}^2$  (kronor/kvadratmeter). Normeringen appliceras sedan på värderingsobjektet för att bedöma ett rimligt värde<sup>162</sup>.

### **3.7.1.2 Avkastningsmetoden**

Avkastningsmetoden kan användas vid värdering av till exempel skogs- hyres- och affärsfastigheter. Metoden innebär att värderingsobjektets marknadsvärde bedöms utifrån fastighetens framtida och sannolika nettoavkastning (bedömning av intäkter och kostnader fastigheten förväntas generera i framtiden). För detta behövs en så kallad avkastningskalkyl som anpassas efter marknadsvärde<sup>163</sup>. För ett hyreshus blir därför hyresintäkter, drift och underhåll samt kalkylräntan variabler för marknadsanpassningen<sup>164</sup>.

### **3.7.1.3 Produktionskostnadsmetoden**

Metoden används på byggnader och anläggningar för att bedöma återanskaffningskostnaden. Totala marknadsvärdet för fastigheten bedöms genom summan av ett uppskattat markvärde enligt ortsprismetoden och beräkning av vad en ny anläggning eller byggnad, av motsvarande art, skulle kosta att nyproducera. Avdrag görs sedan för byggnaden eller anläggningens värdeminskning grundat på ålder och förslitning, för att kunna jämföras med expropriationsfastigheten. Ett så kallat tekniskt nuvärde räknas fram<sup>165</sup>.

## **3.7.2 Förväntningsvärde**

En fastighets marknadsvärde kan påverkas av en förväntan om framtida ändrad markanvändning<sup>166</sup>.

I förarbetet till ExpL diskuterades svårigheten kring värdering av förväntningsvärden vid expropriation i tätbebyggelse, för utveckling av tätbebyggelsen, och de många svårbedömda och ofta sammanflätade värdefaktorer som påverkar marknadsvärdet<sup>167</sup>.

Det grundläggande värdet ses vara det värde som skulle gälla om pågående markanvändning fortsätter. Detta värde avgörs utifrån fastighetens beskaffenhet, offentliga anordningar i fastighetens närområde; skolor, kommunikation, centrumbildning och liknande. Värden kan även uppstå genom att gällande plan möjliggör ändrad användning av fastigheten (exempelvis att fastighet inte är fullt

---

<sup>162</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 96.

<sup>163</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 97. Thomas Kalbro & Eidar Lindgren, 2015, s. 104.

<sup>164</sup> Lantmäteriet & Mäklarsamfundet, 2013, s. 154.

<sup>165</sup> Henrik Rand & Malin Gustafsson, 2005, s. 11.

<sup>166</sup> Emanuel Sköld, 2015, s. 18.

<sup>167</sup> Prop. 1971:122, s. 179.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

utbyggd enligt gällande plan). Dessa värden tillfaller fastighetsägaren utan att markanvändningen behöver ändras<sup>168</sup>.

När planer påbörjas om ändrad bebyggelse, och förväntningar skapas om en mer värdefull markanvändning inom ett område sker förändringen genom beslut om detaljplan eller bygglov<sup>169</sup>. Förväntningen på förändring medför att marknadsvärdet kan betraktas högre än det faktiska värdet för tillåten pågående markanvändning. Denna typ av förväntningsvärde uppstår oftast utan att fastighetsägaren behövt investera något, vilket gör att värdeökningen kan betraktas som en så kallad *oförtjänt* värdeökning. Sker exploateringen vid en tidpunkt då förväntningsvärde uppstått (spekulation) men innan detaljplan antagits, finns två värdenivåer att grunda exploateringsersättningen på<sup>170</sup>.

Första värdenivån innebär att marken ersätts enligt det grundläggande värdet, för pågående markanvändning. Då fastighetsägaren själv inte skapar värdeökningen, utan den ses vara beroende av insatser från det allmänna (exempelvis gator, skolor, va-anläggningar och kollektivtrafik), ska fastighetsägaren inte heller få tillgodogöra sig värdeökningen, utan den ska komma samhället till godo. (Kontentan blir då att ersättningen blir lägre på grund av expropriationen, jämfört med det pris fastigheten betingat om den kunnat säljas på den fria marknaden, med förväntningsvärdet)<sup>171</sup>.

Andra värdenivån ger att om den allmänna ekonomiska utvecklingen och förväntningar på framtida bebyggelse orsakat förväntningsvärdet, ska värdeökningen tillfalla fastighetsägaren<sup>172</sup>. Dessutom ska schablontillägg på 25 % utgå för ersättning av mark- och förväntningsvärde<sup>173</sup>.

I en studie kring förväntningsvärden från 2015, resoneras om planläggning kan anses utgöra en del av expropriationsföretaget och därigenom omfattas av influensregelns tillämpning. Slutsatsen blir dock negativ, där planläggning inte kan anses vara en del av företaget. Däremot kan värdeförändring orsakad av planläggningen eventuellt vara en del av företaget. Därför är det viktigt att särskilja värdeförändring och företag. De måste hållas åtskilda för att undvika att planläggning och företag blir synonyma, vilket skulle leda till att begreppet företag ges en tvivelaktig utvidgning. Det skulle kunna leda till att influensregeln får samma verkan som den inte längre gällande presumtionsregeln, vilket inte ses i linje med rättsutvecklingen på området och dessutom faller utanför tillämpningsområdet för influensregeln<sup>174</sup>.

---

<sup>168</sup> Prop. 1971:122, s. 179.

<sup>169</sup> SOU 2008:99, s. 161.

<sup>170</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 23.

<sup>171</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 23. Prop. 1971:122, s. 179. Prop. 2009/10:162, s. 68. Zeteo, lagkommentar till ExpL 4 kap. 1 § 2st.

<sup>172</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 24.

<sup>173</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 77. Prop. 2009/10:162, s. 68. Zeteo, lagkommentar till ExpL 4 kap. 1 § 2st.

<sup>174</sup> Emanuel Sköld, 2015, ss. 54-56.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

### 3.7.3 Intrång på del av fastighet

Vid inlösen och intrång ska fastighetens marknadsvärdeminskning ersättas. Löses hel fastighet in ersätts marknadsvärdet för hela fastigheten. Berör intrånget en del av en fastighet ersätts den marknadsvärdeminskning intrånget medför. Om ett markintrång innebär att endast en liten del av fastighet tas i anspråk, kan bedömning av marknadsvärdeminskningen vara svår att avgöra. Detta beror på svårigheten att dra slutsatser kring hur mycket en marginell skillnad i markareal påverkar en fastighets marknadsvärde. I förarbeten till ExpL nämns att det därför bör vara möjligt att bedöma ersättning efter ett visst belopp per m<sup>2</sup> vid situationer som denna. I förarbeten resoneras också om att trots svårigheten att påvisa skillnad mellan dessa marknadsvärden, är det ändå ett rimligt antagande att en köpare inte skulle avstå en del av fastigheten utan viss reducering på priset<sup>175</sup>.

Situationen är vanligt förekommande och för att praktiskt kunna hantera problemet har mer eller mindre schabloniserade värderingsmetoder utvecklats, så kallade marknadssimuleringar. Syftet är att efterlikna hur den förväntade reaktionen på marknaden kan påverka försäljningspriset grundat på intrånget<sup>176</sup>.

Då fastighetsintrång för Citybanan i Stockholm skulle bedömas, upprättade Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun en modell för ersättningsbedömning av 3D-fastighet under mark (tunnelfastighet). De ansåg att intrångets påverkan på fastighetens marknadsvärdeminskning var svårt att påvisa. Även om ett intrång kan medföra vissa begränsningar i rådighet för fastighetsägaren (till exempel att borra efter bergvärme), menade lantmäteriet, med hänvisning till NJA 2007 s. 695, att intrång som inte har någon direkt inverkan på marknadsvärdet ändå ska ersättas, en så kallad skönsmässig ersättning<sup>177</sup>.

Ersättningsmodellen delades in i tre ersättningsnivåer baserat på den grad i horisontalplan som fastigheten berördes; 25 %, 25-75 %, och över 75 %. Nivåerna ersattes med belopp på 5 000 kr., 10 000 kr. och 15 000 kr., beroende på vilken nivå fastigheten berörs. För just Citybanan räknades schablonbeloppet upp med 4 gånger, på grund av rådande, höga fastighetsvärden i Stockholm. För intrång på fastighet med tomträtt skulle generellt ingen ersättning utgå, efter att överenskommelse träffats mellan Trafikverket, fastighetsägaren (Stockholms kommun) och tomträttshavarna<sup>178</sup>.

<sup>175</sup> Prop. 1971:122, s. 189.

<sup>176</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 86.

<sup>177</sup> Lantmäterimyndigheten, Stockholms kommun, 2012.

<sup>178</sup> Lantmäterimyndigheten, Stockholms kommun, 2012.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

### 3.7.4 Värdering av specialfall

De delar av linbanan som kräver markyta, som stationer och pelarstöd, har i detaljplanen från Göteborg<sup>179</sup> planlagts med planbestämmelse (I), kvartersmark för annat än enskilt bebyggande, med trafikändamål.

När mark tas i anspråk är utgångsscenarioet att den ersätts för pågående markanvändning. När mark som planläggs är eller ska bli *kvartersmark för annat än enskilt bebyggande* eller *allmän plats* kan värderingen bli lite annorlunda och beskrivs därför nedan. Även intrånget av linbanans vajer behandlas nedan då ett intrång i luften inte är så vanligt förekommande.

#### 3.7.4.1 Kvartersmark för annat än enskilt bebyggande

Vid planläggning av kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (benämns även *allmän tomtmark*, *allmänt bebyggande*) avses främst mark för kyrkogårdar, idrottsanläggningar och skolor, men kan också gälla järnvägs- och trafikområden, hamnområden, skydds- och säkerhetsområden med mera<sup>180</sup>. Mark som planlagts som allmän tomt har på fastighetsmarknaden idag inget egentligt värde<sup>181</sup>.

Vid värdering av kvartersmark för annat än enskilt bebyggande ges vägledning från tre fall från HD<sup>182</sup>. Den praxis som fastslås i dessa rättsfall medger att allmän tomtmark kan ersättas med utgångspunkt från omkringliggande marks användning<sup>183</sup>. Enligt praxis ska ersättning utgå utifrån det av tre alternativ som genererar högst värde av:

- pågående markanvändning
- tillåten markanvändning enligt gällande plan
- den användning marken sannolikt haft om den inte lagts ut som allmän tomtmark<sup>184</sup>

Om scenariot är att mark som utgör allmänt tomt tas i anspråk för annat ändamål, är principen densamma. Ersättningen ska bedömas efter det av de tre alternativ som ger högst värde. Anledningen till att värdet bedöms utifrån omgivande markanvändning, grundas på att fastigheten bör ha den ersättning som motsvarar kostnaden fastigheten skulle få för att återanskaffa motsvarande mark från intilliggande fastigheter<sup>185</sup>. Detta innebär ofta det genomsnittliga råtomtvärdet från intilliggande fastigheter<sup>186</sup>. Med

<sup>179</sup> Stadsbyggnadskontoret; Göteborgs Stad, 2015, plankarta 1 och 2.

