



Institutionen för skogens produkter och marknader

**Värdering för markåtkomst vid järnvägs-
och motorvägsbyggnation**

En fallstudie av intrångsvärdering i området
mellan Örebro och Arboga

*Valuation of ground rights when building railway and
highway – A case study of infringement valuation in
the area between Örebro and Arboga*

Paul Göransson



Institutionen för skogens produkter och marknader

Värdering för markåtkomst vid järnvägs- och motorvägsbyggnation

En fallstudie av intrångsvärdering i området
mellan Örebro och Arboga

*Valuation of ground rights when building railway and
highway – A case study of infingement valuation in
the area between Örebro and Arboga*

Paul Göransson

*Examensarbete 20 poäng, D-nivå i ämnet ekonomi
Paul Göransson, skogsvetarprogrammet 99/03*

Handledare: Lennart Eriksson

Abstract

The purpose of this work has been to investigate if there are any differences in the valuation process at infringements when highway and railway are built.

The work has mainly been concentrated on the negotiation process in which The National Railway Department (Banverket) and The National Road Administration (Vägverket) try to get agreements with the land owners. The agreement includes compensation for infringement effects that affects the landowner's property.

The National Road Department uses the road law (Väglagen) when a highway shall be built. The road law is "strong", it includes the road right (vägrätten) which gives The National Road Department the right to set foot on the property without the land owner's permission. The most important law until the middle of nineties for railway constructors was "The property creation law" (FBL). FBL is a less efficient law and road construction without the landowner's permission is more difficult. In these laws there are not any guidelines for how compensation should be calculated. The laws refer to the valuation instructions of the expropriation law. To fulfil the instruction of the expropriation law the "1950 years forest norm" is the tool that is used to calculate the land owner's compensation.

To perform this examination, an area was chosen between Örebro and Arboga, where constructions of railway and highway recently have been made. During the 90:s new constructing was made here of the railway "Mälarbanan" and a new direction of highway E18/E20. The investigated railroad was built by "Mälarbanan partner stock company" (MIAB), which is an alliance of the local traffic units in the region of "Mälardalen". During the time when "Mälarbanan" was finished, The National Road Department started building a new direction of E18/E20 outside the city of Arboga. The National Road Department had the main responsibility for the construction.

To inform the landowners about the administration's land claim plans and compensations, information meetings were arranged before the negotiations started. The opinion of this meeting varies. Some landowners have interpreted The National Railway Administration both as professional and easy to work with, while others have interpreted them as blackmailers in the negotiations. The National Road Administrations negotiator has been interpreted as constructive and reassuring by the landowners.

The values have been set by means of the same principals for both encroachments. The valuation company Svefa has perform most of the forest valuations for both "Mälarbanan" and E18/E20. These kinds of valuations are therefore similar. Despite that, the compensation levels are different.

The National Railway Administration/MIAB has in total been more generous than The National Road Administration in compensating forestland encroachment. The reasons are many but the main key source depends on differences in the laws, the railway was built first and the time pressure that was at hand for The National Railway Administration. The comparison was made on properties that had been affected by each one of the two encroachments. The railway is considered to have affected the values that normally are compensated when a new road is built, which made the compensation from The National Road Administration lower. The National Road Administration has, despite a stronger law, compensated the landowner generously on many items.

The final compensation didn't match with the norms first proposal because of following negotiations, and the landowners trust decreased for the land surveying and the company Svefa. Something has to be done to create better trust for the valuation process. The land surveying has worked since 80:s with renewing "1950 years forest norm"(underlying routine for the valuation) but the work is slow. The National Road Administration and The National Railway Administration are not interested in financing the development of the norm system.

Sammanfattning

Syftet med detta arbete har varit att undersöka om det finns några skillnader i värderingsprocesser vid intrång i skogsmark när motorväg och järnväg byggs.

Arbetet har framförallt inriktats på förhandlingsprocessen, i vilken Vägverket och Banverket försöker upprätta avtal med markägarna. Avtalen innefattar ersättning för intrångseffekterna som markägarens fastighet påverkas av.

Vägverket använder sig av Väglagen när motorväg ska anläggas. Väglagstiftningen är ”stark”, den innefattar vägrätten som ger Vägverket rätt till att beträda marken utan markägarens tillåtelse. Järnvägsbyggarens viktigaste lag fram till mitten av 90-talet var fastighetsbildningslagen (FBL). FBL är en mindre effektiv lag och en byggnation utan markägarens medgivande är svårare. I dessa lagar finns inga riktlinjer för hur ersättningen ska beräknas. Lagstiftningarna hänvisar till Expropriationslagen värderingsanvisningar. För att uppfylla expropriationslagens anvisningar är 1950 års skogsnorm det ”verktyg” som används för att bestämma markägarnas ersättning.

För att göra denna undersökning valdes ett område mellan Örebro och Arboga där byggnationer av järnväg och motorväg nyligen genomförts. Under 90-talet gjordes här en nybyggnation av järnväg (Mäljarbanan) och en omdragning av motorväg (E18/E20). Den undersökta järnvägssträckan byggdes av Mäljarbanans intressenters aktiebolag (MIAB), vilket är en sammanslutning av mälardalens lokaltrafikenheter. Under tiden som Mäljarbanan färdigställdes påbörjades omdragningen av E18/E20 utanför Arboga. Huvudansvaret för byggnationen hade Vägverket.

För att markägarna skulle få information om ersättningar och verkens markåtkomstplaner anordnades informationsmöten innan förhandlingarna inleddes. Åsikterna om dessa möten varierar. En del markägare har uppfattat Banverket/MIAB både som proffsiga och medgörliga medan andra har uppfattat dem som utpressare vid förhandlingarna. Vägverkets förhandlare har av markägarna uppfattats som konstruktiv och förtroendeingivande.

Ersättningarna har bestämts med hjälp av samma principer för de båda intrången. Svefa, har gjort de flesta skogsvärderingarna både för Mäljarbanan och för E18/E20. Värderingarna av skogsmarken är därför likvärdiga. Trots detta skiljer sig ersättningsnivåerna mellan Banverket/MIAB och Vägverket. Banverket/MIAB har totalt sett ersatt marken mer generöst än Vägverket. Anledningarna är många men nyckelorsakerna är skillnaderna i lagstiftning, järnvägen byggdes först samt den tidsbrist som Banverket hamnade i. Jämförelsen gjordes på fastigheter som påverkats av båda intrången. Järnvägen ansågs ha påverkat de värden som normalt ersätts när en ny väg byggs, varför ersättningen från Vägverket blev lägre. Vägverket har, trots en starkare lagstiftning, kompenserat markägarna frikostigt på många delposter.

Den slutliga ersättningen stämde inte med normens ursprungliga förslag och markägarnas förtroende minskade för Lantmäteriet och Svefa på grund av efterföljande förhandlingar. Någoting måste därför göras för att skapa ett bättre förtroende för värderingsprocessen. Lantmäteriets arbetar sedan 80-talet med att förnya 1950 års skogsnorm men arbetet går långsamt. Vägverket och Banverket är inte intresserade av att finansiera arbetet med utvecklingen av normsystemet.

1 Inledning.....	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Arbetets inriktning.....	4
1.2.1 Syfte	4
1.2.2 Avgränsningar	4
1.3 Metod och material.....	5
1.3.1 Intervjuer	5
1.3.2 Ersättningslagstiftningen.....	6
1.3.4 Byggnationsprocesserna.....	6
1.3.4 Ersättningsanalys.....	6
2 Vad säger lagen?	8
2.1 Motorvägsbyggnation i enlighet med Väglagen	8
2.1.1 Vägplaneringen (Nyttillkommen lagstiftning)	8
2.1.2 Vägprojektering.....	9
2.1.3 Tillträde till marken - Vägrätt	9
2.1.4 Markägarens möjligheter att påverka.....	9
2.1.5 Förhandlingen med markägaren.....	10
2.1.6 Ombudskostnader.....	10
2.2 Järnvägsbyggnation i överensstämmelse med fastighetsbildningslagen (FBL).....	12
2.2.1 Ansökan om expropriationstillstånd.....	12
2.2.2 Förhandling om markåtkomst	13
2.2.3 Ombudskostnader/Rättegångskostnader	14
2.2.4 Markägarens möjligheter att påverka.....	14
2.2.5 Nyskriven lagtext	16
2.3 Ersättningsanvisningar	17
2.3.1 Ersättning för miljöskada	18
2.3.2 Toleransavdrag	18
2.4 Värdering av intrång i skogsmark	18
2.4.1 1950 års skogsnorm.....	19
3 Resultat.....	23
3.1 Banverkets genomförande.....	23
3.1.1 Informationsmöten och slutlig sträckning.....	24
3.1.2 Värderingen och förhandlingen.....	26
3.1.3 Relationen och förståelsen för varandra.....	31
3.1.4 Markägarnas ersättning	33
3.2 Vägverkets genomförande.....	35
3.2.1 Informationsmöten och sträckningen	35
3.2.2 Värdering och förhandling	36
3.2.3 Relationen och förståelsen för varandra.....	38
3.2.4 Markägaren och ersättningen	39
3.3 Idag och i framtiden	40
3.4 Allmänt om värderingen.....	42
4 Ersättningsanalys Banverket	44
4.1 Förbättringar av ersättningen genom LRF:s avtal.....	44
4.2 Övriga delposter	45
5 Ersättningsanalys Vägverket	50
5.1 Ersätta poster	50
6 Diskussion	55
6.1 Inledning.....	55
6.2 Konsekvenser av organisationerna.....	55

