

# Servitut på Norraby

## Inledning

Detta rättsutlåtande är skrivet på uppdrag av Carl–Christer Johansson, ägare till Norrabynäs 1 i Tranås. Det handlar om förutsättningarna för vägförbindelser inför byggnation på den nämnda fastigheten.

Min bakgrund är att jag varit verksam som lektor på Juridiska institutionen i Uppsala, där jag också tog min juris kandidatexamen. 2000–2013 var jag professor på Lunds universitet med ansvar för utbildningen av lantmätare. Därefter har jag varit gästprofessor på Högskolan Väst och på Chalmers tekniska högskola.

Jag har skrivit böcker om fastighetsrätt, bland annat Kommunala marktransaktioner (Norstedts 2020), Fastighetstransaktioner i praktiken (tillsammans med tre andra författare, 2 uppl Norstedts 2017) samt artikeln om nyttjanderätter och servitut i antologin Svensk rätt (huvudredaktör Stig Strömholm, Iustus 2001). Därutöver har jag skrivit om fastighetspanträtt, allmän sakrätt och fastighetstillbehör.

Jag har givetvis undervisat om servitut på universitet och högskolor, men även haft kurser för advokater och andra praktiker, främst genom BGInstitute.

## Servitutet

Det vägservitut, som detta utlåtande handlar om, förbinder Norraby 3:3 med Norrabylvägen vid utfarten från Golfklubbens parkering. På Norraby 3:3 löper vägen först i västsydvästlig riktning efter sjöstranden för att sedan böja av norrut och passera kommunens fastighet Norraby 3:1 och sedan Norraby 3:2, ägd av Tranås Golfklubb (Golfklubben). Vägsträckan över 3:2 är cirka 200 meter, varav den norra halvan passerar parkering och klubbhus.

Servitutet inrättades första gången genom avtal den 1 september 1931, som ett led i förrättningar som fullbordades 1933. Härskande fastighet hette i den tidens handlingar omväxlande stadsägaren 571 och Alsnäs, men det har hela tiden handlat om fastigheten på udden norr om Svartåns utlopp i Sommen.

I servitutsavtalet förklarades

Ägaren av hemmanet Norraby förbinder sig att utan ersättning tåla, att ägaren av lägenheten Alsnäs anlägger och för all framtid begagnar en väg från lägenhetens

sydvästra gräns fram till den hemmanets väg, som leder till bryggan i Svartån. Vägen skall löpa i ungefärlig sträckning med Svartån och så nära densamma som möjligt, så att för vägen och dess dikens sammanlagda bredd icke behöver anlitas mer än i genomsnitt mer än 3 ½ meter av åkern.

Servitutets funktion var alltså väg och det var, som fallet brukar vara med servitut, upplåtet ”för all framtid”.

Fram till 2004 löpte servitutsvägen över mark som tillhörde kommunen, men det året bytte Golfklubben och kommunen mark och en del av servitutsvägen kom därför att ligga på Golfklubbens fastighet Norraby 3:2. Denna förändring noterades också i förrättningsbeslutet (2004 akt 0687-630).

Därefter, för cirka åtta år sedan, tillskiftades Norraby 3:3 mark som täcker den del av vägen som löper längs med Svartån. Det gjordes för att vägen skadats av vågsvall och behövde underhållas. Det innebär givetvis att servitutet numera endast gäller den del av vägen som från 3:3 går norrut över 3:1 och 3:2. Det torde, som sagt, röra sig om 200 meter.

Servitutsvägen går över golfbanan och vägen korsar håll 10, men inga andra håll enligt den banguide Golfklubben har på sin hemsida.

Genom golfbanan löper Norrabyvägen, som är en allmän väg som leder in till centrala Tranås. Nio av banans håll ligger norr om vägen och lika många på den södra sidan. Hålen 9 och 18 löper parallellt med Norrabyvägen.

### **Nybyggnation på Norraby 3:3**

Ägaren till Norraby 3:3 planerar för att det ska byggas 18 bostadsrättslägenheter på fastigheten. Projektet är på sajten norrabynas.com beskrivet som Norrabynäs Sea & Golf, alternativt No.1 Norrabynäs. Inriktningen är mot ett högklassigt boende.

Detta innebär givetvis en förändring mot idag, men det måste här nämnas att Norraby 3:3 har en areal om 8 774 kvadratmeter och att den är bebyggd med ett bostadshus om cirka 500 kvadratmeter boyta och 250 kvadratmeter biyta.

Golfklubben har rest invändningar mot byggnationen och menar att den skulle medföra en belastning på servitutsvägen som inte är tillåten. Jag tar nu upp den frågan och återger först det allmänna rättsläget och bedömer sedan vad som gäller för servitutsvägen.