<sup>180</sup> Zeteo, lagkommentar till PBL 6 kap. 13 § 2 p.

<sup>181</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 89.

<sup>182</sup> SOU 2012:91, s. 430. Se även NJA 1956, s.174; NJA 1963, not A 27; NJA 1969, not A 22.

<sup>183</sup> SOU 2012:91, s. 430.

<sup>184</sup> SOU 2012:91, s. 431.

<sup>185</sup> NJA 1969 not A 22.

<sup>186</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 90.

## **Linbana i tätbebyggt område**

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

rätomtvärde menas värdet på mark avsedd för bebyggelse, innan förrättningskostnader och exploateringsavgifter (va-avgift, gatukostnader med mera) betalats.

Består omgivningen av blandad bebyggelse eller att en tydlig definition av mest sannolik användning inte kan göras, vägs dessa olika markanvändningar samman och värdet bestäms till en mellannivå av samtliga alternativ<sup>187</sup>.

#### **3.7.4.2 Allmän plats**

Då allmän plats behöver tas i anspråk för en anläggning eller ledningar, och kommunen är huvudman för samtliga, hanteras ersättningsfrågor internt. Om huvudman istället är ett kommunalt bolag, eller annat bolag, aktualiseras upplåtelseätter även på allmän plats. Två olika scenarion kan då uppkomma. Det ena gäller då marken fortfarande disponeras av en enskild fastighetsägare (allmän plats har inte blivit genomförd enligt detaljplan). Det andra gäller då allmän platsmark innehas med kommunalt eller enskilt huvudmannaskap.

I scenariot då enskild fastighetsägare fortfarande disponerar marken gäller ersättningsbestämmelser enligt ExpL 4 kap. 3 a § och ersättningen grundas utifrån den tillåtna markanvändning som rådde närmast innan mark planlades som allmän plats första gången. Vid värdering ska då denna tidigare markanvändning gälla, utan den värdeinverkan detaljplan för allmän plats medför. Värdet bedöms således hypotetiskt som om marken aldrig planlagts som allmän plats över huvud taget. Om och när huvudman ska ta mark i anspråk, måste den tidigare upplåtna rättigheten beaktas så ersättning inte utgår felaktigt. ExpL 4 kap. 1 § 3 st. anger också att om mark i detaljplan är avsedd för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap tidigare varit planlagd som allmän väg, ska ingen ersättning utgå<sup>188</sup>.

Det andra scenariot medför att ersättning redan utgått till den ursprungliga ägaren, som planskada, och huvudman äger och disponerar marken. Detta gör att värdering enligt ExpL 4 kap. 3 a § inte ska gälla, utan värdering av intrång ska göras utifrån pågående markanvändning, det vill säga; marknadsvärdeminskning för allmän plats, samt eventuell övrig skada huvudman drabbas av. Då allmän plats i princip saknar marknadsvärde ses intrångsersättning bara kunna bli gällande om det finns en förväntan på framtida ändrad markanvändning. Däremot bör viss kompensation utgå om skog eller anläggningar påverkas av intrånget och ersättning för övriga skador kan komma att aktualiseras. Exempel på övriga skador som kan uppstå är markskador vid anläggningsarbete eller uppkomma vid underhåll och reparationsarbeten av anläggning som förorsakat intrånget. Huvudmans merkostnader kring administration som följer på grund av upplåtelsen eller för huvudmannens framtida markarbeten i närhet av anläggningen är några fler exempel på övrig skada<sup>189</sup>.

---

<sup>187</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 125.

<sup>188</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, ss. 112 samt 132-133.

<sup>189</sup> Eije Sjödin m.fl., 2011, s. 133.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### **3.7.4.3 Intrång i luften**

Byggnation av en linbana föranleder rättighetsbehov för vajrar som transporterar gondoler. Dessa rättigheter medför inte alltid att mark behöver tas i anspråk med äganderätt beroende på om intrånget för linbanan sker genom bildande av 3D-fastighet eller om rättigheten löses med exempelvis servitut. Intrånget kan ändå medföra att marknadsvärdet sjunker, innebära restriktioner för markanvändningen, att krav ställs på större aktsamhet vid markanvändning och försvåra byggnation<sup>190</sup>. Enligt ExpL 4 kap. 1 § ska detta ersättas med marknadsvärdesminskningen och tillägg på 25 %.

Vid värdering av ersättning för servituträttigheter borde den generellt bli lägre än då mark måste avstås med äganderätt. Skulle således en 3D-fastighet skapas för anläggandet av en linbanas vajrar, borde det generera en något högre ersättning än vad rättigheter för servitut skulle göra. Detta på grund av att servitut är begränsade i sin omfattning, medan en 3D-fastighet släcker äganderätten helt för ianspråktagen del<sup>191</sup>.

En expertgrupp på Lantmäteriet, har bedömt att planstöd är nödvändigt för att lantmäteriet ska kunna skapa rättigheter eller fastighetsbilda för linbanan. Stora projekt som linbanor bör prövas och genomlysas från många håll och en detaljplan är ett bra instrument då det innebär en prövning av många olika aspekter. I en detaljplan får olika intressenter möjlighet att uttala sig i frågan och en bra dialog ses nödvändig för att projekt av denna storlek ska bli lyckade<sup>192</sup>.

I Göteborg har ersättningsfrågan kring linbanor ännu inte kunnat hanteras av Lantmäteriet, men de anser att det bör beaktas under planprocessen och redovisas i detaljplanens planbeskrivning, under rubriken fastighetsekonomiska konsekvenser. Framtida utredningar får visa vilka begränsningar ett intrång av en 3D-fastighet eller servitutsrätt i luftutrymmet kan medföra i en traditionell 2D-fastighet<sup>193</sup>.

Vid intervjun med tekniskt råd på Svea hovrätt kunde heller ingen vägledning ges angående värdering av det luftintrång en linbana kan medföra. Det hänvisades till avsaknad av undersökningar och praxis, varför det måste inväntas att mål tas upp i rätten så bedömning kan göras där<sup>194</sup>.

---

<sup>190</sup> Lantmäteriets värderingshandbok, 2016, s. 313.

<sup>191</sup> Anders George, 2016-04-27.

<sup>192</sup> Anders George, 2016-04-27.

<sup>193</sup> Anders George, 2016-04-27.

<sup>194</sup> Jan Gustafsson, 2016-05-10.

### 4 Rättsfallsanalys av störningseffekter

Samhällets utveckling och urbanisering bidrar till en ökad belastning på befintlig infrastruktur, vilket innebär ett ökat behov av att utveckla och komplettera den. En utökad infrastruktur medför i regel intrång i enskild äganderätt, men också större omgivningspåverkan och störningar i form av buller, vibrationer, ingrepp i landskapsbilden, barriärer och liknande. En linbana är säregen då dess konstruktion och användning medför ett flertal störningar, både vanliga men också en del mindre vanliga, som till exempel insyn i lägenheter på våningsplan högt ovan mark.

Nedan redovisas störningar som en linbana kan förväntas orsaka i sin omgivning. Då störningar från en linbana i tätbebyggt område ännu inte hanterats inom rättsväsendet, görs i redovisningen jämförelser med gällande praxis och rättsfall med liknande karaktär som kan verka vägledande i den totala bedömningen.

#### 4.1 Buller

Buller är en typ av störning som anges i MB 32 kap. 3 § 5 p. Buller kan mätas objektivt vilket gör det relativt enkelt att fastställa den grad av störning buller orsakar exempelvis vid en fastighetsägares uteplats. I regeringens så kallade infrastrukturproposition<sup>195</sup>, anges rekommenderade riktvärden för bullernivå som inte bör överskridas vid ny- och ombyggnad av trafikinfrastruktur. Följande riktvärden anges:

Ekvivalentnivå inomhus	30 dB(A)
Maximalnivå inomhus nattetid	45 dB(A)
Ekvivalentnivå vid fasad utomhus	55 dB(A)
Maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad	70 dB(A)

I propositionen nämns att hänsyn ska tas till vad som är ekonomiskt rimligt och tekniskt möjligt. Det medför att om utomhusnivåer inte kan reduceras ner till rekommenderade ljudnivåer för en rimlig kostnad, eller att de tekniska förutsättningarna inte är tillräckliga, bör inriktningen istället vara att inte överskrida inomhusnivåer<sup>196</sup>.

I Göteborgs åtgärdsprogram anges att linbana är ett tyst system i relation till andra trafikslag. Buller från linbana uppstår främst när gondoler passerar pelarstöd samt vid drivstationen. Möjligheter finns till störningsförebyggande åtgärder i form av ljudisolering av motorrum och förbättring av linrullar<sup>197</sup>. Ljudnivåer för ett TDG-system liknande det som Göteborg planerar anger *maximala* ljudnivåer på:

<sup>195</sup> Prop. 1996/97:53.

<sup>196</sup> Prop. 1996/97:53, s. 44.

<sup>197</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 35.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Plattformen inne på stationen	57 dB
Utsida station, vid utfart för gondol	52 dB
Utsida station, 10 meter från utfart för gondol	49 dB
Utsida station, annan sida än utfart för gondol	44 dB
Marknivå under pelare på 50 meter	48 dB <sup>198</sup>

De maximalvärden som bedöms för linbanans olika delar och de rekommenderade ekvivalenta ljudnivåerna, ger att det endast är vid plattformen inne på stationen som ljudnivåerna överstiger den rekommenderade nivån för bostadshus utomhusfasad. I förarbeten nämns också att buller tillsammans med förfulande landskapsbild är sådana störningar som en fastighetsägare kan få tåla i större utsträckning än andra<sup>199</sup>.

Även om bullernivåer från linbanan inte överstiger rekommenderade nivåer och störningarna anses vanliga, ska i en skälighetsbedömning hänsyn också tas till andra faktorer. I Dalaröområdet gällde frågan om en genomfartsled skulle tålas. De bullernivåer som uppmätts översteg inte då gällande norm för buller. I målet tog HD i sin skälighetsbedömning hänsyn till de krav som ställs till den omkringliggande miljön. På grund av områdets speciella skärgårdsmiljö (karaktär) ansågs de sammantagna störningarna från genomfartsleden vara sådana att en fastighetsägare skäligen inte skulle behöva tåla dem, trots att vägen som sådan ansågs allmänvanlig<sup>200</sup>.

### 4.2 Insyn

Insyn kan räknas till *annan liknande störning* enligt MB 32 kap. 3 § 8 p. Frågan om insyn kan räknas som ersättningsgill skada är på många sätt svårbedömt. Bedömningen blir subjektiv och beror till stor del på den olägenhet insynen medför. En linbana kan medföra insyn i bland annat bostäder och trädgårdar<sup>201</sup>. Det förutsätts då att sträckningen för linbanan passerar nära, för att medföra en betydande olägenhet. Enligt Emma Josefson på Trafikkontoret i Göteborg, försöker de i Göteborg att undvika detta problem i så hög grad som möjligt.