6.2.1 MIAB/Banverkets uteblivna ansökan om expropriationstillstånd	55
6.3 Informationen	56
6.4 Lagstiftnings konsekvenser	56
6.5 Förtroende och osäkerhet kring 1950 års skogsnorm.....	59
6.6 Hur förbättras ersättningsberäkningen?	60
6.7 Ersättningslagstiftning.....	61
6.8 Förlorare/vinnare bland markägarna?	62
6.9 Tips för markägare som riskerar att få ett markintrång.....	62
Referenser.....	65
Muntliga källor.....	65
Myndigheter och intresseorganisationer	65
Fastighetsägare	65
Värdeutlåtanden från Svefa.....	65
Fastighetsreglering och markavtal Mälarbanan från Lantmäteriet i Örebro och Västerås...	66
Vägrättsavtal från Vägverket	66
Skriftliga källor	66
Litteratur.....	66
Offentliga handlingar	66
Lagtext.....	67
Bilagor.....	68
Bilaga 1 Värderingsbeskrivning av 1950 års skogsnorms faktorer.....	68

1 Inledning

1.1 Bakgrund

För att vårt land ska blomstra och utvecklas har vi ständigt förbättrat vår infrastruktur. Motorvägar och järnvägar är båda viktiga delar i denna infrastruktur. När en motorväg eller järnväg byggs åtföljs processen av lagstiftningar och stora organisationer.

I området mellan Örebro och Arboga genomfördes nyligen två stora infrastruktursatsningar. Den första som byggdes var järnvägssträckningen med namnet Mäljarbanan. Järnvägen började byggas 1994. Mäljarbanan löper från Örebro till Stockholm och syftet var att integrera såväl arbets-, bostads- och utbildningsmarknaden i regionen mellan Örebro och Stockholm. (Lindgren, 2004) Två år senare 1996 började det byggas på nästa projekt. Då var det dags att förbättra vägen E18/E20 till motorväg på sträckan mellan Örebro och Arboga. E18/E20 är en av Sveriges viktigaste och hårdast trafikerade vägar, och gick tidigare genom centrala Arboga. För att minska tidsförluster, buller och trafikolyckor bestämde Vägverket att bygga vägen i en nordligare sträckning där den möter upp vid Mäljarbanans sida (Granlund, 1995). Här löper Mäljarbanan och E18/E20 parallellt med varandra i tio kilometer. När vägarna går över Arbogaån fortsätter motorvägen under järnvägen där de skiljs åt. På grund av dessa nybyggnationer har många landskapsmiljöer blivit påverkade. Efter dessa sträckningar finns flera markägare som fått stora intrång på sina fastigheter. Vid första anblicken av ett intrång från en motorväg eller järnväg finns inte så många skillnader i intrångets påverkan. Av den anledningen bör ersättningen till en markägare bli densamma. Detta område med parallelldragning av motorväg och järnväg öppnar för en utredning av hur intrången dels gått till i praktiken och undersökning av vilka skillnader som finns mellan verkens lagstiftning och ersättningar. Eftersom markägarna har mött båda verken i förhandlingen är det även intressant och se hur de har uppfattat de båda verkens ageranden.

För att ersätta markägarna för de förluster, som uppstår vid intrång, tillämpas expropriationslagens ersättningsbestämmelser. Idag diskuteras det livligt om expropriationslagen behöver arbetas om i grunden eller ej. Nyligen genomfördes en statlig offentlig utredning om 3G masterna skulle innefattas av ledningsrättslagen med dess anvisning till expropriationslagens ersättningsbestämmelser eller om ersättningarna skulle förhandlas fram på mer marknadsmässiga villkor utan möjlighet att använda expropriationslagen. I utredningen handlar det främst om en översyn av lagen för att privata företag använder sig av expropriation i vinstdrivande syfte. De privata företagen lutar sig mot allmänintresset för att få tillgång till lagstiftningen som gör det möjligt att exproprierar marken för utbyggnaden av 3G näten. Utredningen slår fast att en särskild ersättningslagstiftning inte bör göras för dessa fall utan att ersättningsprinciperna ska ses över i grunden för att bättre stämma med den marknadsvärdeminskning som sker vid intrånget, samt att vinstdrivande företag utnyttjar en lagstiftning som från början var avsedd för företag av mer offentlig karaktär. Lantmäteriet säger att utveckling inom nuvarande förrättningsystem görs mot högre ersättningsnivåer. Lantmäteriet hävdar att en ändring i ledningsrättslagen inte kan ses isolerad från övriga ersättningsystem. (SOU 2004:7)

För värdering av intrång med formen av långa gator/korridorer i skogsmark är det praxis att använda sig av 1950 års skogsnorm. 1950 års skogsnorm har varit och är fortfarande en institution i värderingssammanhang och då speciellt vid värdering av skogsgator. (Emanuelsson m.fl., 1998) Den är från början framtagen för att ersätta intrång på skogsmark

vid kraftledningsbyggen. Eftersom intrånget från motor- och järnvägsbygge har liknande utseende i fråga om utformning och påverkan på skogen som vid kraftledningsbygge blir det möjligt att använda sig av normen även när dessa markintrång ska värderas. (Sjödén, m.fl., 2001)

1.2 Arbetets inriktning

1.2.1 Syfte

Studien har som syfte att belysa hur värdering av intrång på en fastighet från motorväg och järnväg går till. Undersökningen inriktas mot att utreda hur/om Banverkets och Vägverkets förhandlingspositioner har gett specifika konsekvenser i ersättningen till markägare. Arbetets har delats upp i; lag-, process- och ersättnings- del. Deras respektive syften är att:

- Beskriva hur byggnationsprocesserna ska gå till enligt lagen för Vägverket och Banverket.
- Förklara ersättningsprinciperna vid intrång som finns i lagstiftningen.
- Processdelen ska undersökas i verkliga fallstudier. I de fall som väljs ska parterna få ge sin uppfattning om markförhandlingsprocessen. De parter som primärt ska ge sin syn på förhandlingen och ersättningen är markägare, Banverket och Vägverket.
- I ersättningsdelen ska förklaringen till Banverkets och Vägverkets faktiska ersättningar sökas och jämföras.

Tanken med arbetet som helhet är att markägaren ska kunna skaffa sig en överskådlig bild av hur ett intrång går till och hur andra markägare upplevt saken. På så sätt kan markägaren dra lärdom av arbetet och hjälpa honom/henne vid den kommande processen. Arbetet ska slutligen mynna ut i konkreta råd till markägare som är på väg att få intrång på sin fastighet.

Hypotesen för arbetet är att om det finns skillnader i verkens tillämpade lagstiftningar kommer det verk med klenast lagstiftning att ersätta markägaren på ett mer frikostigt sätt. Som en följd av detta kommer en mer positiv beskrivning av detta intrång att ges från markägaren.

1.2.2 Avgränsningar

I arbetet analyseras intrång med ersättningar på byggda sträckningar av motorväg respektive järnväg mellan Örebro och Arboga under 90-talet. Med dessa byggnationsprocesser i fokus kommer paralleller dras till dagens lagstiftning och debatten om ersättningsstillämpningen. För att underlätta en jämförelse mellan verkens ersättningar har arbetet koncentrerats till intrång på skogsmark. För bestämmande av skogsmarks värde, vid intrång av denna typ, har 1950 års skogsnorm en central roll. Därför kommer normen att beskrivas och förklaras mer utförligt än andra delar i intrångsvärderingarna.

1.3 Metod och material

1.3.1 Intervjuer

Tillvägagångssätt

Intervjun med markägarna har genomförts antingen per telefon eller genom brevform. Samma frågor har besvarats oavsett på vilket sätt intervjuerna skett. Frågorna har skickats ut innan intervjun genomförts för att respondenten ska få tillfälle till att begrunda frågorna. Därefter har kontakt tagits via telefon för att höra efter hur markägaren kunde tänkas besvara frågorna. Flertalet av markägarna valde att besvara frågorna per telefon samtidigt som jag antecknade deras svar. När markägarna svarade uppkom intressanta frågor och funderingar som skickades vidare till representanterna för Banverket, Vägverket och markägarnas ombud. Tretton intervjuade markägarna är berörda av järnvägen. Av dessa är sju även berörda av motorvägen, vilka utgör de intervjuade för motorvägsdelen.

För Banverkets och Vägverkets del genomfördes de grundläggande intervjuerna muntligen genom personligt besök hos Vägverket i Eskilstuna och via e-post för Banverket. Banverkets information kompletterades med intervjuer av flera av de inblandade per telefon och genom personligt besök i Västerås. Vägverkets intervju kompletterades med en extra telefonintervju. Nedan finns en sammanställning av de intervjuades namn, vem de representerade samt vilken funktion de hade vid byggandet.

Namn	Part	Funktion vid byggande
Björn de Maré	Banverket	Marklösenförhandlingarna för Mäljarbanan
Håkan Lindgren	VD MIAB	Marklösenförhandlingarna för Mäljarbanan
Mats Persson	Banverket	Marklösenförhandlingarna för Mäljarbanan
Anonym	Banverket	Ej delaktig vid förhandlingen
Lars-Ove Jansson	Vägverket	Markförhandlare för E18/E20

Övriga intervjuer har genomförts per telefon samtidigt som respondenternas svar noterats. Markägarnas ombud representeras av LRF konsulten Lennart Johansson som har intervjuats per telefon. Han var med vid förhandlingar både för Mäljarbanan och E18/E20.