### **Räcker servitutet till?**

#### *Rättspraxis*

Servitutets innehåll har nyss beskrivits. Nu gäller det att göra en juridisk bedömning av om servitutet fortsätter att gälla, ifall det byggs 18 lägenheter på Norraby 3:3.

Servitut är beständiga och tänkta att gälla utan tidsgränser. Detta talar för att man också måste vara beredd att acceptera förändringar i fråga om servitutets

utövande. Så har också Högsta domstolen uttryckt saken i det vägledande prejudikatet NJA 1982 s 69.

Fallet från 1982 handlar om ett båtplatsservitut som 1868 uppläts för båtuppläggning, virkesstapling och liknande på en ö åt en by i Roslagen med fyra ägare. De ursprungliga ägarna var jordbrukare, men med tiden omvandlades området till att ha ett fyrtiotal fritidsfastigheter som använde servitutsområdet för förtöjning av fritidsbåtar och bilparkering. Det HD hade att pröva var om servitutet gällde till förmån för de nya fastigheterna. HD besvarade frågan med ett ja och förklarade:

En allmänt vedertagen grundsats är att ett servituts innehåll kan förändras i enlighet med vad som är en naturlig följd av samhällsutvecklingen. HD finner att nu berörda förändringar av karaktären hos härskande fastigheter och därav betingade ändringar i själva sättet för servitutsutnyttjandet faller inom ramen för vad som får anses vara en naturlig utveckling. Ändringarna får därför anses godtagbara från servitutsrättslig synpunkt

Med hänsyn till vad sålunda och i övrigt förekommit kan ej anses att ökningen av antalet båtar och det i övrigt intensivare nyttjandet från [de härskande fastigheternas] sida av servitutsområdet medfört, att servitutsbelastningen kommit att överstiga vad [den tjänande fastigheten] haft att tåla till följd av 1868 års upplåtelse. Ej heller kan den ökade belastningen i förening med det ändrade användningssättet anses innebära ett överskridande av servitutsrätten

Det ena servitutet är inte det andra likt och man ska vara försiktig med analogier, men 1982 års fall är det enda tydliga prejudikat som vi har beträffande det som ibland kallas servitutets elasticitet.

Man brukar i detta sammanhang peka på ett par andra fall från Högsta domstolen. I NJA 1998 s 77 förklarade HD att ett servitut för en viss brunn inte kunde gälla i en nyborrad brunn nära den gamla, men det servitutet är inte till någon hjälp när man ska bedöma ett vägservitut.

I NJA 1962 s 704 var frågan om den tjänande fastighetens ägare hade rätt att begränsa gångtrafiken på en smal väg som upplåtits för gångtrafik till en kyrka. Med växande turism ökade antalet fotgängare och cyklister och HD tillät i sin dom att fastighetsägaren satte upp en grind på vägen och att hembygdsföreningen, som ägde den härskande fastigheten, fick en nyckel till grinden. Det var alltså aldrig tal om att förbjuda gångtrafiken.

Inskränkningar i servitutsrätten i form av grindar (för att ridhästar skulle använda servitutsvägen vid tre korta tillfällen per dag) drabbade även den härskande fastighetens ägare i NJA 2018 s 200, men det fallet har inte något med överutnyttjande av servitut att göra. Det kan möjligen ses som ett exempel på flexibla servitutslösningar.

Där slutar rättspraxis från Högsta domstolen. Mark- och miljööverdomstolen prövade ett olokaliserat färdsservitut från 1848 i MÖD 2014:22. Den tjänande fastighetens ägare lyckades inte få igenom ett förbud mot att den härskande fastigheten körde skogsmaskiner på vägen och visar väl på servitutets beständighet vid ändrade förhållanden, men fallet handlade också

om möjligheten att lokalisera vägen. Den väg som löper från Norraby 3:3 är som bekant lokaliserad. Liknande omständigheter och utgång, alltså att moderna skogsmaskiner var tillåtna, blev det i ett fall från Svea hovrätt (1979-05-22 DB 48).

Slutsatsen av denna genomgång från domstolarna är att servitutsrätten är flexibel och att det är möjligt att öka belastningen.

### *Förarbeten*

Ett skydd för den tjänande fastighetens ägare finns i 14 kap 11 § jordabalken. Där stadgas det:

Den fasta egendom som servitutet avser får ej belastas utöver vad som följer av upplåtelsen till följd av ändring i fastighetsindelningen eller annan ändring i förhållandena

Bestämmelsen är inte särskilt lättbegriplig och framför allt kan man fråga sig vad lagstiftaren menar med ”annan ändring i förhållandena”. I lagens förarbeten (prop 1970:20 B s 740) nämndes att det handlade om förändringar ”inte bara vid ändringar i fastighetsindelningen utan över huvud när rubbningar inträder som inte förutsatts vid upplåtelsen”.