*Vi försöker i så hög grad som möjligt undvika denna problematik genom att redan i planeringsskedet passera på ett bra sätt vid bostäder. Till exempel är det bättre ur insynsperspektiv att passera med linbanan rakt över en byggnad, än strax bredvid<sup>202</sup>.*

Det kan dock förekomma att linbanan passerar i höjd med bostäder på högre våningsplan. I de fallen blir frågan om det utgör en olägenhet eller inte, och om det kan medföra en sådan minskning i fastighetens marknadsvärde att det blir ersättningsgillt.

---

<sup>198</sup> Trafikkontoret; Göteborgs Stad, 2016, s. 54.

<sup>199</sup> Prop. 1985/86:83, s. 41.

<sup>200</sup> NJA 1999 s. 385.

<sup>201</sup> Magnus Olsson, 2011, s. 37.

<sup>202</sup> Emma Josefson, Trafikkontoret Göteborg, E-post kontakt, 2016-04-14.



## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

De rättsfall som redovisas nedan gäller frågor om bygglov som prövas mot omgivningskravet i PBL 2 kap. 9 §. Prövningen av denna paragraf gällande betydande olägenhet har likheter med den prövning som görs av störningar i MB 32 kap. 1 § och ExpL 4 kap. 2 §. I propositionen till PBL<sup>203</sup>, nämns angående *betydande olägenhet* i 2 kap. 9 §, att det är naturligt att bedömning av olägenheter eller risker som kan godtas, görs enligt de bedömningar som gäller vid prövning enligt MB i liknande fall<sup>204</sup>. Rättsfallen ses därför ge en god jämförelse beträffande insyn som störning, även om de prövas enligt PBL.

**I MÖD 2015:44** prövades en fråga om bygglov för flerfamiljshus. Utformning av en byggnad skulle enligt det sökta bygglovet medföra olägenheter för intilliggande fastighet, i form av insyn. Trots att de boende i intilliggande fastighet ansågs få tåla en hög grad av insyn med tanke på det stadsnära läget, bedömdes olägenheten så stor att det skäligen inte behövde tålas.

I fråga om den olägenhet som orsakas av insyn gjorde MÖD bedömningen med hänsyn till det så kallade omgivningskravet i PBL 2 kap. 9 §. Kravet innebär att planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och *utformning av byggnadsverk* inte får ske på så sätt att det medför sådan *påverkan på omgivningen* att det innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller *betydande olägenhet* på annat sätt<sup>205</sup>. I bedömningen av om en *olägenhet är betydande*, menade domstolen att det måste ske mot samtliga omständigheter, bland annat läge, användningssätt och innehåll i befintlig detaljplan. Det vill säga att om en omgivningspåverkan redan prövats och accepterats i detaljplan, ska den inte prövas på nytt i ett bygglovsärende. Endast den omgivningspåverkan som går utöver det som prövats i detaljplan kan därför medföra att bygglov inte beviljas om påverkan anses vara betydande.

I detta fall innebar bygglovsansökan att tillänkta loftgångar på en ny byggnad medförde en direkt insyn till befintlig byggnads lägenheter. Även om fastigheterna var detaljplanelagda och centralt belägna i staden, ansåg MÖD att denna olägenhet var betydande och att den gick utöver vad de klagande skäligen borde tåla. Domstolen ansåg att det fanns alternativa utformningar som kunde innebära att olägenheten av insyn inte skulle bli betydande, till exempel någon form av avskärmning.

MÖD avslag bygglovsansökan med hänvisning till den betydande olägenheten av insyn det skulle medföra och att det hade kunnat åtgärdas med alternativ utformning.

<sup>203</sup> Prop. 2009/10:170.

<sup>204</sup> Prop. 2009/10:170, s. 168 och 417.

<sup>205</sup> PBL 2 kap. 9 §.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

**Mål nr P812-13** I detta rättsfall från mark- och miljödomstolen (MMD), hanterades ett överklagat bygglov på grund av insyn. Bygglovsansökan berörde uppförandet av 12 balkonger på en befintlig byggnad. De klagande menade att balkongernas placering medförde besvärande insyn i deras sovrum. Balkongernas placering skulle bli 3 meter ifrån och 60 centimeter ovanför de klagandes sovrumsfönster.

Målet prövades mot omgivningskravet. Då fallet påbörjades innan 2 maj 2011 prövades det mot den äldre plan- och bygglagen (ÄPBL). Omgivningskravet enligt ÄPBL 3 kap. 2 § motsvarar i stort omgivningskravet i PBL 2 kap. 9 §<sup>206</sup>. Lydelsen säger att placering och utformning av byggnader inte ska ske så det innebär fara för människors hälsa eller *betydande olägenhet* på annat sätt.

Domstolen gjorde bedömningen att det förvisso innebar en viss insyn, men att de klagande hade andra rum i sin lägenhet, utan insyn, som de kunde uppehålla sig i. Domstolen ansåg att åtgärden inte medförde en *betydande olägenhet* och överklagan avslogs. Den upplyste dock att frågan om alternativ placering av balkonger inte kunde prövas i målet.

Utgången av detta fall kan bero på att frågan om alternativ utformning inte togs upp, men bedömningen gjordes ändå att de klagande fick tåla den insyn de skulle komma att åsamkas.

I de fall en linbana medför insyn in i lägenhet är den skadedrabbade förmodligen inte ägare av den fastighet bostadsbyggnaden tillhör. Det är endast berörd fastighetsägare som har rätt att kräva ersättning för rena förmögenhetsskador. En hyresgäst som drabbas av insyn eller annan störning kan inte kräva sådant skadestånd utan får vända sig till sin hyresvärd.

**I MÖD 2005:17** prövade domstolen om en hyresgäst har rätt att kräva ersättning för miljöskada enligt MB 32 kap. Hyresgästen hade yrkat på ersättning för förlorat boendevärde och åtgärder för att minska buller som en verksamhet orsakat i sin omgivning. Domstolen ansåg att störningarna utgjorde rena förmögenhetsskador, vilka enligt MB 32 kap. 1 § är ersättningsgilla. Vad gäller hyresgästens rätt att kräva ersättning enligt miljöbalken ansåg domstolen, att en hyresgäst betalar för sitt boendevärde till hyresvärden och det är hyresvärden som ska se till att bostaden är i brukbart skick så som anges i JB 12 kap. 9 och 15 §§, samt att den också i övrigt överensstämmer med hyresavtalet. Det är också hyresvärden som enligt JB 12 kap. 11 och 16 §§, ska svara för att åtgärda eventuella missförhållanden och även stå för nedsättning av hyran under den tid lägenheten är i bristfälligt skick. Om någon annan än hyresvärden har orsakat störningar, kan hyresvärden kräva skadestånd av denne för den skada han lidit för åtgärdande och minskad hyresintäkt.

---

<sup>206</sup> Zeteo, lagkommentar till PBL 2 kap. 9 § (kommentarens första stycke).

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

MÖD menar vidare att så länge någon sak- eller personskada inte uppstått för hyresgästen, kan denne inte kräva någon ersättning eftersom denne i förhållande till verksamhetsutövaren inte lidit någon förmögenhetsskada. Den ekonomiska skada som hyresgästen har lidit av beror på att lägenheten inte uppfyller kraven i JB 12 kap.

### 4.3 Skuggbildning

Möjlig skuggbildning kan uppstå från vajrar och gondoler på linbaneanläggningar. Det kan även orsakas av de höga pelarstöden och stationsbyggnader.

En verksamhet som ofta behandlar skuggningseffekter är vindkraftverk. De stora rotorbladen på verken kan ge störande skuggningar på närbelägna fastigheter. I ett vägledande rättsfall från 2003, tar MÖD upp frågan om skuggbildning från vindkraftverk och hur det påverkar människors hälsa.

**MÖD 2003:86.** Fallet gällde om en fastighet skulle tåla de skuggor som orsakas av ett närbeläget vindkraftverk. I sin bedömning tar domstolen stöd i remissyttranden från Boverket och Socialstyrelsen angående skuggbildningars påverkan på människohälsan.

Boverket tog sitt yttrande stöd i tysk forskning som pekar på att det är den faktiska skuggtiden som bör vara utgångspunkt vid bedömning av periodisk skugga. Enligt Boverket bör denna inte överskrida 8 timmar per år. Med faktisk skuggtid menas den sammanlagda skuggtid som uppstår på störningskänsliga platser, som bostads- och fritidshus inklusive fastighetens tomtmark.

Socialstyrelsen hänvisar till ett yttrande från (en i rättsfallet nämnd) docent LP, angående psykiska och biologiska effekter av periodiska skuggor. Han menar att kortvarig och enstaka exponering av skuggväxlingar kan ge tillfällig irritation och distraktion, men ses inte ge upphov till biologisk skada. Han menar att de normvärden från tysk forskning, som Boverket hänvisar till, får anses tillräckliga med god marginal.

Miljööverdomstolen delade uppfattningen av remissyttrandena och uttalade sig att boverkets rekommendationer kan ses som riktlinje, och att när den förväntade faktiska skuggtiden på en störningskänslig plats överstiger åtta timmar per år, ska åtgärder vidtas för att begränsa skuggbildning.

En jämförelse mellan vindkraftverk och linbana kan tänkas vara svår att göra. Å ena sidan är det oklart vilken grad av skuggeffekt en linbana medför, men även hur vindkraftverk på landsbygd ska jämföras med verksamhet i stadsbebyggelse. Vindkraftverk är oftast placerade på landsbygden, vars miljö är mer störningskänslig än

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

den stadsmiljö där linbanan är tänkt. En stadsmiljö är till stora delar redan utsatt för störningar, varför fastighetsägare i regel anses få tåla mer.

I följande rättsfall exemplifieras att en fastighetsägare kan få tåla mer, även på landsbygden, på grund av att den omkringliggande miljön redan är exploaterad av störande verksamheter.

**MÖD 2004:40** behandlade en tillståndsansökan för sex vindkraftverk. Angiven placering var i ett högexploaterat öppet jordbruksområde mellan en europaväg och en riksväg. Tillståndet var villkorat med att verksamheten skulle bedrivas efter vad sökande åtagit sig. Dessa åtaganden innebar att;

- Bullernivån från verken inte skulle överstiga 40 dB(A) vid bostäder
- Befintliga uteplatser skulle inte besväras av skuggning under mer än 8 timmar per kalenderår
- Ett kontrollprogram skulle upprättas så att villkoren efterföljs.

Avståndet till närmaste bostad låg under 400 meter. MÖD påpekade att det i tidigare mål<sup>207</sup> faststälts att minsta avstånd mellan bostad och vindkraftverk med 45 meter höga torn, skulle vara 400 meter. Enligt domstol skulle detta avstånd bara ses som riktlinje, och bedömning måste göras till varje enskilt fall. Vindkraftverken i detta mål planerades större, och domstolen utökade därför till ett avstånd på 500 meter. De uttalade sig vidare om att det är störningen och inte storleken på verken som är av betydelse, och att vindkraftverken i det aktuella målet låg i ett redan exploaterat område. Inverkan på landskapsbilden ansågs därför måttlig. MÖD ansåg även att bolaget kunde visa på att gällande gränsvärden om skuggbildning och bullernivåer inte skulle överstigas och biföll därför tillståndet.