Motiv och konsekvenser av vald metod

Intervjun går ut på att skaffa en översiktlig bild av vad intrånget betytt för markägaren och hur parterna ser på förhandlingsprocessen. Den avser att klarlägga hur markägaren uppfattade såväl motpart som dess informationsunderrättelse. Eftersom de olika parterna besvarat frågor om samma ämne blir följden att en analys och jämförelse blir möjlig. Intervjun ska även belysa vad Banverket eller Vägverket kan förbättra respektive behålla för att uppfattas som en bra motpart vid förhandling. Speciellt intresse riktas mot skogsvärderingen, hur informationen delgivits samt vilken betydelse intrånget har haft för markägare.

Tanken med valmöjligheten var att så många som möjligt skulle ha möjlighet att svara på frågorna på det sätt som passat respektive respondent bäst. På detta sätt skulle chanserna till fler och bättre svar öka. Frågorna är delvis öppna för att så långt som möjligt släppa fram spontan information från. Problemen i intervjuerna är flera. Tanken var att balansera mellan så mycket informationsmängd i svaren som möjligt och en trötthetskänsla som kan uppstå hos respondenten. Blir frågorna för stora blir konsekvenserna att respondenterna inte väljer att besvara frågorna. Ett annat problem som kan uppstå är att respondenten styrs till att svara på ett speciellt sätt. Risken är också att respondentens missuppfattas.

Markägarna är anonyma i undersökningen så att det inte går att sammankoppla ett svar med respondenten, såvida han/hon inte uttryckligen bett om något annat.

1.3.2 Ersättningslagstiftningen

För att ta reda på vilka de centrala delarna vid värdering av skogsmark verkligen är, har litteratur om värdering studerats. Litteraturgenomgången inleds med studier av intrång och de värderingsgrunder som intrången ger upphov till på skogsmark. Därvid konstaterades att expropriationslagens bestämmelser har en central roll vid bestämning av hur mycket som ska ersättas vid ett intrång och att 1950 års skogsnorm är det ”verktyg” som används för att beräkna ersättningen för skogen. För att öka förståelsen för beräkningen av ersättningen har dessa delar undersökts på flera sätt. Förutom själva lagstiftningens uppbyggnad och tillämpning har den aktuella debatten om lagstiftningen och arbetet med att förnya densamma studerats. Detta har gjorts genom vidare studier av aktuell litteratur och intervjuer av Lantmäteriets anställda för utvecklingsarbete med 1950 års skogsnorm samt Banverket representant och Vägverkets representant.

1.3.4 Byggnationsprocesserna

Beskrivning av processen för järnvägsbyggnation och motorvägsbyggnation grundar sig på litteratur i ämnet. Hur processerna har uppfattats i denna fallstudie grundar sig på intervjuer med:

- Berörda markägare.
- Svefa, värderarna för skogsmarken. (Aktuellt för båda verken)
- LRF-konsult, ombud för markägarna (Aktuellt för båda verken)
- Banverkets representant för marklösenfrågor.
- MIAB, nuvarande verkställande direktör och ansvarig för marklösenfrågorna.
- Vägverkets representant för marklösenfrågor.

Kriteriet för att markägaren skulle ingå i arbetet var att intrånget på fastigheten skulle bestå av skogsmark.

1.3.4 Ersättningsanalys

För att genomföra en analys var det nödvändigt att hitta lämpliga områden att genomföra analysen på. Kriterier som ställdes på området var:

1. Att intrång från motorväg och järnväg skulle skett.
2. Ersättningarna skulle vid intervjutillfället vara slutligt bestämda.
3. Fastigheterna och dess intrång skulle inte vara alltför små.

Kriterierna för att intrånget skulle kunna användas vid en jämförelse mellan Banverkets och Vägverket ersättningar var dessutom att:

4. Intrånget till större delen skulle bestå av skogsmark.
5. Ingen fastighetsreglering av betydelse för den slutliga ersättningen skulle ha inträffat.

Det aktuella området hade handledaren Jan Gustavsson ingående kunskap om. Med hjälp av Svefas(det värderingsföretag där Jan är verksam) register letades värderingarna för järnvägen

och motorvägen fram ur arkiven. På Lantmäteriet i Örebro och Västerås fanns motsvarande avtal och slutliga ersättningar till markägare. Genom att studera avtalen och ersättningarna hittades de markägare som varit med om intrången. Genom intervjuer av markägarna och studier av kartor bestämdes vilka fastigheter som var lämpliga för analysen. Från förhandlingen med markägarna fanns Vägverkets och Banverkets minnesanteckningar för respektive förhandling. Dessa minnesanteckningar gavs vid personliga möten med representanter från verken.

En jämförelse av värderingar i olika bestånd är ointressant eftersom dessa har gjorts enligt samma principer och inget skiljer sig åt mellan verkens rutiner i dessa avseenden. Jämförelsen görs istället utifrån den grundvärdering som är gjord och genom den slutliga ersättning som betalats ut. Värderingen jämförs med den slutliga ersättningen av intrång på skogsmark, vilken ”renodlas” från övriga typer av ersättningar. På så sätt ges en möjlighet att jämföra de båda verkens ersättningar. Det ska redan här sägas att det finns en stor risk i att ta bort delar av ersättningen och inte titta på helheten i värderingen. Övriga ersättningar som utgått har därför också kommenterats och då speciellt på de punkter där det skiljer sig mellan verkens ersättningar.

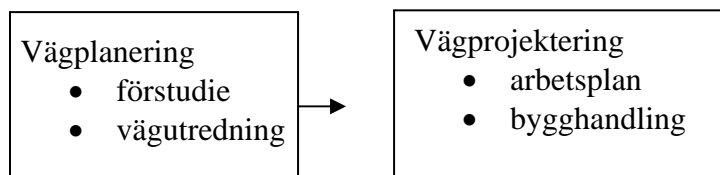
2 Vad säger lagen?

Kapitlet beskriver den teoretiska delen av hur processen vid intrångsvärdering ska gå till när de båda verken ska göra nybyggnationer. Vidare redovisas hur en markägare kan påverka och vilka ersättningar han/hon är berättigad till. Kapitlet kommer även att innehålla de viktigaste förändringar som skett i lagstiftningen.

2.1 Motorvägsbyggnation i enlighet med Väglagen

Avsnittet beskriver hur Vägverket går tillväga ur ett teoretiskt perspektiv för att bygga en motorväg. När en ny motorväg ska byggas har Väglagen en central roll, vilket gör att kapitlet utgår från denna lagstiftning.

Planeringen av en motorväg börjar långt innan man överhuvudtaget funderar över var vägen ska gå. Planeringen börjar med den så kallade strategiska planeringen där Vägverket funderar över hur riksdagens trafikpolitiska mål ska uppfyllas. För att klara av dessa mål görs långsiktiga planer som redovisar var ett behov av ny väg kan finnas. När den strategiska planeringen lider mot sitt slut går planeringen in den fysiska planeringen. Den fysiska planeringen pågår normalt i flera år och delas in i följande faser:



(Vägverket broschyr. *En väg blir till.*)

2.1.1 Vägplaneringen (Nyttillkommen lagstiftning¹)

Vägplaneringens första fas börjar med en förstudie. I förstudien beskrivs rådande problem och brister, varför behövs det en ny väg? Förstudien ska alltså ses som en plattform för fortsatt arbete. När förstudien kommit i sitt slutskede diskuteras underlagsmaterialet i samråd med samtliga intressenter som får yttra sig. Det finns inget formellt krav på vilka som anses räknas till intressenter utan hit får vem som helst som har intresse av saken komma. När intressenterna har yttrat sig tas synpunkterna i beaktande innan förstudien fastställs av Vägverket och vägutredningen tar vid. (Vägverket broschyr, *En väg blir till.*)

I vägutredningen tas olika förslag av sträckningar fram som förläggs inom s.k. vägkorridorer. Dessa vägkorridorer är breda områden inom vilken vägen tros hamna. De olika korridorerna vägs mot varandra och mot "nollalternativet". Nollalternativet innebär att ingen ny väg byggs, alternativt att befintlig väg rustas upp. Vägningen för och emot de olika alternativen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Även vägutredningen ska diskuteras i samråd med intressenterna. Slutligen väljs den korridor som anses bäst uppfylla alla de krav och synpunkter som framkommit från intressenterna där allmännyttan väger tyngst.

¹ Kravet på vägplanering var inte fastställt enligt lag vid byggandet av denna motorväg. Paragraferna 14a, 14b, 14c om förstudie, vägutredning och regeringsprövning enligt miljöbalken tillkom år 1998 (SFS 1998:832).

Vägutredningens MKB godkänns av Länsstyrelsen och till sist väljs slutlig korridor av Vägverkets regionala kontor. Regeringen prövar sedan 1999 större projekt enligt miljöbalkens tillåtlighetsbestämmelser. (Vägverket broschyr, *En väg blir till.*)

2.1.2 Vägprojektering

När korridoren är vald ska vägens mer exakta position bestämmas. Detta görs genom att arbeta fram en arbetsplan² för vägen. Återigen sker samråd. Skillnaden är nu att alla berörda markägare kallas särskilt till s.k. markägarsammanträden. På mötena får markägarna mer i detalj information om Vägverkets planer, möjligheter att påverka, ersättningsfrågor o.s.v. När arbetsplanen är klar och intressenterna har fått yttra sig tas beslut om fastställelse av planen av Vägverket. Länsstyrelsen har möjlighet att yttra sig. Om de inte godkänner planen, prövas ärendet av regeringen³.

