

Bilaga 2, Motivering till servitut.

Servitut för tunnelbaneutbyggnaden – motiv till vald lösning

Rätten för landstinget att använda mark och utrymmen för tunnelbaneutbyggnaden kan säkras på flera olika sätt. Det kan ske genom servitutsupplåtelser, genom överföring av äganderätten (3D-fastighetsbildning) eller genom en kombination av dessa. Ytterligare ett alternativ är att utrymmena upplåts med så kallade officialnyttjanderätter. Landstinget har för tunnelbaneutbyggnaden valt servitutslösningen och skälen till detta redovisas nedan.

1.1 Servitutsupplåtelser för tunnelbaneutbyggnaden

Landstinget avser att tillförsäkra sig rätten att använda de utrymmen som på plankartorna redovisas för permanenta behov i första hand genom servitutsupplåtelser. Det finns för ett antal tänkbara alternativ till servitut och här redovisas bakgrund och motiv till servitutslösningen. Det mest aktuella alternativet till servitutsupplåtelser är att äganderätten till tunnelbaneutrymmena överförs till landstinget med hjälp av tredimensionell fastighetsbildning. Tänkbart hade också varit att kombinera äganderätt och servitut på ett sådant sätt att bergutrymmen med mera hanteras med äganderätt (3D-fastighetsbildning) och skyddszon i berg upplåts med servitut. Ytterligare ett alternativ är att utrymmena genom ett expropriativt förfarande hos domstol upplåts med så kallad officialnyttjanderätt.

1.2 Bakgrund och historik

1.2.1 Generellt om spårtrafiktunnlar

Traditionellt har mark för *ej* tunnelförlagd järnväg tagits i anspråk med äganderätt. Då det fram till 2004 inte var möjligt att dela äganderätt i höjdlid var äganderätt dock inte ett alternativ avseende tunnlar. Servitutsupplåtelser är därför den vanligast förekommande upplåtelseformen för trafik-tunnlar. 2004 infördes möjligheten till tredimensionell fastighetsindelning och således öppnades möjligheten för att ha skilda ägare till markyta och tunnelutrymme under. Den så kallade ”3D-lagstiftningen” är dock restriktiv avseende tillämpningen och tredimensionell fastighetsbildning är endast tillåten om det står klart att den är lämpligare än andra alternativ. Motsvarande gäller inte för servitut, som kan upplåtas även när det finns lika lämpliga eller lämpligare alternativ. Högsta domstolen har i en prejudicerande dom entydigt tagit ställning i

frågan om det s.k. väsentlighetsrekvisitet enligt 7 kap. FBL är uppfyllt vid servitutsbildning för tunnelbana. HD ansåg att det ligger i sakens natur att den härskande fastigheten, en anläggning för tunnelbanan på Östermalm, var i hög grad för sin ändamålsenliga användning beroende av det tunnelbanenät den hade förbindelse med och att rimligen alla delar av nätet var i detta hänseende väsentliga för fastigheten. Hinder mot den begärda fastighetsbildningen med servitut förelåg alltså inte (NJA 1978 s. 57). 3D-lagstiftningen infördes som ett komplement till då befintlig lagstiftning och har inte ändrat de legala förutsättningarna för möjligheten att bilda servitut.

Ett stort antal officialservitut har upplåtits för tunnelbaneanläggningar även efter 2004. För Citybanan i Stockholm har tredimensionella fastigheter bildats och Trafikverket äger nu dessa. För Västlänken i Göteborg planeras motsvarande tillvägagångssätt. Byggnationen av Citytunneln i Malmö sammanföll med införandet av 3D-lagstiftningen, men där valdes ändå servitutsupplåtelse.

1.2.2 Befintlig tunnelbana

Befintlig tunnelbana är säkrad genom ett stort antal olika typer av upplåtelseformer. Det rör sig om avtalsrättigheter av olika slag, exproprierade nyttjanderätter, servitutsupplåtelse och på enstaka ställen äger landstinget tunnelbanemark. En vanligt förekommande lösning är att servitut upplåtits till förmån för Ladugårdgården 1:29, som är en 150 m² stor fastighet på Gärdet och som inrymmer en hiss till tunnelbanestationen. De tidigast registrerade tunnelbaneservituten för hissfastigheten är från 1970-talet och de senaste är registrerade under 2016. Huruvida det är möjligt att upplåta tunnelbaneservitut för den fastigheten har också varit föremål för prövning i Högsta domstolen (NJA 1978 s. 57). Det kan dock konstateras att det för befintlig tunnelbana inte finns en enhetlig lösning för avseende markupplåtelse. Hur en viss sträcka är reglerad är i första hand beroende av under vilken tid den byggdes och hur fastighetsindelningen då såg ut.

1.3 Krav på rättighet

För tunnelbaneutbyggnaden är det angeläget att åstadkomma en enhetlig och entydig rätt. I utbyggnadsskedet är det angeläget att det är tydligt vilket intrång som drabbar berörda fastigheter och andra rättigheter. Osäkerhet avseende rättens omfattning eller innehåll leder också till ineffektivitet vid exempelvis framtida exploatering i tunnelbanans närhet. Vidare är det angeläget att rätten är stark och inte riskerar att försvinna när tex en berörd fastighet byter ägare. Den kanske viktigaste aspekten vid markåtkomsten för tunnelbaneutbyggnaden är dock att berörda fastighetsägare och rättighetshavare inte drabbas av större intrång än vad som behövs för tunnelbanutbyggnaden.

Noggrant avgränsade servitut som upplåts genom beslut av lantmäterimyndighet eller domstol uppnår enligt landstinget kravet att å ena sidan innebära en tillräckligt stark och tydligt rättighet för tunnelbanan och å andra sidan att minimera intrånget för berörda fastigheter.

1.4 Servitut istället för 3D-fastighet

Tunnelbaneutbyggnaden är ett samarbetsprojekt mellan landstinget, Staten och kommunerna Järfälla, Solna, Stockholm och Nacka där alla parter bidrar till finansieringen. Kommunerna är också de som upplåter mest mark för utbyggnaden. Ur ett kommunalt planerings- och fastighetsägarperspektiv är en servitutslösning ett bättre alternativ jämfört med alternativet att tunnelbaneutrymmena ingår i en 3D-fastighet. Ur markhushållningssynpunkt är det tveksamt att varje ny underjordisk infrastruktur ska bli en egen fastighet. I en tät stadsmiljö behöver allt fler anläggningar förläggas under mark och konkurrensen om utrymmet ökar. Detta medför att det blir mer angeläget att kunna samordna och samutnyttja undermarken. Det blir för kommunerna lättare att samordna olika infrastrukturverksamheter om marken inte delas in i olika fastigheter.

Inom vissa områden i Stockholms kommun som berörs av tunnelbaneutbyggnaden kommer fastighetsindelingsbestämmelser vara införda vid tidpunkten för järnvägsplanens fastställande. Dessa medför att 3D-fastighetsbildande inte är möjligt inom dessa områden.

Den valda lösningen med servitut uppfyller intentionerna i lagen att man ur fastighetsrättslig synpunkt skall undvika större intrång än nödvändigt i en fastighetsägares rättigheter. Landstinget gör bedömningen att det med servitutsupplåtelse går att åstadkomma fullt tillräcklig tydlighet och säkerhet för tunnelbaneutbyggnaden.

Med beaktande av ovanstående är servitutslösningen att föredra framför bildande av en 3D-fastighet.