**I RÅ 1990 ref. 52** tog regeringsrätten upp ett ärende som handlade om bygglov för en tillbyggnad av ett våningsplan, på ett enplans radhus. De klagande menade att tillbyggnaden skulle leda till ökad skuggbildning. Domstolen konstaterade att bygglovsansökan inte stred mot gällande detaljplan. Frågan berörde istället om det innebar en betydande olägenhet för grannfastigheter, enligt omgivningskravet i då gällande ÄPBL 3 kap. 2 §. Domstolen hänvisade till motiven till 3 kap. 2 §, där det framgår att olägenheter i form av ändrade ljusförhållanden ska beaktas vid tillämpning av bestämmelsen. Vidare framgår i motivet att områdets karaktär och förhållandena på orten ska beaktas vid bedömning av vad som ska anses som betydande olägenhet för omgivningen i det enskilda fallet. Även departementschefen menar att

---

<sup>207</sup> MÖD 2001:8.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

toleransnivåer i vissa fall måste ligga något högre, vilket domstolen också hänvisar till.

Domstolen konstaterade att tillbyggnad innebar att närmast liggande grannfastigheter skulle förlora soltimmar på uteplats och vid entré. Vidare deklarerade domstol att i ett sådant tätbebyggt område som det berörda, är det oundvikligt att byggnader tidvis skuggar varandra och att en tillbyggnad kan komma att medföra ökad skuggbildning. Med hänsyn till områdets karaktär samt bebyggelseförhållanden i övrigt, ansåg domstol att de olägenheter som uppkommer för omgivningen inte är betydande. De såg därför inget skäl att vägra bygglov.

De fall som redovisas ovan belyser vikten av omkringliggande miljö och dess betydelse vid bedömning av störningar. I ett område som är mer tätbebyggt, ter det sig mer naturligt att immissioner av olika slag uppkommer, varvid en fastighetsägare anses få tåla mer.

### 4.4 Förfulande landskapsbild/stadsbild

*Annan liknande störning* i MB 32 kap. 3 § 8p. avser sådana skador som inte faller under 1-7p. Denna kategori omfattar exempelvis psykiska immissioner. De kan uppstå på grund av oro för en näraliggande verksamhet, som sprängämnesfabrik. Även estetiska störningar i form av förfulande landskapsbild går under denna kategori. I förarbeten till miljöskadelagen (MSkL)<sup>208</sup> uttalade sig departementschefen angående sådana ideella skador.

*För min del anser jag att det inte finns anledning att på miljöskadeområdet tillämpa andra regler om skadestånd för ideell skada än som gäller inom skadeståndsrätten i allmänhet. Visserligen finns det, som jag nyss har nämnt, särskilda områden där sådan ersättning utges. De är emellertid klart avgränsade och rör huvudsakligen olika slag av kränkningar av den personliga integriteten. Det skulle vara något principiellt nytt om man för miljöskadornas del införde en möjlighet till ersättning för sådana svårbedömbara olägenheter av ideellt slag som "förfulning av naturen" e.d. Ofta medför sådana olägenheter skadeföljder av ekonomisk art, t.ex. i form av ett minskat marknadsvärde hos en fastighet, och den skadelidande har då enligt vad jag nyss har förordat under vissa förutsättningar rätt till ersättning för denna förmögenhetsskada. Längre än så bör man emellertid inte gå<sup>209</sup>.*

Som självständig störningsorsak är det enligt en annan kommentar i förarbetet, osäkert om en psykisk immission ger rätt till ersättning, då det anses sällsynt att sådana immissioner är av sådant slag att de går utöver gränsen för vad som får tålas. För ersättning krävs att störning orsakat en ekonomisk skada, en ren förmögenhetsskada<sup>210</sup>.

---

<sup>208</sup> Prop. 1985/86:83.

<sup>209</sup> Prop. 1985/86:83, s. 20.

<sup>210</sup> Prop. 1985/86:83, s. 45.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Förutsättningarna för att en sådan mer subjektiv störning ska vara ersättningsberättigad är därför att den medför en ren förmögenhetsskada.

Det så kallade Hisingemålet är vägledande för hur stor marknadsvärdeminskning en fastighetsägare får tåla gällande psykiska och estetiska immissioner.

**NJA 1988, s. 376** gällde störning från en kraftledning på södra Hisingen i Göteborg. De klagande yrkade ersättning för den marknadsvärdeminskning kraftledningen medfört gällande bland annat förfulande av landskapsbild och oro på grund av elektromagnetisk strålning.

Psykisk störning i form av oro, och estetisk störning som förfulad landskapsbild, kan otvivelaktigt upplevas som besvärande, ansåg HD. De ansåg även att det kan antas påverka fastighetens marknadsvärde i betydande grad.

När det gäller orts- och allmänvanligheten, påpekar HD att det är två rekvisit som kan vara svåra att hålla isär. Beträffande ortsvanligheten ansåg domstol att fastigheten visserligen låg i ett tämligen skyddat läge, men ändå i nära anslutning till störande industri. De ansåg därför att en fastighetsägare i sådan omgivning, får räkna med ett visst mått av störningar.

Tingsrätten uttalade sig också angående fastighetens omgivning. De menade att den karaktär som präglar södra Hisingen är industrilandskap. Störning i form av till exempel ljus och buller får enligt domstol anses ortsvanligt. En presumtiv köpare söker sig till området främst för närhet till arbetsplats, medan en köpare som har önskan att bo i en lugn och stilla miljö söker sig till andra platser.

Då psykiska och estetiska immissioner inte går att mäta, utan är utelämnade till rent subjektiva bedömningar, ansåg HD att toleransgränsen för vad fastighetsägare skäligen bör tåla måste sättas ganska högt. Den marknadsvärdeminskning som klagande yrkat på uppgick till 7,5 % av fastighetens oskadade värde. Domstolen ansåg att en sådan värdeminskning inte är större än vad en fastighetsägare skäligen får tåla gällande inverkan från psykiska och estetiska immissioner.

**MÖD 2005:2** gällde tillstånd att uppföra och driva två vindkraftverk. Ett bolag ansökte om etablering av vindkraftverk i Eslövs kommun. Platsen för de ansökta verken låg utanför det område som i översiktsplanen (ÖP) pekats ut som lämplig för vindkraft. Området i övrigt präglades av odlad jordbruksmark och hade förutom närliggande vindkraft inga industriella inslag och ansågs därför inte förenlig med de i ÖP antagna riktlinjerna.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Avstånd till närmaste bostadshus var ca 400 meter och till mer samlad bebyggelse ca 500 meter. MÖD ansåg att det förelåg risk för buller och skuggbildning för de närmaste bostäderna och att vindkraftverken skulle utgöra ett dominerande inslag i den flacka omkringliggande miljön.

Den samlade bedömningen blev att den valda platsen inte kunde godtas och tillståndsansökan avslogs.

Även om en stor del av avgörandet i detta mål handlade om överensstämmelse med ÖP, var det ändå de möjliga störningarna från verken som fällde avgörandet. Detta kan hänföras till områdets relativt orörda natur och att inverkan av vindkraftverken skulle medföra ett förfulande inslag i den miljön.

**NJA 1999 s. 385.** I Smådalarö anlades en ny kommunal väg och tre berörda fastigheter yrkade skadestånd för marknadsvärdeminskning på grund av immissioner från vägen, främst i form av buller men också estetisk inverkan.

Målet prövades mot MSkL 1 § (nu motsvarande MB 32 kap. 1 §), samt förutsättningar för skadestånd enligt MSkL 3 § (nu motsvarande MB 32 kap. 3 §), gällande *annan liknande skada*.

Vid prövning av störningarna fastställdes att skador från immissionerna var av betydande storlek. De ansågs även vara ovanliga med hänsyn till förhållandet på orten. Här påpekade HD att vid avgränsning av *orten* är det viktigt att gå försiktigt fram. Detta om avsikten med ortsvanlighetsprövningen ska spela den roll som lagstiftaren har avsett, då möjligheten ofta ges att konstruera ett mindre område som inte utsatts för störningar. Ett område ska kunna avgränsas på ett naturligt sätt. Mätningar som gjordes i målet rörande störning i form av buller, nådde inte upp till angivna riktvärden<sup>211</sup>. Störningarna bedömdes därför få tålas med hänsyn till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Särskilt intressant i fallet är domstolens skälighetsbedömning där HD tog hänsyn till ett flertal omständigheter. En berörde Dalarös tämligen speciella skärgårdskaraktär som innebar att även vanliga störningar kan anses ha större betydelse. I förarbetet<sup>212</sup> nämns att skälighetsbedömningen delvis beror på de krav som ställs på omgivande miljö, varför HD tog särskild hänsyn till den miljö som Dalarö präglas av.

---

<sup>211</sup> SOU 1993:65.

<sup>212</sup> Prop. 1985/86:83, s. 42.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Immissionernas sammantagna inverkan gavs också vikt i bedömningen, liksom den samhällsnytta vägen innebar<sup>213</sup>. Domstolen pekade även på att toleransgränsen för vissa immissioner, till exempel buller och estetisk inverkan, kan ligga högre än för andra<sup>214</sup>.

I målet togs hänsyn till två olika värdeutlåtanden av den marknadsvärdepåverkan vägen innebar för de klagande. Fördelningen av den uppskattade värdeminskningen mellan buller och estetisk inverkan ansåg HD vara svår att precisera, men mot bakgrund av utredningen i målet ansågs det rimligt att anta att de estetiska skadorna var större än de som orsakats av buller.

Domstolens samlade bedömning var med hänsyn till ortens särskilda skärgårdskaraktär, att fastighetsägarna inte rimligtvis kunnat förvänta sig en störning av det slag som förelåg och att de därför inte själva bör bära hela kostnaden för värdeminskningen.

I Dalarö var områdets speciella karaktär anledning till att den inverkan immissionerna hade på fastigheternas värdeminskning inte skäligen behövde tålas. Den estetiska immissionen i detta område var ett sådant ingrepp att det tillsammans med bullret från vägen ansågs överskrida toleransgränsen, och var därför ersättningsgillt. I stadsmiljö hade ortens karaktär sannolikt bedömts annorlunda, då estetisk inverkan som i fallet på Hisingen<sup>215</sup>, anses vara något en fastighetsägare kan förvänta sig i större utsträckning.

---

<sup>213</sup> Prop. 1985/86:83, s. 41.

<sup>214</sup> Prop. 1985/86:83, s. 41.

<sup>215</sup> NJA 1988 s. 376.



## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### 5 Resultat

I denna del av studien presenteras de resultat som framkommit under arbetets gång. Resultaten redovisas efter de frågeställningar studien baseras på.