När arbetsplanen är fastställd upprättas en bygghandling med teknisk information. Den visar exakta utföranden för alla detaljer av bygget t ex var man ska lägga de jord och bergsmassor som blir över. När bygghandlingen är klar kan byggnationen starta. Med kännedom om alla de detaljer som byggnationen kräver kan arbetet med marklösenfrågorna börja diskuteras med berörda markägare. (Vägverket broschyr, *En väg blir till.*)

2.1.3 Tillträde till marken - Vägrätt

Fastställelsen av arbetsplanen har stor betydelse. När arbetsplanen är fastställd och marken tagits i anspråk genom att vägens sträckning blivit tydligt utmärkt på marken och i arbetsplanen angivet vägarbete påbörjats på fastigheten inträder vägrätten för väghållaren⁴. Vägrätt innebär att väghållaren har rätt att använda den mark som behövs för vägen, vägområdet. Vägrätten regleras i Väglagen 30-33 §§. Enligt dessa paragrafer ges Vägverket befogenhet att nyttja mark enligt arbetsplanen samt tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken. Hit räknas alltså inte skogen (avverkning får ske) men allt annat material. När vägrätten inträtt kan inte en markägare hindra Vägverket från att fortsätta med byggnationen. Om det uppstår oenighet om ersättning så löper denna tvist parallellt med byggnationen. Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark i anspråk för väg med stöd av en arbetsplan. En vägrätt upphör när vägen dras in från allmänt underhåll. Vägrätten är med andra ord en nyttjanderätt på obestämd tid.⁵ Det finns flera möjligheter att påverka utformning och plats men det går inte att förbjuda Vägverket att beträda mark som innefattas av vägrätt. Det finns inte heller något krav att Vägverket ska ersätta markägaren utan det är upp till markägaren att bevaka sin rätt till ersättning. (Vägverket broschyr, *Vägen och markägaren*)

2.1.4 Markägarens möjligheter att påverka

Väglagen, vägkungörelsen och miljöbalken anger i detalj vilka formella möjligheter markägaren har att framföra sin mening i en vägfråga. Dessa möjligheter är sammanställda i nedanstående tabell som kort redogör tillfälle, form och till vem synpunkterna ska skickas. Ju längre processen går desto större chans har den enskilde möjlighet att påverka. Den

² Bestämmelserna enligt lagtext om hur arbetsplanen ska göras återfinns i väglagens 16-20 §§.

³ Väglagen 18 §

⁴ Väglagen 31 §

⁵ Väglagen 30-32 §§

strategiska planeringen är inte lätt för en enskild markägare att påverka, för detta fodras ett gediget arbete som är mycket krävande. (Vägverket broschyr, *Vägen och markägaren*)

Tillfälle	Form	Till vem
<u>Strategiska planeringen</u>	Opinionsbildning	Till allmänhet och politiker
<u>Planeringsfasen</u> Förstudie ⁶	Skriftligt eller muntligt	Vägverket (respektive väghållningsmyndighet)
Utökat samråd i vägutredning om betydande miljöpåverkan	Skriftligt eller muntligt	Vägverket (respektive väghållningsmyndighet)
<u>Projekteringsfasen</u> Markägarsammanträden	Muntligt	Vägverket (respektive väghållningsmyndighet)
Utställelse	Skriftligt	Vägverket (respektive väghållningsmyndighet)
Kommunikation ⁷	Skriftligt	Vägverkets huvudkontor
Vägverkets fastställelse	Skriftligt	Vägverket som skickar vidare till regeringen
Kommunikation ⁸	Skriftligt	Regeringen

(Vägverket broschyr, *Vägen och markägaren*)

2.1.5 Förhandlingen med markägaren

Det är normalt att förhandlingen med markägaren om hans ersättning påbörjas när all planering är gjord och byggnationen av vägen börjar. Eftersom Vägverket har rätt att bygga vägen utan en överenskommelse väntar, Vägverket tills de vet vilka marker och ersättningar som är aktuella. Reglerna för markersättning i samband med vägbygge finns i väglagens 55-70 §. Här beskrivs vad och vem som ska ersättas. Hur detta ska beräknas, beskrivs inte, utan en hänvisning görs i Väglagens 55 § till Expropriationslagens(ExpL) 4 kapitel. Förhandlingen sker normalt i markägarens bostad där Vägverket mer i detalj visar hur bygget ser ut och vilken ersättning de tänkt ge till markägaren.

2.1.6 Ombudskostnader

Vid markägarsammanträdet ges markägarna ofta möjlighet att ta med ett juridiskt ombud som hjälp vid förhandlingarna. Då förklarar normalt Vägverket att de står för skäligen kostnader för ombud och expertisuppgifter. Denna hjälp är praxis men inte alls garanterad. I lagtexten finns inget som säger att Vägverket ska ta på sig kostnaden för markägarens ombud under de frivilliga förhandlingarna. Om markägaren och Vägverket inte kommer överens om ersättningen och parterna möts i domstol är fastighetsdomstolen första instans. Det ”normala” är då att Vägverket betalar för rättegångskostnader, 69 § Väglagen hänvisar till tillämpliga bestämmelser i expropriationslagen när det är fråga om ombudskostnader vid bestämmande

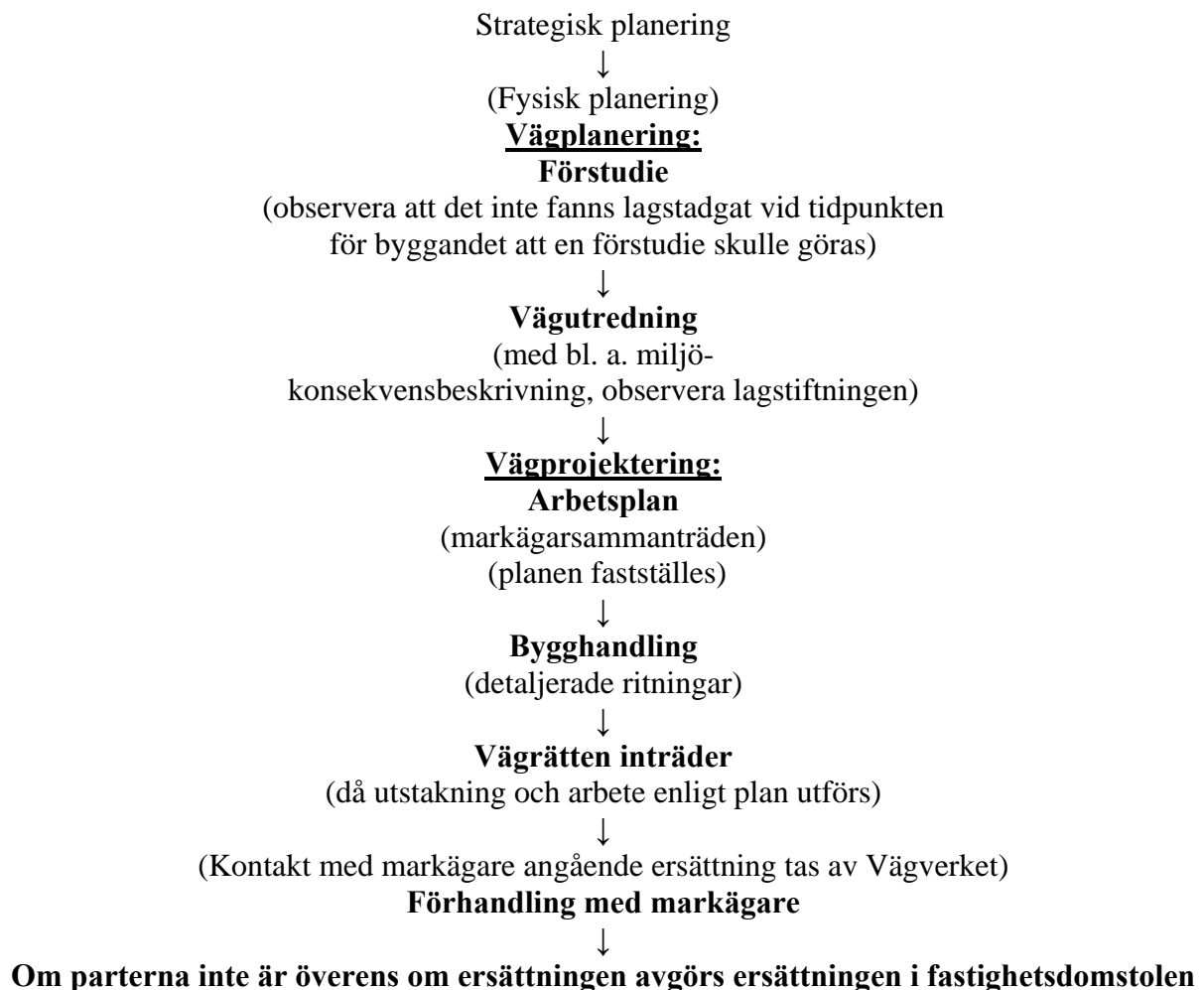
⁶ I förstudien ingår samråd där vem som helst får yttra sig i saken.

⁷ De skriftliga synpunkter som inkommit vid utställelsen kommenteras av Vägverket. Dessa nya kommentarer får berörda sakägare granska och komplettera med ytterligare synpunkter innan Vägverkets huvudkontor tar beslut om arbetsplanen.