Hur oklart detta än må vara, är det förstås rimligt att sätta en gräns för hur mycket belastningen på ett servitut kan tillåtas öka, men lagstiftaren talade om att det finns ett ”utrymme för en viss elasticitet i fråga om utövningens omfattning”.

Enkelt uttryckt, kan man säga att servitutets giltighet är beroende av hur pass stor den ökade belastningen är. I det ovan nämnda NJA 1982 s 69 höll servitutet för en utökning till ett fyrtiotal fritidsbåtar.

### *Den juridiska litteraturen*

Lagstiftaren var alltså otydlig och i sådana fall ökar betydelsen av vad som sägs i den s k juridiska doktrinen, alltså i seriösa juridiska böcker.

Tyngst i sammanhanget väger nog det som professor Sten Hillert skrivit. Han blev professor i Uppsala på sin avhandling från 1960, *Servitut – förmån och last*. I ett annat verk av Hillert, läroboken *Servitut* (3 uppl 1991), uttalas följande (sid 70):

Den grundinställning som här kommit fram har varit den att den tjänande fastighetens ägare måste finna sig i en viss ökning – om han inte sett till att upplåtelseavtalet försetts med en absolut spärr genom att servitutsbefogenhetens kvantitet satts ut.

Hillert pekade dock på att det framför allt handlar om avtalstolkning, alltså vad som var syftet med det upplåtna servitutet.

I *Servitut – En handbok* (2 uppl 2003) av Leif I Nilsson och Eije Sjödin uttalades om s k disponering av servitut:

Att vid disponering –fördelning – av servitut vid avstyckning antalet härskande fastigheter kommer att öka på en servitutsväg – och därmed antalet personbilar –

behöver i sig inte betyda att belastningen ökar, om fråga är om vanliga bostadsfastigheter. Det som däremot ökar är trafikstörningarna som drabbat den omgivande marken överhuvudtaget. Skulle däremot trafikslagen ändras så, att vägen kommer att trafikeras av lastbilar, innebär detta säkerligen en ökning av belastningen. I en sådan situation bör krävas nybildning av servitut, oftast med upphävande av det tidigare.

Enkelt uttryckt, menade Nilsson och Sjödin att ökad trafik på ett vägservitut är godtagbar om den beror på att fler bostadsfastigheter använder vägen. Även i övrigt uttalade de sig mest om lantmäteriatgärder.

Till slut ska det citeras från en ganska ny bok (2016), *Servitut i teori och praktik*, av Barbro Julstad och Tomas Vesterlin (ur avsnitt 3.6).

Vid tiden för upplåtelsen torde den tillåtna belastningen normalt vara relativt lätt att bedöma. Men med tiden kan de ursprungliga förhållandena på den härskande fastigheten komma att ändras, vilket kan påverka servitutsutövningen. Med tanke på att ett servitut normalt gäller utan begränsning i tiden torde det snarare vara regel än undantag att förhållandena ändras, bara servitutsförhållandet består. Det kan i dessa fall bli nödvändigt att bedöma upplåtelsens elasticitet [...] Även om det kan konstateras att en förändrad användning av servitutet är en naturlig följd av samhällsutvecklingen återstår alltid att även kontrollera huruvida den belastning som servitutet innebär för den tjänande fastigheten har ökat utöver vad fastigheten kan anses pliktig att tåla.

Det kan tilläggas att Julstad och Vesterlin ägnade ett stort utrymme åt det ovan beskrivna NJA 1982 s 69.

#### *Slutsats om rättskällorna*

Citatet från Julstad och Vesterlin belyser nog rättsläget ganska väl. Slutsatsen blir att servitut är elastiska och att det är fullt möjligt att öka belastningen på dem.

Det går absolut inte att bara påstå att ”överutnyttjande” är otillåtet. Rättspraxis från domstolarna visar snarare på att det inte går att hitta exempel där överutnyttjande förhindrats av domstolarna.

### **Riskeras ett överutnyttjande?**

Frågan är alltså om servitutet är tillräckligt elastiskt för att fungera även med nybyggnation på Norraby 3:3. I det grundläggande servitutsavtalet var lydelsen oinskränkt. ”ägaren av lägenheten Alsnäs anlägger och för all framtid begagnar en väg”. Någon spärr av det slag som finns i det ovanstående citatet från Hillert lades inte in. Golfklubben har också övertagit Norraby 3:2 under de förutsättningarna.

Ökad belastning från nya lägenheter på Norraby 3.3 på den del av servitutsvägen som går vid klubbens parkering och sedan ut på Norrabyvägen kan, av kartorna att döma, inte vara en märkbar förändring.