#### 5.1 Ersättnings- och värderingsprinciper

*Vilken typ av ersättnings- och värderingsprincip är tillämplig för de markintrång en linbana kan medföra inom tätbebyggt område?*

I princip är de intrång som gäller för linbana av samma karaktär som gäller för övriga intrång i fastighet. Det saknar således betydelse för ersättningsbedömningen att markavståenden görs på grund av linbana. Att ett intrång ska ersättas talar både egendomsskyddet och rättspraxis för, även om det inte medför nämnvärd marknadsvärdeminskning för fastigheten.

Enligt ExpL får det exproprieras för linbana, och oavsett lagrum som används för markåtkomst är det expropriationslagens ersättningsregler som ska tillämpas för markintrång. Tillämplig värderingsprincip blir då fastighetens marknadsvärde *före* minus värdet *efter* intrånget ( $V_f - V_e$ ), med ett schablontillägg på 25 %.

Marknadsvärdet bedöms i regel efter pågående markanvändning, men det finns undantag som ska beaktas vid värderingen. En linbana är troligtvis en sådan anläggning som kräver detaljplan. Tas då mark i anspråk för allmän plats, kan ExpL 4 kap. 3 a § bli gällande. Marken ska då värderas efter den markanvändning som rådde innan den lades ut som allmän plats första gången.

Med hänsyn till den planbestämmelse som har använts i detaljplan i Göteborg samt den bedömning som gjorts i studien, innebär att kvartersmark för annat än enskilt bebyggande är den mest lämpade markanvändningen för en linbaneanläggning (T-trafik). Värdering av allmän tomt görs efter den markanvändning som genererar högst värde av; pågående markanvändning; tillåten markanvändning; eller den mest sannolika markanvändningen om det inte planlagts som allmän tomt.

Det skulle också kunna finnas förväntningsvärden på mark som tas i anspråk. Det måste också beaktas vid värdering av marknadsvärdet. Förväntningsvärden som en fastighetsägare får tillgodogöra sig ska ersättas enligt grundregeln i ExpL 4 kap. 1 § inklusive schablontillägget om 25 %.

Vid bedömning av den totala expropriationsskadan ska hänsyn även tas till företagsskada. Är skadan obetydlig eller om den skäligen bör tålas enligt orts- och allmänvanlighetsrekvisiten, kan den del av marknadsvärdeminskningen som orsakas av företagsskadan komma att avräknas från ersättningen. Även företagsnytta kan komma att avräknas från ersättningen.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### **5.2 Intrång av utrymme ovan mark**

*Hur bedöms intrång i en fastighet av det utrymme ovan mark en linbana tar i anspråk?*

Frågan berör främst det utrymme mellan pelarstöden som omfattas av vajrar och rörliga gondoler, ovan fastighet. Beroende på den rättighet som vajern anläggs med kan ersättningen variera. Tas marken i anspråk med äganderätt upphävs den tidigare fastighetsägarens befogenheter till fullo genom överlåtelse, vilket bör generera en högre ersättning än servitutsrätt.

Bedömning av den marknadsvärdeminskning ett intrång medför måste göras i det enskilda fallet. Det är bland annat beroende av höjden på vajerns placering och hur fastighetens användning påverkas, till exempel i form av byggrätter enligt gällande detaljplan eller rörelseskador för befintliga verksamheter. Avgörande är till vilken grad fastigheten begränsas.

Paralleller kan dras till tunnlar för tunnelbana och tåg, under mark. Lantmäterimyndigheten i Stockholm utarbetade en schablonmässig ersättningsmodell som användes för projektet Citybanan. För Citybanan togs mark i anspråk genom att bilda 3D-fastighet under mark för pendeltågstunnel, som då eventuellt kunde begränsa anläggande av bergvärme eller anläggande av källarplan för fastigheter ovan mark.

För att utröna eventuella begränsningar på berörda fastigheter en linbanan ovan mark skulle ge, måste gällande planer och tillstånd därför beaktas. Inskränkningen i en fastighets rådighet är för linbana, till skillnad mot en tunnel, möjligheten att nyttja marken uppåt snarare än nedåt. Det innebär att den marknadsvärdeminskning som kan uppstå beror på om fastighetsägaren på något vis förlorar möjlighet att till exempel bygga under vajern eller på annat sätt begränsas i sin användning som en direkt konsekvens av linbanan. Om linbanan inskränker en fastighet på låg höjd medför det en större begränsning till skillnad mot om den passerar på hög höjd. På vilket sätt sådana begränsningar uppstår får visa sig i framtida prövning i detaljplan eller förrättning, då mycket beror på omständigheter i det enskilda fallet.

När det kommer till en bedömning av ersättningens storlek, finns det anledning att poängtera att det är marknadens uppfattning av intrånget som ska spegla beloppet, inte hur den berörda fastighetsägaren bedömer det.

Ett intrång kan också medföra en marknadsvärdeökning för en fastighet som får förbättrade kommunikationsmöjligheter. En sådan företagsnytta får, om den kommer flera fastigheter tillgodo, också för den exproprierade fastigheten tillgodoräknas utan att det vägs in som ett avdrag från den totala expropriationsskadan.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### 5.3 Störningar och ersättning

*Vilka olika slags störningar kan uppstå vid drift av en linbana inom tätbebyggt område och under vilka förutsättningar är de ersättningsgilla?*

Resultatet till frågeställningen presenteras i två delar. Först presenteras de störningar som identifierats. Sedan redogörs under vilka förutsättningar störningarna är ersättningsgilla.

#### 5.3.1 Identifierade störningar

Då linbana inom tätort ännu inte förverkligats i Sverige, har de störningar som kan uppkomma av en linbana i drift inte kunnat prövas rättsligt. Störningar från mer etablerade anläggningar och verksamheter i samhället är oftast väl beprövade i rättsliga sammanhang och det har även tagits fram riktvärden och skapats rättspraxis att förhålla sig till vid prövning av dessa. Till exempel är riktvärden för maximala bullernivåer från vindkraftverk lägre satt än de för vägtrafik.

Det som studien har tagit fasta på när störningar identifierats, är de störningar som *förväntas* uppkomma av en linbana. De störningseffekter som framkommit och som behandlats i studien är;

#### **Buller**

När linbanans anläggning är i drift, uppkommer buller främst vid drivmotorn på stationen. Det kan även uppkomma visst buller när drivhjulen på gondolerna passerar de pelarstöd som håller upp vajrarna. Bullernivåer kan även uppstå inne på stationens plattform och då gondoler ankommer till och lämnar stationsbyggnaden.

#### **Insyn**

När linbanan passerar i närheten av bostadsfasader kan det medföra insyn från gondoler in i lägenheter, men det kan också uppkomma av att linbanan passerar ovan trädgårdar vilket ger insyn i människors mer privata hemfridszoner.

#### **Skuggbildning**

Kortvarig och enstaka exponering av skuggväxlingar kan skapa irritation och distraktion. Rotorbladen från vindkraftverk är ett bra exempel på hur periodvisa skuggor orsakar denna typ av distraherande och störande effekt. Rörande linbana kan skuggväxlingar uppstå då gondol periodvis passerar. Skuggbildning kan också uppstå av vajrar (beroende av höjd på vajern), pelarstöd och stationsbyggnader.

#### **Estetiska immissioner**

Med estetiska immissioner menas förändringar av landskapsbild eller stadsbild som sker på grund av linbanan. Det vill säga att linbanan påverkar en fastighets utsikt på ett störande vis.

#### **Psykiska immissioner**

Beträffande psykiska immissioner är dessa, likt estetiska immissioner, mer knutna till enskilda personers subjektiva förhållning, så som oro. Denna oro är befogad då den

## Linbana i tätbebyggt område

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

kan delas av många och då även ha en värdeminskande effekt på fastigheten. Gällande linbana skulle oron kunna vara rädslan att det ramlar ner delar från gondoler.

#### 5.3.2 Ersättningsgilla störningar

Vid bedömning av miljö- eller företagsskador ska endast viss hänsyn tas till den skadegörande källan. Det som prövas rättsligt är själva störningen och den skada störningen orsakar på sin omgivning.

Förutsättning för att skadestånd ska kunna utgå för en störning, är att en verksamhet på en fastighet orsakat skada i sin omgivning. Vad som räknas som miljöskada finns uppräknat i MB 32 kap. 3 § 1-8p. Som beskrivits i rapporten, är prövningen av sådana skador i stort sett densamma, oavsett om störningen uppkommer i form av företagsskada enligt ExpL i samband med ett markavstående, eller som en miljöskada enligt MBs regler.

Oavsett lagrum, görs först en bedömning om effekten av störningen har en sådan inverkan på en fastighets marknadsvärde, att den anses som betydande. Är den det ska den ersättas om den inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållande. Den gräns för vad som anses få tålas, så kallad toleransgräns, knyts enligt rättspraxis ofta till en viss procentuell minskning av fastighetens oskadade värde. Innan lagändringen i expropriationslagen och miljöbalken år 2010, innebar toleransgränsen också att den del en fastighetsägare ansågs få tåla, också avräknades från ersättningsbeloppet för skadan. Numera utgår ersättning för hela skadan om toleransgränsen uppnås.

En viktig del vid ersättningsbedömningen är den skälighetsprövning som görs, oavsett om en störning anses Orts- eller allmänvanlig. I skälighetsprövningen vägs omständigheterna samman med bland annat en sammantagen effekt av störningar som uppkommit, hänsyn till de krav som finns på omkringliggande miljö och den eventuella samhällsnytta verksamheten har. Detta kan leda till att en i normala fall vanlig störning som bör tålas, i det enskilda fallet anses berättigad till ersättning.

- **Buller** är en störning som enligt förarbeten får tålas i större utsträckning än andra. Störning i form av buller är också mätbart och det finns normer för godtagbara bullernivåer för olika verksamheter, vilket förenklar bedömningen av störningens effekter. Buller från linbanan har relativt låga maximala ljudnivåer vid anläggningen och den framhålls även som tyst i relation till andra transportmedel. Vid ett TDG-system förväntas den högsta ljudnivån hamna runt 57 dB vid plattformen på stationen. Vid utsidan av station hamnar ljudnivån på 52 dB. De rekommenderade riktvärdena för ljudnivåer vid fasad utomhus är 55 dB(A), det vill säga det medelvärde som är godtagbart vid en bostads fasad. Buller torde därför inte *ensamt* vara ersättningsgillt, då ovan nämnda ljudnivåer ses ligga under regeringens rekommenderade riktvärden.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Om buller skulle överstiga rekommenderade nivåer vid fasad och det skulle verka störande, finns möjlighet att utföra skadebegränsande åtgärder, som isolering av motorrum vid stationerna. En sådan teknisk åtgärd måste dock vara ekonomiskt proportionerlig mot den nytta åtgärden har. Det är i övrigt främst inomhusnivåer som ska hållas under riktvärdet. I stadsmiljö får en fastighetsägare också tåla lite mer beträffande buller.

- **Insyn** från linbanan kan bli aktuell under förutsättning att den passerar nära husfasader. Det kan innebära insyn i lägenheter även på de högre våningsplanen. Det kan också bli fråga om insyn i människors trädgårdar och innegårdar om banan passerar över småhusfastigheter och flerfamiljsfastigheter.