⁸ Vägverkets huvudkontor ser igenom de klaganden som inkommit och redogör skriftligt till regeringen och sakägaren vad de anser om saken. Vägverkets redogörelse till regeringen kan då ytterligare kompletteras för att rätt uppgifter ska bli tillgängliga.

av intrångsersättning och ersättning för annan skada⁹. I expropriationslagens 7 kapitel finns bestämmelser om ombudskostnader, utredningskostnader och rättegångskostnader. Enligt ExpL 7 kap 1 § ersätts sakägares utredningskostnader i den mån utredningen haft betydelse för utgången i målet. Det normala är att dessa kostnader ersätts även om bevisningen inte är speciellt övertygande (Karlbro, 2000). Expropriationslagen hänvisar vidare till rättegångsbalkens (RB) 18 kap. 6 och 8 §. RB 18:6 innebär att om försummelse eller vårdslöshet har förekommit ska skadan ersättas av den som är upphov till vållad kostnad. RB 18:8 fastslår att skäligen kostnader ska ersättas fullt ut för såväl juridiska ombud som för partens arbete och tidsspillan. Det ska poängteras att dessa kostnader gäller vid domstolsförhandling inte vid en förhandling direkt med verken som leder till frivilliga överenskommelser. Vid frivilliga överenskommelser är det upp till parterna att komma överens om vad som ska ingå i ersättningen utöver intrångsersättning och ersättning för annan skada.

SCHEMATISK ÖVERSIKT AV HUR EN MOTORVÄG BLIR TILL



Schematisk översiktsbild över hur en motorväg blir till.

⁹ Intrångsersättningen beskrivs närmare i expropriationslagsgenomgången

2.2 Järnvägsbyggnation i överensstämmelse med fastighetsbildningslagen (FBL)

Avsnittet beskriver hur Banverket går tillväga ur ett teoretiskt perspektiv för att bygga en järnväg. För att den nya järnvägen ska bli till är det en mängd lagar och bestämmelser som ska följas. Den centrala lagstiftningen är fastighetsbildningslagen. Fastighetsbildningslagen används när fastigheter ändrar form eller nybildas. Nybildning och formändring är en nödvändigt när en järnväg ska byggas. Järnvägen kräver nämligen en egen järnvägsfastighet.

Vid ett projekt av Mäljarbanans storlek är det både regionalpolitiska och nationalpolitiska intressen som påverkas. Kravet från samhället är att det ska finnas ett fungerande infrastrukturnät. Med hjälp av det ska människor och varor lätt kunna transporteras. Strategin för hur behovet ska täckas växer fram i den strategiska planeringen. Frågor om samhällsnyttor, behov och kostnader lyfts fram när ett projekt av denna storlek ska genomföras. Den strategiska planeringen är det första steget av en järnvägsbyggnation. De långsiktiga planer som växer fram undersöks närmare i den fysiska planeringen. I den fysiska planeringen ska projektet riktighet förankras. Detta görs normalt (och i likhet med tidigare beskrivna del av motorvägen) i en:

- förstudie (ej lagstadgat vid tidpunkten, motsvarar beskriven del om motorvägen)
- järnvägsutredning (ibid)
- järnvägsplan (ibid)
- bygghandling

Förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplanen är utformade på samma sätt som motsvarande delar av motorvägen varför dessa inte beskrivs igen. Är järnvägsplanen slutligt fastställt tar Banverket fram mer detaljerade ritningar på hur järnvägen kommer att se ut. En markägareförteckning görs även för alla de markägare som berörs av järnvägen för att så snabbt som möjligt börja arbeta med frågorna runt marklösen.

När Mäljarbanan byggdes gjordes dessa moment utan att allmänheten visste hur långt processen hunnit och utan rättslig möjlighet att överklaga Banverkets beslut. Nu är insynen och möjligheten att påverka bättre sedan ny lagstiftning fastslagit vilka moment som ska genomgåas vid byggandet av järnväg.

2.2.1 Ansökan om expropriationstillstånd

Om en markägare motsätter sig inlösen kan Banverket behöva expropriera marken. För att göra en expropriation krävs det ett expropriationstillstånd från regeringen, samt ett domslut av fastighetsdomstolen. För att regeringen ska godkänna ett expropriationstillstånd krävs att projektet är i allmännyttans intresse, i enlighet med fastighetsbildningslagen.

Normalt ansöker Banverket om expropriationstillstånd för alla nya sträckningar dels för att visa markägarna att de inte har möjlighet att stoppa byggnationen, dels för att snabba på processen om markägaren väljer att dra saken inför fastighetsdomstolen. (Gustafsson, Eriksson, 2004) För att göra denna expropriationsansökan måste sträckningen vara fastslagen och berörda markägare vara kända.

2.2.2 Förhandling om markåtkomst

Under den tiden som byggnationerna av Mäljarbanan och E18/E20 gjordes så strukturerades Lantmäteriet om. Tidigare hade alla slags värderingar gjorts av anställda på Lantmäteriet både som traditionell förrättningsverksamhet och med privata uppdragsgivare som kunder. Debatt startades om risken för jäv och förtroendeskadlig verksamhet för Lantmäteriet när man ena gången värderade kommersiella byggnader med privata uppdragsgivare och i nästa stund skulle fungera som domstol i ett annat ärende med samma privatperson inblandad. Anledningen var också att det ansågs tveksamt med kommersiell verksamhet inom myndighetens ram. (Gustafsson, 2004) Under denna tid hade alla värderare i branschen fått mycket kritik, vem som helst kunde kalla sig värderare och detta hade gjort att värderarens anseende stod lågt i kurs. För att förbättra ryktet bildades den 1 oktober 1994 Samfundet För Fastighetsekonomi (SFF). Samfundet slog fast etiska regler som anvisar vad ”god värderingssed” innebär. (LMV-Rapport 2004:3) För att ta bort stämpeln om jäv och förtroendeskadlig verksamhet beslutade regeringen om att ta bort den kommersiella verksamheten från Lantmäteriet och föra den till ett eget bolag, Svensk fastighetsvärdering AB. Detta bolag köptes sedan av de anställda som ändrade namnet till Svefa AB. (Gustafsson, 2004) Idag är företaget det största på värdering i Sverige och på landsbygden det dominerande. (Eriksson, 2004) Vid förrättningen mellan Banverket och markägaren är det tänkt att Lantmäteriet ska fungera som opartisk aktör i förhandlingen mellan fastighetsägare och andra parter. En Lantmäteriförrättning fungerar mer eller mindre som en domstol där förrättningsmannen väger sakens fakta, parternas argument och bevisning. Med hjälp av den information som kommer fram beslutar värderaren om det värde som han/hon finner riktigt. Därefter är det upp till parterna att avgöra vad de anser om värderingen och vilken ersättningen ska bli. Om inte parterna enas om ersättningen kan saken avgöras i domstol där förrättningsmannens värdering väger tungt (LMV-Rapport 2004:3). När Banverket fastslagit sträckningen ska marken lösas in innan byggnation kan börja. Då kan följande scenarier uppstå:

1. Parterna är överens om markåtkomst och ersättning
2. Parterna är överens om markåtkomsten men inte ersättningen
3. Parterna är ej överens om vare sig markåtkomsten eller ersättningen

Enligt 1. Om parterna är överens om markåtkomsten betalar Banverket ut pengarna och LM ändrar fastighetsindelningen enligt överenskommelsen.

Enligt 2. Om parterna är överens om markåtkomsten men inte ersättningen upprättas ett avtal som innehåller anvisningar i hur frågan om ersättning ska lösas. Ersättningen bestäms normalt av Lantmäteriet. Är inte markägaren nöjd med detta kan ersättningen överklagas ärendet till fastighetsdomstolen.

Enligt 3. Om parterna inte är överens om vare sig ersättning eller markåtkomst finns två varianter. Den första varianten är om fastighetsbildning är möjlig enligt fastighetsbildningslagen. Då kunde Lantmäteriet besluta om markåtkomsten med vidare förhandling om ersättningen. Den andra varianten är om fastighetsbildning inte var möjlig enligt FBL då är Banverket tvunget att söka expropriationstillstånd hos regeringen. När eller om expropriationstillstånd ges till Banverket får markägaren möjlighet att åter komma överens om både markåtkomst och ersättning. Om ingen överenskommelse görs går Banverket till fastighetsdomstolen för att genomföra expropriationen. Hel eller delöverenskommelser är alltid möjliga på vägen fram till domslut.

När Banverket har fått en överenskommelse med markägaren om marklösen kan byggnationen börja, alternativt att fastighetsdomstolen beslutar om tillträde genom expropriation. Idag har även LM möjlighet att besluta om detta se nedan i avsnitt 2.2.. Den slutliga fastighetsregleringen görs först efter det att byggnationen är klar och Lantmäteriet kan mäta in det erforderliga området som krävs.

2.2.3 Ombudskostnader/Rättegångskostnader¹⁰

Banverket har liksom Vägverket inget krav på sig att stå för ombudskostnaderna vid den inledande förhandlingen. Normalt deklarerar Banverket ofta på ett tidigt stadium att de inom vissa ramar tänker stå för ombudskostnader som markägaren får vid förhandlingen. Detta görs ofta upp med LRF-konsult som tar hand om flertalet av förhandlingarna. Anledningen till att Banverket ersätter markägarens kostnader är att om saken går till domstol regleras kostnaderna på samma sätt som för Vägverket (se ovan) genom ExpL 7 kap där det fastslås att den exproprierande ska svara för samtliga kostnader som uppkommit i målet ifall motpartens kostnader anses skäligen enligt 18 kap. 6 och 8 § i rättegångsbalken (RB).