Det som då återstår att bedöma är påverkan på den delen av Norraby 3:1 som Golfklubben arrenderar samt den fortsatta vägen fram till klubbhus och

parkering. Fler bilar från 3:3 kommer att betyda väntetid vid hål 10, men detta beror i grund och botten på att hålet planerats med en korsande, trafikerad väg.

Som tidigare nämnts, är Norraby 3:3 en stor bostadsfastighet, 8 774 kvadratmeter. Man kan förvänta sig en hel del trafik till en sådan fastighet och detta gällde redan 1931, även om det naturligtvis inte fanns lika många bilar på den tiden.

Hela området vid Norraby förefaller vara attraktivt för utbyggnad och jag har noterat att det byggts och planerats för många bostäder norr om Norraby 3:3. Detta får man väl förmoda har lett till ökad trafik på Norrabyvägen och sådana förändringar tycks Golfklubben ha accepterat, eller varit tvungen att tåla. Den i sammanhanget ganska obetydliga ökningen på ungefär 100 meters sträcka från åkanten till klubbhuset är knappast, om man jämför med exempelvis förhållandena i det ovan beskrivna fallet NJA 1982 s 69 från Högsta domstolen, ett överutnyttjande som inte behöver tålas.

Min bedömning är alltså att servitutet medger en ökad användning av vägen från Norraby 3:3 i enlighet med den planerades byggnationen.

### **Hinder från Golfklubben**

En ny detaljplan på Norraby 3:3 förutsätter fungerande vägförbindelser. Golfklubben är tillräckligt mycket sakägare för att den ska kunna överklaga planen, men som lägenhetsarrendator har klubben också goda skäl att vårda sitt förhållande till kommunen.

Om Golfklubben skulle vilja få servitutets omfång prövat i domstol är det inte alldeles enkelt. Den skulle få väcka talan mot ägaren till Norraby 3:3 och riskera stora rättegångskostnader vid en förlust.

### **Alternativ**

Jag ska avslutningsvis säga något om de alternativ som finns om den nuvarande servitutsvägen inte ska användas efter nybyggnationen. Genom lantmäteriförrättning kan ett nytt servitut bildas i enlighet med 49 § anläggningslagen. Förutsättningarna enligt paragrafens första stycke är:

En fastighet får ges rätt att bygga en väg över en annan fastighet eller att använda en befintlig väg, om en sådan upplåtelse

1. är av väsentlig betydelse för att tillgodose den förstnämnda fastighetens behov av väg,
2. av särskilda skäl är lämpligare än att bilda en gemensamhetsanläggning eller att ansluta fastigheten till en redan bildad anläggning, och
3. inte medför synnerligt men för den upplåtande fastigheten eller för en annan fastighet som har rätt att använda vägen

Grundförutsättningarna är alltså att vägen är av väsentlig betydelse för den härskande fastigheten Norraby 3:3, vilket ett detaljplaneenligt byggande av

18 lägenheter måste anses vara, samt att vägen inte förorsakar den tjänande fastigheten, Norraby 3:1 med den dragning som föreslås nedan, synnerligt men.

Den dragning som är kortast och billigast för att ansluta Norraby 3:3 till Norrabyvägen är en dragning över 3:1 och möjligen 3:2 i västsydvästlig riktning från 3:3. Parallellt med en allé som finns där. Vägen skulle gå genom klubbens korthålsbana och klubben skulle bli ersatt för eventuella kostnader, åtminstone vad beträffar den del av vägen som skulle gå över 3:2.

En vägdragning av det slaget skulle påverka korthålsbanan negativt, men anläggningslagen väger alltid nytta mot olägenhet. En utfart som gör det möjligt att bygga 18 lägenheter väger med all sannolikhet tyngre än omplanering av en korthålsbana. Byggs vägen på mark som Golfklubben endast arrenderar är dess ställning ännu sämre. Det är markägaren som bestämmer, inte lägenhetsarrendatorn.

### **Sammanfattning**

Min bedömning är alltså att det servitut som finns för vägen från Norraby 3:3 täcker den ökade användning som skulle följa av nybyggnation av 18 lägenheter på 3:3.

Ett alternativ är en väg enligt 49 § anläggningslagen över nuvarande korthålsbana.

I båda fallen är det alltså realistiskt att räkna med att Norraby 3:3 kommer att ha de väganslutningar som behövs för uppförande av 18 lägenheter på fastigheten.

Lund den 21 juni 2021

A handwritten signature in black ink, reading "Ulf Jensen". The signature is written in a cursive style with large, flowing letters.

Ulf Jensen

Professor emeritus Lunds universitet