Vad som får tålas i form av insyn är på många sätt en subjektiv bedömning och varierar beroende på omständigheter. Det är otvivelaktigt att det i stadsmiljö får räknas med en högre utsträckning av insyn då byggnader står tätt och det i övrigt är en del av den urbana livsmiljön. Människor som vill bo i en ostörd miljö, bosätter sig istället på landsbygden.

Mått av insyn som anses få tålas beror från fall till fall. De faktorer som styr är framförallt vad gällande detaljplan tillåter i form av nybyggnation eller andra åtgärder, och till vilken grad en sådan åtgärds omgivningspåverkan redan har prövats i detaljplanen. Att göra en samlad bedömning av linbanans påverkan på omgivningen redan i detaljplan kan därför förenkla genomförandet. Problem med insyn kan förebyggas med hjälp av tekniska lösningar som spegelglas på befintliga byggnader. Ett annat alternativ är smarta glas på gondolerna, som styr utsyn från gondolen och begränsar den under nödvändiga sträckor. Dock måste kostnaden för sådana åtgärder stå i proportion till nyttan.

- **Skuggbildning** från linbana är svårt att uppskatta. Vajern är högt belägen och dessutom förhållandevis tunn och ses inte utgöra påtaglig skuggning. Gondolerna skulle liksom vindkraftverk kunna orsaka periodvisa skuggbildningar vilka kan uppfattas störande. För vindkraft är praxis för vad som bör tålas 8 timmar per kalenderår vid bostad för periodvis skuggbildning. Det avser den totala skuggtiden på störningskänslig plats. Vindkraft upprättas dock mestadels på landsbygden där miljön oftast är mer störningskänslig.

Pelarestöden kan innebära att dess omgivning skuggas. I stadsmiljö fås som tidigare nämnts mer tålas, och skuggbildningar är ett inslag som kan förväntas uppkomma. Den bedömning som görs i ett sådant fall tar särskilt fasta vid områdets karaktär. I till exempel målet RÅ 1990 ref 52 menade regeringsrätten att det i tätbebyggt område är oundvikligt att byggnader tidvis kommer skugga varandra.

**Estetiska och psykiska immissioner** är störningar som orsakar så kallad ideell skada. Den är alltså personanknuten, vilket medför att det blir en rent

## **Linbana i tätbebyggt område**

### Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

subjektiv bedömning hur skadan värderas. Huruvida sådan skada ska ersättas enligt miljörätten eller inte, diskuterades i förarbeten till miljöskadelagen. Departementschefen var där oenig med vad som framgick av utredningen till lagen. I praxis har valts att gå enligt departementschefens linje och ideella störningar ersätts endast om de medför en ren förmögenhetsskada. Som enskild störning får det anses svårt att kunna kräva ersättning för störningar av ideellt slag. I Hisingemålet uttalade sig HD att toleransgränsen för estetiska och psykiska störningar måste sättas ganska högt och 7,5 % av en fastighets oskadade värde ansågs inte vara större än att en fastighetsägare fick tåla det.

Oavsett om en störning uppkommer som företagsskada av ett markintrång eller som miljöskada, är prövningen densamma. Skadan ska vara av väsentlig storlek och rätten till ersättning ska vara skälig i förhållande till vad som enligt omständigheterna får tålas.

Omgivningskravet i PBL 2 kap. 9 § ska i stort motsvara den prövning som görs i MB angående störningar. Om en linbana prövas i detaljplan kan anläggningens påverkan på omgivningen behandlas i sin helhet, inklusive de förväntade störningarnas effekter. Fördelen med ett helhetsgrepp är att flera instanser samt sakägare får möjlighet att yttra sig i frågan och förebyggande åtgärder kan sättas in i ett tidigt skede.

## **5.4 Resultatanalys**

Resultatet angående värderings- och ersättningsprinciper har sin grund i gällande lag. I detta avseende får den juridiska metoden som använts anses ha sådan validitet att det styrker de påståenden som gjorts. Resultatet tar också en viss distans till alltför detaljrika ställningstaganden, eftersom mycket beror på omständigheter i det enskilda fallet.

Hur intrånget i luften ska bedömas är också det en fråga som bör ges viss distans då mycket beror på omständigheterna. Ersättningen är beroende av vilken grad en fastighet begränsas. Resultatet tar därför främst upp vad som skulle vara behjälpligt vid en bedömning snarare än en lösning på hur det ska bedömas. Ett annat ställningstagande skulle inte vara trovärdigt utifrån denna studie. Likheter med sådant intrång som görs av tunnlar under mark är relevant av den anledningen att det ses urholka en fastighet på liknande sätt.

Paralleller skulle även delvis kunna göras till intrång av luftledningar. I sådana fall skulle det innebära en symbolisk ersättning för marginellt intrång och liten påverkan. En ledning tar dock betydligt mindre utrymme i anspråk, vilket därigenom gör att den inte är till fullo applicerbar. Viktigt att notera i sammanhanget är att en linbanas vajrar kan anläggas betydligt högre än luftledningar, vilket innebär att begränsningar av en fastighetsägares rådighet i de fallen bör bli lägre.

Vid en bedömning av ersättning för miljöskador eller företagsskador, har det endast viss betydelse vilken verksamhet som orsakar dem. Det är störningarna och de skador som uppstår av dessa som bedöms. Att linbana i urban miljö är nytt har betydelse. Att

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

pröva dess påverkan genom ett helhetsgrepp i detaljplan skapar möjlighet att förebygga olika olägenheter i dess omgivning.

I det stora hela anses resultatet tillfredsställande, men i och med att de problem som studien undersöker befinner sig i ett sådant tidigt skede, har det föranlett att resultatet inte innehåller ett så *färgstarkt* svar på frågeställningarna som ambitionen med studien önskat.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### **6 Diskussion och slutsats**

När val av studie gjordes fanns ambitioner om att få utforska ett spännande och aktuellt område. Insikten fanns då inte kring hur nytt det faktiskt är. Det har framkommit att intrångs- och störningseffekter av linbana i tätort, även bland yrkeserfarna upplevs som svårt att bedöma då området inte tidigare behövt behandlas.

Sammantaget har framkommit att det kan finnas särskilt starka motiv att pröva linbanan i detaljplan. Särskilt på grund av att det är något nytt och kunskap och erfarenhet av faktiska och rättsliga konsekvenser är knapphändig. När en linbana prövas i sin helhet i en detaljplaneprocess kan krav på dess omgivningspåverkan göras tydlig i ett tidigt skede och skadebegränsande åtgärder kan sättas in. Även konsekvenserna av de intrång som görs kan prövas fastighetsvis vilket kan förenkla fastighetsbildningen vid genomförandet.

Beroende av situation kan intrångseffekten variera. Anläggs linbanan på hög höjd kan intrångseffekten minskas. Påverkan från intrånget har då inte lika påtaglig effekt på fastighetens rådighet, utan den pågående markanvändningen kan fortgå utan större förändring. Om linbanan placeras på lägre höjd, så endast säkerhetsavståndet till vajern kvarstår, kan det bidra till ett väsentligt större intrång på rådigheten. Avgörande är därför var och hur intrånget sker på fastigheten men framförallt hur markanvändningen påverkas. Bedömningen beror således på omständigheterna i det enskilda fallet.

En ersättningsmodell likt den som tagits fram för Citybanan kan också vara aktuell för de intrång som görs för linbana, då det kan bli svårt att påvisa intrångets fastighetepåverkan. En sådan modell skulle även för framtida linbanesträckningar kunna utgöra ramverk för hur intrången bedöms och ersätts. Om den exproprierande kommunen har en ersättningsutredning att luta sig mot, kan det också förenkla dialogen med berörda fastighetsägare.

Kommunikation och en öppen dialog med alla intresserade och berörda, ses som grundläggande för att genomföra ett nytt projekt av den betydelse som en linbana har. Om allmänheten i ett tidigt skede känner att de blir hörda och att deras åsikter är viktiga, kan acceptansen och ersättningskraven för företags- och miljöskador minska. Det tycks vara av stor vikt att introducera linbanan som viktig och att allmänheten ser nyttan med den för att eventuella störningar ska upplevas mindre besvärande. Det vi kan se och förstår nyttan med, upplevs oftast inte lika störande. Samhällsnyttan som linbanan har jämfört med konventionella transportmedel, framförallt tidsvinster i transportflödet och dess låga miljöpåverkan, är viktiga att förankra hos allmänheten.

En intressant aspekt i fråga om intrång, särskilt på hög höjd, är egendomsskyddet. Eftersom en exakt vertikal avgränsning av en egendom inte finns angivet (undantaget 3D-fastighet) utan ska utgöras av en praktisk gräns av vad som är reellt möjligt att använda, är det i sammanhanget intressant att ifrågasätta var denna gräns går. Ska denna bedömning göras med hänsyn till vad som tillåts enligt gällande plan, den berörda



## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

fastighetens faktiska användning eller ska hänsyn tas till vad framtida möjlig användning skulle kunna bli? Följdfrågan blir om ett utrymme på särskilt höga höjder ska betraktas ligga utanför vad fastigheten har möjlighet att utnyttja, och då inte omfattas av egendomsskyddet? Det skulle med ett sådant resonemang göras möjligt att luftutrymmet för linbana kan tas i anspråk utan skyldighet till ersättning grundat på att fastigheten inte har en reell möjlighet att nyttjas från en viss höjd.

En annan intressant fråga är markåtkomsten för vajern. Tas mark i anspråk för vajern i luften genom 3D-fastighet, och linbanan har en livslängd på 20-50 år. Vad händer med den 3D-fastighet som skapats för detta ändamål, då linbanan tas ur bruk eller ska ersättas med en ny? 3D-fastigheten skulle kunna göras tillräckligt stor för att eventuellt anlägga en ny linbana bredvid inom det *extra* utrymmet, samtidigt som den gamla anläggningen rivs. Detta för att undvika trafikstopp för linbanan. Om linbanan inte anses behövas längre och tas bort på grund av andra nya effektiva transportmedel eller att den är olönsam; Vad händer då med 3D-fastigheten? Ska den regleras tillbaka till de fastigheter den ursprungligen ianspråktogs ifrån, eller ska den ligga kvar som en outnyttjad fastighet i luften? Av den anledningen kan det vara rimligare att ta luftutrymmet i anspråk med servitutsrätt på evig tid. Rättigheten kan då upplösas och rådigheten återgår till den belastade fastigheten.

Något som ofta återkom i studien vid bedömning av olika störningar är betydelsen av den omkringliggande miljön. Effekterna av en vindkraftspark får tålas i större utsträckning även på landsbygd, om området är mer exploaterat än landsbygd generellt.