2.2.4 Markägarens möjligheter att påverka

De möjligheter som en markägare har att påverka en järnvägsbyggnadsprocess är i likhet med motorvägsprocessen väldigt liten. Vid tiden för byggandet av Mäljarbanan fanns inget direkt lagkrav att markägaren skulle få tillfälle att göra sin röst hörd när sträckningen utarbetades. De möjligheter som normalt gavs och som idag är lagstadgade är beskrivna i nedanstående tabell. Ju längre processen går desto större chans har den enskilde möjlighet att göra sin röst hörd men samtidigt blir det svårare och svårare att göra förändringar av sträckningen eftersom den enskildes intressen inte väger speciellt tungt.

Det finns en stor skillnad mellan motorväg och järnväg. Vägen "lånar" marken på obestämd tid medan järnvägen blir en egen fastighet genom en fastighetsreglering. Genom en fastighetsreglering drar Lantmäteriet upp gränserna för den nya järnvägsfastigheten. Innan denna fastighetsbildning är möjlig måste marken lösas från markägaren. För att kunna ta någon annans mark i anspråk finns vissa lämplighetskrav enligt FBL som ska vara uppfyllda. Kraven ställs inte bara på den nybildade fastigheten där järnvägen placeras, utan på alla fastigheter som blir berörda av fastighetsregleringen. De initiala kraven ställs på lämplig belägenhet, omfång, och övriga förutsättningar varaktigt lämpliga för sitt ändamål.

En annan paragraf i FBL lyder: För att jordbruksfastigheter och skogsbruksfastigheter skall anses lämpade för sina ändamål skall den ha sådan storlek, sammansättning och utformning att den medger att det företag som skall bedrivas på fastigheten ger ett godtagbart ekonomiskt utbyte (FBL 3 kap. 5 § 1 st.). Om lämplighetskraven inte kan uppfyllas måste en ny fastighetsbildning vara till övervägande nytta från allmän synpunkt. (FBL 3 kap. 10 §).

Enligt FBL:s 5 kapitel 8 §: "Vid fastighetsreglering iakttages att varje fastighet får sådan sammansättning och utformning att den ej i mindre mån än före regleringen lämpar sig för det ändamål vartill den är avsedd att användas. Fastigheten får icke ändras så att dess graderingsvärde minskas väsentligt eller ökas i sådan omfattning att avsevärd olägenhet uppkommer för ägaren." Enligt Landahls kommentarer om fastighetsbildningslagen är fem procent av fastighetens avkastningsvärde att betrakta som rättesnöre för vad som är väsentligt,

¹⁰ Lagstiftningen har idag ändrats. Se ny lagstiftning nedan i Lag om byggande av järnväg.

med viss jämkning för väldigt små fastigheter där denna nivå snabbt uppnås vid ett intrång, samt att en helhetsbedömning av vad åtgärden totalt innebär ska vägas in vid bedömningen. Vid graderingen ska all skogsmark betraktas som om det vore bevuxet med skog vilken med hänsyn till markens godhetsgrad är av normalbeskaffenhet enligt förhållandena på orten (FBL 5 kap. 9 § 2 st.). Till fastighetens skogsgraderingsvärde adderas åkermarkens avkastningsvärde men ej avkastning på byggnader. Detta innebär att om en fastighet består av byggnader och skogsmark blir ett intrång på 5 % av fastighetens totala markinnehav gränsen för vad som ska betraktas som väsentligt. Om fastighetens avkastningsvärde påverkas negativt i övrigt minskar intrångets storlek för vad som ska anses vara väsentligt. (Landahl, 1980).

Nedan följer en överblick om hur och till vem markägaren kan/kunde överklaga besluten.

Tillfälle	Form: Nu	Innan lagändring	Till vem
<i>Strategiska planeringen</i>	Opinionsbildning	Opinionsbildning	Allmänhet, politiker
<i>Planeringsfasen</i> Förstudie ¹¹	Skriftligt eller muntligt	Möjligheten gavs normalt men ej rättsligt fastslaget	Banverket
Utökat samråd i järnvägsutredning om betydande miljöpåverkan	Skriftligt eller muntligt	Möjligheten gavs normalt men ej rättsligt fastslaget	Banverket
<i>Projekteringsfasen</i> Markägarsammanträden	Muntligt	Möjligheten gavs normalt men ej rättsligt fastslaget	Banverket
Utställelse	Skriftligt	Möjligheten gavs normalt men ej rättsligt fastslaget	Banverket
Kommunikation	Skriftligt	Möjligheten gavs normalt men ej rättsligt fastslaget	Banverket
Fastställelse	Skriftligt	Möjligheten gavs normalt men ej rättsligt fastslaget	Regeringen
Kommunikation ¹²	Skriftligt	Möjligheten gavs ej, ej rättsligt fastslaget	Regeringen

¹¹ I förstudien ingår samråd där vem som helst får yttra sig i saken.

SCHEMATISK ÖVERSIKT AV HUR EN JÄRNVÄG BLEV TILL



Schematisk översiktsbild över hur en Järnväg blev till innan nyskrivna lagstiftningen tillkom.

2.2.5 Nyskriven lagtext

Den nya lagen "Lag(1995:1649) om byggande av järnväg" trädde i kraft 1996-02-01 och den 1 januari 1999 lades paragrafer till. Lagstiftningen kunde inte tillämpas för byggandet av Mäljarbanan. Övergångsbestämmelserna i lagstiftningen fastslår att om byggnation har påbörjats före ikraftträdandet eller om expropriationsansökan inkommit senast fyra månader före ikraftträdandet kan lagen inte användas. Vilket innebär att lagen inte tillämpades för berörd sträckning av Mäljarbanan. I lagen fastslags att en förstudie och järnvägsutredning ska genomföras. Beslut om eventuell utredning styrs av om ingreppet påverkar miljön i nämnvärd omfattning¹³. Om utredningen blir av lämnas resultatet till regeringen för tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken. De olika sträckningarna ställs ut för granskning och till slut så fastställs en järnvägsplan som markägarna ska ges tillfälle att yttra sig över¹⁴. Järnvägsplanen fastställs sedan av Banverket efter samråd med berörda länsstyrelser. Den nya lagen har gett möjlighet till följande tillstånd/lov som ska ges till Banverket när järnvägsplanen är fastställd:

- Utstakning får ske efter länsstyrelsens medgivande¹⁵

¹³ Lag om byggande av järnväg 2 kap. 4 §

¹⁴ Lag om byggande av järnväg 2 kap. 6 §

¹⁵ Lag om byggande av järnväg 3 kap. 1 §

- Tillfällig nyttjanderätt för upplag och liknande skall ges av länsstyrelsen till byggnationsansvarig som angetts i planen¹⁶
- Ombudskostnader bestäms genom plan och bygglagens 15 kap 6 § om mål ogillas.¹⁷ Ogillas mål väckt av fastighetsägaren kan domstolen besluta att markägaren ska betala sin del och har rättegången inletts utan direkta skäl kan markägaren bli ersättningskyldig även för motpartens rättegångskostnader.
- Mark och/eller rättighet skall ges rätt att lösas i enlighet med järnvägsplan om intrånget tillgodoser ett allmänt transportbehov.¹⁸ Rättigheten att lösa mark enligt denna punkt innebär att Banverket inte behöver gå till fastighetsdomstolen för att få tillträde till marken. Nu kan Lantmäteriet ge tillträde för Banverket att nyttja marken innan ett domslut är taget.
- Markägaren har rätt att yttra sig på samma sätt som i väglagen

Även efter införandet av den nya lagstiftningen används fastighetsbildningslagen när marken ska överföras till järnvägsfastigheten. För att underlätta fastighetsregleringen vid järnvägsbyggnation infördes en ny undantagsparagraf i 5 kap. nämligen § 8b. Paragrafen lyder: ”Mark som enligt lagen (1995:1649) om byggandet av järnväg får inlösas för järnvägsändamål får överföras genom fastighetsreglering trots bestämmelserna i 5 kap. 7 och 8 §§”. I och med denna paragraf får fastighetsreglering genomföras även om fastighetens graderingsvärde ändrades i stor utsträckning. Mer om detta i avsnitt 4.1.1.

2.3 Ersättningsanvisningar

När Vägverket tagit marken i anspråk och Banverket vill lösa mark från markägarna ska markägaren ersättas för intrången. Då ska värderingar göras enligt expropriationslagens principer.