Skuggbildningar är något en fastighetsägare kan förvänta sig inom tätbebyggt område, likaså viss insyn. Att en linbana inom tätbebyggt område skulle medföra ett så betydande inslag att den inte kan upprättas är inte troligt enligt den bedömning som gjorts i denna studie. De sammantagna effekterna av flera störningar kan dock innebära att en fastighetsägare kan berättigas ersättning, antingen i fråga om företagsskada eller miljöskada. Den exproprierade fastighetsägaren har där ett betydligt generösare utgångsläge, då den inte behöver stå för eventuella rättegångskostnader till skillnad från den som yrkar om ersättning för miljöskada. Är möjliga ersättningsbelopp små, är det inte troligt att någon chansar på att kräva ersättning, grundat på risken att advokatkostnaderna överstiger ersättningsbeloppet.

### **6.1 Metodreflektion**

Så som den juridiska metoden är avsedd att användas, har studien efter bästa förmåga försökt förstå hur rättsliga bedömningar görs genom att generalisera domstolens och lagstiftarens intentioner och avsikter i de rättsfall och rättskällor som använts. Urvalet av rättsfall kan ha påverkat resultatet genom att betydelsefulla fall förbisetts på grund av att de felaktigt inte uppfattats relevanta. Det finns inga rättsfall om linbana i tätbebyggt område och det var av den anledningen ett naturligt val att titta på hur olika störningar bedöms i andra fall och framförallt hur principerna för dessa bedömningar

## ***Linbana i tätbebyggt område***

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

görs. Studien har stöd i valida rättskällor för påståendet att det inte är linbana som anläggning som ska bedömas utan de störningar som den orsakar, vilket gör en jämförelse av störningar från andra verksamheter mer trovärdig.

I studien har två intervjuer gjorts. Ett större antal intervjuer hade kunnat ge fler intressanta resonemang och aspekter. Det är dock inte tydligt om det hade lett till ett annat resultat. De två intervjuer som genomfördes gav inte motstridiga tankar och idéer, utan kompletterade varandra. Tolkningsfel av intervjuer kan också förekomma då uttalanden som använts i studien återgetts av författarna.

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### **7 Framtida studier**

Under denna studies gång har det aktualiserats att undersökningar kring området är tämligen outforskade. Därför ses ett behov av flera olika studier vara möjliga och även finnas ett behov av. En fråga som uppkommit under arbetets gång är en lagkommentar till JB 1 kap. 1 §. Där framgår att egendomsskyddet på en traditionell fastighet sträcker sig i vertikalt led till vad som är reellt möjligt. Funderingar har då uppstått över hur denna gräns ska tolkas och om intrång utanför gränsen inte ska generera intrångsersättning enligt det grundlagsstadgade egendomsskyddet i RF 2 kap. 15 §. En djupare undersökning av resonemanget ryms inte inom denna studie varför vi vill föreslå det som en framtida studie.

Andra frågor som uppdragats i arbetet är hur ekosystem och individer påverkas av olika störningar. En linbanas påverkan på detaljplan och hur den ska definieras är också intressanta att titta på, samt om paralleller kan dras mellan samma typ av störning beroende på om den uppstår på landsbygd eller i tätort.

- Hur definieras gränsen av vad som är reellt möjligt i en fastighets vertikala avgränsning?
- Hur påverkas individer och ekosystemet av olika störningar, enskilt och i olika kombinationer med varandra?
- Vilka skillnader uppstår beroende av om linbana betraktas som infrastruktur respektive kollektivtrafik? Som infrastruktur görs den tillgänglig för fler resenärer som kostnadsfritt kan nyttja systemet som till exempel Linje 286 Älvsnabbare, i GBG.
- Vilken påverkan har en linbana på befintliga detaljplaner?
- Vilka paralleller kan dras mellan störningar på landsbygd och i tätort?

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### Källförteckning

#### Litteratur

Dahlsjö, Anders; Gustafsson, Annika; Hall, Bertil; Ljungqvist, Bengt; Magnusson, Lars. *Fastighetsrättsliga ersättningsprinciper*. 2 uppl. Stockholm; Norstedts Juridik AB, 2000.

Esaiasson, Peter; Giljam, Mikael; Oscarsson, Henrik; Wängnerud, Lena. *Metodpraktikan - konsten att studera sambälle, individ och marknad*. 4 uppl. Stockholm: Nordstedts juridik AB, 2012.

Kalbro, Thomas; Lindgren, Eidar. *Markexploatering*. 5 uppl. Stockholm; Norstedts Juridik AB, 2015.

Kulin-Olsson, Karin. *Juridikens fundament med grundläggande juridisk metodlära*. Stockholm: Jure Förlag AB, 2011.

Lantmäteriet & Mäklarsamfundet. *Fastighetsvärdering: grundläggande teori och praktisk värdering*. Lantmäteriet-rapport, 2013:3. Gävle; Lantmäteriet, Solna; Mäklarsamfundet, 2013.

Lehrberg, Bert. *Praktisk juridisk metod*. 4 uppl. Uppsala; Iustus förlag AB, 2001.

Sjödin, Eije; Ekbäck, Peter; Kalbro, Thomas; Norell, Leif. *Markåtkomst och ersättning – för bebyggelse och infrastruktur*. 3 uppl. Stockholm; Norstedts Juridik AB, 2011.

#### Webbdokument

Boverket. *Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan*. BFS 2014:5 DPB 1, 2014. Tillgänglig: [http://www.boverket.se/contentassets/9c3e3eed503402cb4f03e566b049146/dpb\\_df\\_bfs2014-5dpb11.pdf](http://www.boverket.se/contentassets/9c3e3eed503402cb4f03e566b049146/dpb_df_bfs2014-5dpb11.pdf) (hämtad 2016-05-03).

Ekbäck, Peter. *Förfaranden vid planering och markåtkomst; en rättsekonomisk analys*. Stockholm; Högskoletryckeriet KTH, Institutionen för Fastigheter och byggande, 2000. Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:8809/FULLTEXT01.pdf> (hämtad 2016-05-05).

Ekbäck, Peter. *Krav på väsentlighet, lönsamhet och utformning vid tvångsförvärv av mark och rättigheter - en analys av gällande skyddsvillkor*. 2008. Tillgänglig: <http://svjt.se/svjt/2008/688> (hämtad 2016-05-07).

Eriksson, Marie. *Annan liknande störning enligt 32 kap. 3 § MB – hur långt sträcker sig det strikta ansvaret?*. Linköping; Linköpings universitet, Institutionen för Ekonomisk och industriell utveckling, 2012. Tillgänglig: <http://forsakringsratt.se/fileadmin/Uppsatser/Eriksson.pdf> (hämtad 2016-05-11).

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Janhäll, Sara; Genell, Anders; Jägerbrand, Annika. *Trafikinformation och miljöeffekter – beräkningar av omledningseffekter*. VTI rapport 785, 2013. Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670654/FULLTEXT01.pdf> (hämtad: 2016-05-19).

Johansson, Christian; Wallenberg, Gustaf. *Problem vid fastställandet av ett verkligt värde – Tillvägagångssätt och tillförlitlighet i fastighetsvärdering*. Stockholm; Handelshögskolan, Redovisning och finansiell styrning, 2012. Tillgänglig: <http://arc.hhs.se/download.aspx?MediumId=1471> (hämtad 2016-05-05)

*Lantmäteriets värderingshandbok - hjälpmedel för förrättningsvärdering - regler, principer och exempel*. Version 2016-02-02, 2016. Tillgänglig: <http://www.lantmateriet.se/globalassets/fastigheter/andra-fastighet/vardering/varderingshandboken.pdf> (hämtad 2016-04-06).

Norell, Leif. *Skälig eller "objektiv" expropriationsersättning*". 2007. Tillgänglig: <http://svjt.se/svjt/2007/303> (hämtad 2016-05-09).

Stadsbyggnadskontoret; Göteborgs Stad. *Detaljplan för Blandad stadsbebyggelse vid Järnvägsgatan m fl inom stadsdelen Masthugget i Göteborg*, 2015. Tillgänglig: [http://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77&projektid=BN0402/13#Z7\\_P1JQ8B1A08HOF0IJQ0QN4V3GQ4](http://goteborg.se/wps/portal?uri=gbglnk%3agbg.page.bb7386fd-1152-47cb-9da4-d06bd7780a77&projektid=BN0402/13#Z7_P1JQ8B1A08HOF0IJQ0QN4V3GQ4) (hämtad 2016-05-07).

Trafikkontoret; Göteborgs Stad. *Förstudie: Linbanor som alternativ kollektivtrafik i Göteborg*. Slutrapport, 2013. Tillgänglig: [http://goteborg.se/wps/wcm/connect/ff0bcbd1-8fc1-48e2-8d8f-14479e1129df/2931Forstudielinbanaoveralven.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ff0bcbd1-8fc1-48e2-8d8f-14479e1129df](http://goteborg.se/wps/wcm/connect/ff0bcbd1-8fc1-48e2-8d8f-14479e1129df/2931Forstudielinbanaoveralven.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ff0bcbd1-8fc1-48e2-8d8f-14479e1129df), 2013, (hämtad 2016-03-31).

Trafikkontoret; Göteborgs Stad. *Sammanställning av inkomna synpunkter på "Förstudie: linbanor som urban kollektivtrafik i Göteborg"*. Dnr 0918/13, 2014. Tillgänglig: <http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/InkomnasynpunkterpaForstudieLinbana.pdf> (hämtad 2016-05-06).

Trafikkontoret; Göteborgs Stad. *Åtgärdsvalsstudie: Linbana över älven år 2021 – Att etablera urbana linbanor i Göteborg*. Dnr 2367/15, 2016. Tillgänglig: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/4ccc15ae-ad9b-4653-befd-fd953506c5f7/Ågärdsvalsstudie+linbana+över+älven+20121.pdf?MOD=AJPERES> (hämtad 2016-05-11).

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### Rapporter och uppsatser

Olsson, Magnus. *Gondolbanor – En del av kollektivtrafiken*. Lund; Lunds Tekniska Högskola. Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg. Thesis 218, 2011. Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg. Thesis 218, 2011.

Rand, Henrik; Gustafsson, Malin. *Fastighetsvärdering – En studie av marknadsinformation som värderingsunderlag*. Stockholm; Stockholms Universitet, Institutionen för Företagsekonomi, 2005. Tillgänglig: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:196217/FULLTEXT01.pdf> (hämtad 2016-05-11).

Sköld, Emanuel. *Förväntningsvärden och företagspåverkan i samband med expropriationsersättning*. Uppsala; Uppsala universitet, Institutionen för Juridik, 2015. Tillgänglig: <http://uu.diva-portal.org/smash/get/diva2:862024/FULLTEXT01.pdf> (hämtad 2016-05-09).

### Intervjuer

George, Anders. Förrättningslantmätare. Göteborgs Stad, Lantmäterimyndigheten, Göteborg. (Genomförd 2016-04-27 på Lantmäteriets kontor i Göteborg).

Gustafsson, Jan. Tekniskt råd. Avdelning 6, Svea hovrätt, Stockholm. (Genomförd 2016-05-10, per telefon).

### E-postkorrespondens

Josefson, Emma. Trafikplanerare. Göteborgs Stad, Trafikkontoret, Göteborg. (Genomförd 2016-04-14, via e-post).

### Myndighetsdokument

Lantmäterimyndigheten, Stockholms kommun. Ärendenummer 2007-17709-421, 2012.

SOU 1993:65.

SOU 2004:7, Bilaga 5, ss. 271-273.

SOU 2008:99, s. 161.

SOU 2012:91, ss. 430-431.

Proposition 1969:28. *Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till miljöskyddslag, m.m.*

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

Proposition 1985/86:83. *om ersättning för miljöskador.*

Proposition 1992/93:60. *med förslag till lag om ändring i miljöskyddslagen (1969:387) m.m.*

Proposition 1993/94:117. *Inkorporering av Europakonventionen och andra fri- och rättighetsfrågor.*

Proposition 1996/97:53. *Infrastrukturinriktning för framtida transporter.*

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

Proposition 2004/05:169. *Tredimensionell fastighetsindelning – kompletterande lagtekniska frågor.*

Proposition 2009/10:162. *Ersättning vid expropriation.*

Proposition 2009/10:170. *En enklare plan- och bygglag.*

### **Rättsfall**

MMD Mål nr P812-13

MÖD 2001:8

MÖD 2003:86

MÖD 2004:40

MÖD 2005:2

MÖD 2005:17

MÖD 2013:42

MÖD 2015:44

NJA 1956 s.174

NJA 1963 not A 27

NJA 1969 not A 22

NJA 1988 s. 376

NJA 1991 s.425

NJA 1998 s. 62

NJA 1999 s. 385

NJA 2007 s. 695

RÅ 1990 ref. 52

### **Lagar**

Expropriationslag (1972:719)

Fastighetsbildningslag (1970:988)

Jordabalk (1970:994)

Miljöbalk (1998:808)

Plan- och bygglag (2010:900)

Rättegångsbalk (1942:740)

### **Lagkommentarer**

Zeteo, ExpL 2 kap. 2 § (Rubrik: Allmänna vägar och gator).

Zeteo, ExpL 4 kap. (Rubrik: Inledning).

Zeteo, ExpL 4 kap. 1 § 2st.

Zeteo, JB 1 kap. 1 §.

Zeteo, MB 32 kap. 1 §.

Zeteo, MB 32 kap. 11 § (kommentarens tredje stycke).

Zeteo, PBL 2 kap. 9 § (kommentarens första stycke).

Zeteo, PBL 4 kap. 2 § 1 st.

Zeteo, PBL 6 kap. 13 § (kommentarens första stycke).

Zeteo, PBL 6 kap. 13 § 2 p.

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### A. Intervjufrågor 1 (transkriberade)

Intervju med Anders George, förrättningslantmätare, Göteborgs Stad, Lantmäterimyndigheten.

Datum: 2016-04-27

Intervjuare: Anders Johansson & Eva Hendén

1. Vilket kommer vara det dominerande lagrummet för markåtkomsten tror du; 3D-fastighet? Servitut?
2. I detaljplan på Järntorget har de använt både (I) och (t) som bestämmelse för linbanan. Om man sen tänker 3D-fastigheter för linbana, kan det göras för båda bestämmelserna? Om vi tar (I) först, som är kvartersmark för annat än enskilt bebyggande, vilket medger inlösenrätt även för ”utrymmen”, kan man göra det även för 3D-fastighet så?
3. Vad är det som gör avtalservitut och arrende mindre fördelaktiga?
4. Har det någon betydelse för ersättningen om man väljer 3D-fastighet eller servitut trots att det är samma utrymme som tas i anspråk?
5. Av vilken anledning bör en högre ersättning utgå vid inlösen för 3D-utrymme eller fastighetsbildning jämfört med servitut?
6. Om man planlägger en linbana med (t) enligt PBL 14 kap. 18 §, som tillåter att ett markreservat ianspråk tas som ett ”utrymme”. Gör man det med servitutsrätt eller som ett förvärv i så fall? Med (I) kan marken tas i anspråk genom inlösen, och en äganderätt, men för ett markreservat ska huvudmannen lösa en särskild rätt för markreservatet.
7. Hur ser man på själva intrånget som vajern gör på en fastighet?
8. Frågan är hur man ska se på den typen av intrång och vad som skulle vara jämförbart?
9. Många rättsfall behandlar fall på landsbygden, medan den nu aktuella linbanan är i stadsmiljö, hur påverkar det bedömningen?
10. En intressant aspekt är vilken nivå ersättningsbedömningen hamnar på när det kommer till intrångets påverkan på rådigheten av det ianspråktagna området under linbanan. Man kan jämföra med det marginalvärde som bedöms för exempelvis en ledning. Hur tänker du kring det?
11. För störningar är det svårt att hitta något jämförbart med på grund av att det till en störning ofta följer andra immissioner. Skulle man kunna jämföra med vindkraftverk?
12. Kan man göra någon skillnad på att få insyn på andra våningen kontra insyn på t.ex. 8:e våningen?



## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

13. Om vi återgår till frågan om intrång och drar en parallell till tunneln för Västlänken. Där begränsas fastigheternas möjligheter att borra och installera bergvärme med mer, men en vajer 45 meter uppe i luften, vilka begränsningar ser du att intrånget i luftutrymmet medför?
14. Innebär det att de mer blir en planfråga p.g.a. planskador snarare än en fråga om markavstående?
15. Vet du hur långt det kan vara mellan pelarna?
16. Om man skulle bilda 3D-fastighet för linbanan, skulle de störningar som linbanan eventuellt orsakar försvåra eller hindra en fastighetsbildning?
17. Vilka skillnader finns i ersättningsprinciper mellan 3D-fastighetsbildning och servitut?
18. En viss prognos måste man väl ändå göra med tanke på dimensioner på pelarstöd o.s.v?
19. Hur ser du på linbanan som en störning av landskapsbilden?
20. Om man istället tar frågan till hur man ska resonera vad gäller Orts- och allmänvanlighet?
21. Kan man dra paralleller till liknande anläggningar när man prövar vanligheten?
22. Men, ett vindkraftverk är kanske mer kopplat till störningar som skuggning i.s.f?
23. Låt oss säga att man tar hänsyn till de sammanlagda skadorna en eventuell fastighetsägare drabbas av. Hur görs bedömning av om det i sådana fall kan bli ersättningsgillt?
24. För citybanan i Stockholm har Lantmäteriet tagit fram en slags schabloniserad ersättningsmodell för intrångsersättning. Skulle en sådan vara lämplig för detta projekt?
25. Med tanke på att det är svårt att spekulera i hur linbanan kommer påverka i de enskilda fallen i form av exempelvis skuggning. Hur skulle man då resonera kring eventuell ersättning?
26. Vad gäller rådighetsinskränkningar, eller kanske planskador. Vad ser du för konsekvenser där?
27. Sammanfattningsvis kan man då säga att; ersättningsfrågor är ingenting som ni ännu har gått in på? Och inte vad gäller störningar heller?

## Linbana i tätbebyggt område

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

### B. Intervjufrågor 2 (transkriberade)

Telefonintervju med Jan Gustafsson, Tekniskt råd, Avdelning 6, Svea hovrätt.

Datum: 2016-05-10

Intervjuare: Anders Johansson & Eva Hendén

1. Har du tänkt någonting på det här om linbanor? Har du hört talas om det?
2. Att använda linbanor för kollektivt ändamål, tycks vara ett fenomen som blir allt vanligare runt om i världen. När då bedömning av allmänvanlighet ska göras, kan man titta utanför Sveriges gränser då? Som en naturlig utveckling av samhället? Som exempelvis i Tyskland eller länder som är jämförbara med Sverige och linbanor för kollektivtrafik redan finns.
3. Men viss hänsyn ska man väl ändå ta till själva verksamheten? Eller?
4. Vad skulle man kunna jämföra med om man nu ska gå på själva störningen, eftersom störningen inte redan finns i Sverige? Vilken typ av störning ser du att man skulle kunna jämföra det med?
5. Så det görs en sammanvägning av alla störningar sammantaget i själva bedömningen?
6. När det är så här i början kring ett fenomen, tittas det då på hur det hanteras utomlands, omkring Sverige, för att se hur andra länder hanterat ersättningar och bedömningar, eller håller man sig enbart till svensk lag och gör sin egen bedömning?
7. Om man tittar på de störningsmoment som finns, de rättsfall som då berörs hanterar oftast fall från landsbygden. Har du någon tanke kring om de kan jämföras rakt av med liknande störningar som uppstår stadsmiljö? Eller bör man ha mer tolerans för störningar när man bor i en stad, för att det är fler faktorer som stör och påverkar där? Hur ska man göra den jämförelsen; landsbygd kontra tätbygd?
8. Hur gör man värdering av ”högstatus-” och ”lågstatusområden”?
9. Kan man mäta insyn objektivt?
10. Linbanor, de svävar ju ganska högt upp, kanske närmare 40 meter upp i luften. Hur kan man mäta den insynen?. Det kan ju bli insyn uppifrån luften, ner mot innergårdar och sådant. Kan mäta insyn rent objektivt? Som att; *Det här är över 40 meter ifrån, och därför kan man konstatera att det går inte att se någonting ...*
11. När det gäller intrång i en fastighet, då är det ju marknadsvärdeminskningen som ersätts. Hur bedömer man det intrång en ledning gör, som kanske är en 40 meter upp i luften? Har du någon tanke om hur man ska bedöma storleken på det intrång det ger på fastigheten? För att bedöma intrångsersättningen?

## **Linbana i tätbebyggt område**

Ersättning och värdering för markåtkomst och störningar

---

12. Påverkar ett intrång så pass högt upp eller var kan man säga att fastighetsgränsen går? För säg att de skulle göra en 3D-fastighet runt själva vajern ... Då blir det ju ändå att de gör ett avgränsat intrång i fastigheterna som berörs.
13. Det är just den här ersättningen för själva intrånget. För den skiljer sig ju också för den om berörs och får vajern över sin fastighet. Den har väl rätt till intrångsersättning? Och då är det hur man bedömer hur stor den ska vara?
14. Något som ofta förekommer vid bedömningar är ett tillägg om att man tar hänsyn till en verksamhets samhällsnytta. Det görs väl framför allt i skälighetsbedömningen. Hur viktar man samhällsnyttan i skälighetsbedömningen? Jag förstår att det säkert är från fall till fall, men vilken vikt kan man lägga på det? Eller används det lite som en utslagsparameter, om det ligger på gränsen. Att man ... *Ja, men man får ändå se det här som en såpass stor samhällsnytta att det här får fastighetsägaren tåla.*
15. Sammanfattningsvis så blir det då att linbanan är ny, men det är effekterna av den som ska bedömas, alltså störningarna. Att det är en linbana som är verksamheten i sig är ska man kanske inte ta hänsyn till, utan att det är störningarna från den som ska vägas.
16. Kan man se på linbana på samma sätt som andra mera etablerade trafiklösningar, som järnväg och väg som har hög status? Frågan är om man kan implementera linbana till samma status bara för att det är för kollektivt ändamål?