Några egna ersättningsregler för vare sig byggande av järnväg eller byggande av motorväg finns inte. Den lagstiftning som verken använder sig av hänvisar till expropriationslagens ersättningsbestämmelser i 4 kap. ExL. (Sjödin m. fl., 2001) Kopplingen mellan vägbyggnation och ersättningsberäkningar återfinns i väglagens 55 § 2 st. Banverket som använder sig av fastighetsbildningslagen (FBL) vilken hänvisar till ExpL i 5:e kapitel § 10a. De centrala ersättningsbestämmelserna återfinns i expropriationslagens 4 kap. 1 § 1 st. och lyder:

För fastighet som exproprieras i sin helhet, skall, i den mån ej annat följer av vad som sägs nedan, betalas med ett belopp som motsvarar fastighetens marknadsvärde. Exproprieras del av fastighet, skall intrångsersättning betalas med belopp som motsvarar den minskning av fastighetens marknadsvärde, som uppkommer genom expropriationen. Uppkommer i övrigt skada för ägaren genom expropriationen skall även denna skada ersättas.¹⁹

Fredrik Bonde juridiskt sakkunnig från LRF anser att en tilläggersättning för vinstfördelning ska utgå mellan parterna efter en skälighetsbedömning. Om inte detta är möjligt bör ett påslag av nuvarande ersättningssystem göras för vinstdrivande företag. Tomas Karlbro säger att

¹⁶ Lag om byggande av järnväg 3 kap. 3 §

¹⁷ Lag om byggande av järnväg 4 kap. 5 §

¹⁸ Lag om byggande av järnväg 4 kap. 1 §

¹⁹ ExpL 1 § 1 st.

dagens värderingar ligger långt från säljarens reservationspris²⁰ och att ett sådant tillägg är befogat för att ge en rättvis ersättning om det är ett marknadsvärde som ska ersättas. I praktiken kommer köpare och säljare överens om priset i 90-95 % av de fall där tvångsförvärv tillämpas. Detta betyder inte att dagens ersättningsregler är legitima genom att de i praktiken innebär en skälig ersättning utan snarare att de med dagens spelregler inser att de inte kan få en högre ersättning. Genom ett påslag eller tillägg ovanpå dagens ersättningsnivå skulle ”säljarens” förhandlingsposition bara höjas. För förvärvaren skulle incitament fortfarande finnas kvar att få en överenskommelse till stånd (SOU 2004:7, bil. 5 Karlbro).

2.3.1 Ersättning för miljöskada

Vid beräkning av ersättningen utgår ersättning för miljöpåverkan av expropriationsföretaget. För att ersättning ska utgå ska expropriationsföretaget ha medfört inverkan av betydelse på fastighetens marknadsvärde. De nyttor respektive skador som uppstår på fastigheten ska vägas mot varandra. Enligt lagtexten ska ersättning utgå om skadan är oskälig. I ordet oskälig vägs det in huruvida skadan är *ortsvanlig*, *allmänvanlig* eller *oväsentlig*. (Karlbro, 2000) Vid denna typen av intrång är det framförallt bullret som intrången ger upphov till som bedöms. Om det inte gick att förutse att intrånget skulle komma till denna plats eller inte är allmänt förekommande till denna nivå eller är så pass högt att den påverkar väsentligt ska ersättning utgå. I dessa fall rör det sig framförallt om bullret som bostadshus blir utsatta för, samt miljöpåverkan på jakten. Anledningen för att dessa rekvisit ska vara uppfyllda är för att undgå att betala ut ersättningar när det rör sig om väldigt små intrång. Om fastigheterna inte tålde ett visst intrång skulle domstolarna vara överbelastade av denna typ av mål (Gustafsson, 2004).

2.3.2 Toleransavdrag

Skador som inte är direkt relaterade till markupplåtelsen utan är en följd av den framtida användningen av intrångsdelen brukar benämnas företagsskador. För att ersättning ska utgå måste vissa villkor vara uppfyllda. Skadan måste vara väsentlig (ett belopp i kr, c. 2000 kr). Huvudregeln är att om intrånget överstiger väsentlighetsnivån så görs ett avdrag upp till den nivå som fastigheten skulle ha tålt utan ersättning. Det s.k. toleransavdragets storlek är inte lagstadgat i några exakta tal utan ska fastslås genom rättstillämpning.²¹ Det för tillfället mest aktuella domslutet kommer från högsta domstolen i mål nr T 4286-00 vid omdragning av E 4. Här har ersättning för skada utgått även fast skadan ansågs som både allmän- och ortsvanlig. Toleransavdraget blev i detta fall 2 % av jaktens totala värde på fastigheten när ersättningen för jakten skulle bestämmas. Det finns andra domslut som pekar på andra nivåer. Avdrag på ersättningen görs även om ersättningen utgår för bullerskador. Hur stort toleransavdraget ska vara kan alltså inte bestämmas genom att slå i en tabell. Parterna måste själva komma överens om saken, om parterna inte tar avgörandet till domstol.

2.4 Värdering av intrång i skogsmark

De följder som ett intrång får för en markägare är många. Vi har redan konstaterat att det inte är samtliga effekter som ett intrång ger upphov till som ersätts. De intrångeffekter som ersätts vid såväl en motorvägsintrång och järnvägsintrång kan delas in i följande huvudgrupper:

²⁰ Priset där markägaren anser att ersättningen är ”värt besväret” för att affären ska genomföras.

²¹ Se prop. 1988 s. 376 (Torslandamålet)

- a) Effekter som påverkar fastighetens avkastning. Det huvudsakliga intrånget består av att en viss areal bortgår ur produktionen med intäktsbortfall som följd. Äganderätten till den skog som avverkas vid byggandet övergår normalt inte till motorväg/järnvägsbyggaren utan kvarstår hos markägaren. Förlust kan då uppstå därför att slutavverkning sker som så kallad förtidig avverkning. Vidare kan förluster förorsakas av att kanträden längs väggatorna utsätts för ökade storm- och torkskador. Dessutom kan säkerhetsrestriktioner kräva att ytterligare träd i kantzoner tas ner längs gatorna för att undvika att de faller ut i körbanorna.
- b) Effekter som drabbar brukaren personligen. Om fastighetsägaren är brukare av skogen kan underlaget för eget arbete försämrats i så stor utsträckning att det bör ersättas.
- c) Försämrade exploateringsmöjligheter. Möjligheten till exempelvis bebyggelseexploatering kan försämrats. Om förväntningar på området föreligger sedan lång tid tillbaka kan ersättning utgå.
- d) Intrång i tillåten ändring av markanvändningen. Ges förbud om att uppföra ekonomibyggnad eller att påbörja en husbehovstäkt ska dessa förväntningsvärden som försvinner ersättas. Anledningen kan t.ex. vara att avstånd mellan hus och väg blir för kort så att säkerheten kan äventyras.
- e) Företagseffekter. Skador som inte är direkt relaterade till markupplåtelsen utan är en följd av den framtida användningen av restfastigheten benämns företagsskador. För att ersättning ska utgå ska det påverka den nuvarande användningen av det aktuella området. Man kan med andra ord inte kräva ersättning för att marken var tänkt att utnyttjas som framgångsrik julgransodling om den inte används till detta innan intrånget placering kommer till kännedom.
(Sjödin m.fl., 2001)

Detta arbete behandlar framförallt posten a) som beräknas med hjälp av 1950 års skogsnorm som får en närmare beskrivning i nästa avsnitt. Posten b) kommenteras i normen men normen ger inga anvisningar om hur brukarens personliga effekter ska beräknas.

Ett ”normalt” värderingsunderlag för en fastighet som påverkades av skogsintrång kan vara uppdelat i följande delposter:

	Minskat marknadsvärde	Annan skada
Skogsmark	X	X
Skyddsområde	X	X
Förlängda terrängtransporter	X	X
Förlängda vägtransporter	X	X
Miljöskada, jakt	X	X
Toleransavdrag	-X	0
SUMMA	XX	XX

Delposterna skogsmark och skyddsområde beräknas med hjälp av 1950 års skogsnorm.

2.4.1 1950 års skogsnorm

Lantmäteriet har under slutet av 80-talet fram till dags datum försökt få till en annan metod som skulle ersätta 1950 års skogsnorm men hittills har man inte lyckats slutföra arbetet. Anledningarna är flera bl.a. saknas kapital för att arbetet ska avslutas, vilket ingen är villig att skjuta till. Lantmäteriet hävdar dock att normen är bra för den är enkel att använda och bolagen kommer fram med hjälp av den. (Rutegård, 2004) Förändringar som undersöks sedan 1950 års skogsnorm togs i bruk är flera. De viktigaste sammanfattas i nedanstående punkter:

- De samhälliga kraven har ökat genom nya och ändrade regler i skogsvårdslagen.

- Forskning har gett ny information om skogsproduktionens storlek och utveckling.
- Ändrad produktionsteknik genom t ex ökad andel planteringar, färre gallringar.
- Ändrad avverkningsteknik genom införandet av mekaniserade avverkningssystem, högre krav på planering och högre fasta kostnader.
- Ändrade villkor på virkesmarknaden och fastighetsmarknaden, både vad gäller tillgång, efterfrågan, prisbildning och regleringar.
- Beståndsmodellen är ej heller anpassad för så pass små bestånd som det oftast blir frågan om vid intrång bl. a. har den inte kompletterats med en ersättning för storm och torkskador som kan uppstå. (Rutegård, Lantmäteriet, 2004)

De förändrade förutsättningarna påverkar avkastningen i m³sk och kronor, kostnadsrelationer mellan klen och grov skog, kostnadsrelation mellan små och stora intrång mm. (Emanuelsson, m. fl., 1988) Tanken har varit att ersätta 1950 års skogsnorm med beståndsmetoden. Beståndsmetoden har en betydligt modernare utformning. Det som framförallt skiljer dem åt undersöks i ett examensarbete gjort av Björn Nilsson ”1950 års skogsnormer – Beståndsmetoden en jämförelse” där följande slutsatser om beståndsmetoden redovisas:

- Beståndsmetoden ger ett rättvisare värde på markvärdet än vad 1950 års skogsnorm ger, speciellt vid högre boniteter där skogsnormen saknar värderingsunderlag för boniteter högre än G30, T30.
- De kostnader som förtidig avverkning innebär knyter an till de verkliga kostnaderna, är värdetillväxten låg kan beståndsmodellen ge negativa värden p.g.a. att diskonteringsprocenten är högre än värdetillväxten. Normen ger alltid ett positivt värde för förtidig avverkning. (Nilsson, 1993)
- Normen gav alltid högre eller jämförbar ersättning för de olika huggningsklasserna. Markvärdet var alltid högre för beståndsmetoden men det kompensades med de högre ersättningarna för förtidig avverkning i normen så att ersättningen totalt sett blev bättre eller lika bra för bestånden som ersätts med normen.

Skogsnormens uppbyggnad²²

Normen är uppdelad i olika poster som ska ersätta markägarens förluster. De viktigaste posterna i normen är markvärdet, förtidig avverkning, storm och torkskador, och ersättningen för fördyrad avverkning. Normen är uppbyggd utifrån den avkastning som det område som tas ur bruk ger upphov till i form av framtida gallringar och slutavverkningar. Avkastningarna uppskattas med antagande att marken utnyttjas på bästa möjliga sätt. Normen indelar Sverige i sex olika produktionsområden. Materialet för normens uppbyggnad är grundat på riksskogstaxeringens material med uppgifter om skogskötsel som gjorts i praktiken. Normen har konstruerats så att den alltid ger ett positivt värde för marken oavsett hur rådande bestånd ser ut. För att dessa beräkningar ska bli förståeliga beskrivs varje del i formlerna med fotnoter, se nedan. Normens tabellvärden ändras inte under årens lopp utan är konstanta. Det som styr förändringarna i ersättningarna år från år är relativpriserna för tall, gran och löv. Priserna beräknas av Lantmäteriet. Lantmäteriet ger varje år ut aktuella prislistor som får användas vid värdering genom normen. Ingen hänsyn tas till hur skogen egentligen mår eller vilka kostnader som markägaren hittills har haft.

Markvärde

²² 1950 års skogsnorm

Markvärde är enligt normen det värde som framkommer genom att nuvärdesberäkna alla framtida avverkningar räknat från kalmarsstadiet. Markvärdet beräknas med hjälp av följande formel:

Andelen tall²³ x 30 cm trädets rotnettopris²⁴ x (värdet i tabell A:III,)²⁵

+ motsvarande värde för granandelens markvärde

= ersättning för totalt markvärde

Förtidig avverkning

Om avverkning sker av bestånd som inte hunnit växa in i ekonomiskt optimala avverkningsåldrar utgår ersättning. Denna ersättning kallas förtidig avverkning och beräknas med hjälp av följande formel:

Korrektionsfaktor²⁶ x (andel tall från aktuellt bestånd x (P30 för tall / 10) x Ersättning enl. A:VI för respektive prisrelation.²⁷

+ motsvarande för gran och björk)

= ersättning för förtidig avverkning

Storm och torkskador

Eftersom en gata uppstår blir kanterna exponerade av vinden. Även ersättningen för detta beräknas i normen under rubriken: Storm och torkskador som beräknas enligt följande:

För att uppskatta den totala virkesmängden utgår normen från skogsgatans avverkade virkesmängd. Det styrande i normen är graninblandningen och boniteten. Ju högre bonitet och större granandel desto mer känslig anses skogen bli. Storleken på virkesmängden varierar från 20 – 10 % av total virkesmängd. Kostnaden för att ta tillvarata detta virket är satt till 40 % av 30 cm:s trädets rotvärde.

Övriga skador

Slutligen finns posten övriga skador i normen. Här finns delposterna:

- a) Ersättningen för fördyrad avverkning. Ersättningen ska ersätta de extra kostnader som kan uppstå på grund av avverkningen. Här kompenseras för kläna dimensioner, otillgängligt område, mindre område än normalt. Omläggning av planerade avverkningar. Någon egentlig uträkningsformel finns inte utan det är upp till parterna

²³ För att bestämma framtida avkastningar är det ointressant vad som står på marken idag. Istället låter man boniteten bestämma optimal sammansättning av trädslagen gran och tall. Ju bättre marken bonitet är desto större är andelen gran.

²⁴ P30 betyder priset på en m³sk när träden har en brösthöjdsdiameter på 30 cm. P30-priset räknas ut med ett femårigt medelsnitt av rotnettopriser som sedan jämförs med de fyra föregående årens medeltal, varefter jämkning av priset kan förekomma med hänsyn till konjunkturutvecklingen.

²⁵ Enligt normen ges markvärdet där prisrelation mellan tallens 30 cm rotnettoträd och tallens 20 cm rotnettoträd är tabellens ingångsvärden. Eftersom priset för ett träd med diametern 20 centimeter är mindre än priset för 30 centimeter uppstår relativpriser och relativa tal.

²⁶ Om marken håller ett stort volyminnehåll görs ett extra påslag. Marken anses ha högre avkastning med större volym.

²⁷ Enligt normen ger tabellen ersättningen i kronor per ha för förtidig avverkning.

att komma fram till ett lämpligt påslag per m³sk. Denna ersättning utgår självklart endast om markägaren själv sköter tillvaratagandet av virket.

- b) Skador i samband med avverkning under olämplig tidpunkt. Sker avverkningen under varma årstider kan insektsskador och blånadsskador uppstå.
- c) Ersättning för minskad möjlighet till att anskaffa erforderligt husbehovsvirke. Ersättningen ges endast till fastigheter med ringa skogsinnehav och för den extra kostnad det skulle innebära att anskaffa motsvarande kvantitet på annat håll.
- d) Ersättning för försvårat brukande. Om intrånget skär sönder ett skogsområde på ett ur brukningssynpunkt icke lämpligt sätt kan en viss del av virkesavkastningen ersättas.
- e) Vid avverkning under lågkonjunktur skall förlust, om sannolikheten därav påvisas ersättas. Förlust beräknas som skillnaden mellan 5-årigt medelpris och årets medelpris. Lågkonjunktur anses föreligga när gällande virkespris med minst 10 % understiger 5-årigt medelpris.

3 Resultat

3.1 Banverkets genomförande

Järnvägsbyggnationen började med den strategiska planeringen där det diskuterades vad som är bra för en regionen. Stor delaktighet i detta hade politiker, allmänheten och media. Drivande för att få till stånd Mäljarbanans var Västerås kommun, som fick med sig övriga kommuner i regionen att satsa pengar i projektet. Tanken var att Mäljarbanan skulle förbättra arbets- bostads- och utbildningsmarknaden i Mälardalsregionen. Något som Håkan Lindgren VD MIAB anser sig ha uppnått. För idag är det många människor som dagspendlar mellan Örebro och Stockholm. Inför projektet gjordes ett test om byggandet kunde skötas bättre och billigare om staten inte var direkt ansvariga i byggandet och upphandlingarna. (Lindgren, VD MIAB, 2004). Tidigare hade det alltid varit staten och Banverket som haft det yttersta ansvaret för byggnationen men nu delades Mäljarbanans sträckning upp mellan Banverket och MIAB (Mäljarbanans intressenter AB). MIAB är en sammanslutning av lokaltrafikenheterna i mälardalsregionen. (Persson, markförhandlare Banverket, 2004) Delsträckan som detta arbete handlar om ligger mellan Örebro och Arboga byggdes av MIAB och efter slutbesiktningen så gick ägandet av banan över till Banverket. MIAB finansierade hela Mäljarbanan med 530 miljoner kronor, Banverket gav 922 och staten sköt till ytterligare 1114 miljoner till bygget som skulle användas till att ersätta såväl markägare som entreprenörer. (Regeringsbeslut 1991-09-12 diariernr: P 91-1456)

Vad var anledning till att MIAB bildades? Mats Persson vid Banverket svarade: *”Man ville visa att det var möjligt att bygga järnväg på privat basis. MIAB tillkom via lobbyverksamhet mot staten för att bevisa att man kunde bygga järnväg utan statens monopol. Västerås stad drev saken hårdast med deras starke man Tom Prosander statsarkitekt, som fick uppdraget att utreda om det gick att bygga järnväg på privat basis. Samtliga kommuner i regionen el. och länstrafik gick in som aktieägare för bygget. Ärendet hamnade till slut i kommunikationsutskottet där man beslutade om saken. Det blev ett tre-parts avtal mellan MIAB, staten, Banverket. Motivet var troligen att försöka visa att man kunde bygga järnväg både bättre och billigare som privat aktör.”*

Meningarna verkar gå isär om hur detta fungerade, enligt Mats Persson på Banverket: *”Till full belåtenhet.”* En annan representant på Banverket svarar: *”Byggandet av den aktuella sträckningen var speciell eftersom de gjordes av MIAB. De försökte att hålla kostnaderna nere till varje pris men i vissa fall har ersättningarna varit väldigt konstiga. Det finns avtal som vi fortfarande inte fått ta del av. Jag vet att till en markägare utgick tim-ersättning för nedlagt arbete med 1000 kr per timma. Något som Banverket själva aldrig skulle ge. Om denna typen av krav tillgodoses kommer alla att kräva samma höga ersättning vilket inte är möjligt. Denna typ av frikostighet ställer bara till problem för oss på Banverket. Det är så typiskt att detta inträffar när det inte sköts av Banverket...”* *”...De gator som är inlösta av markägaren är alldeles för snålt tilltaget, MIAB beräknade hur pass stor säkerhetszon som behövdes och tog inte till något extra. Detta medför att vi inte kan bygga till servicebodar utan att lösa in extra mark. Detta skulle inte ha hänt om Banverket själva hade haft hand om byggnationen. Typiskt med alla problem som MIAB har åstadkommit när man gör en sådan konstellation.”*

Frågan Är detta sätt att bygga järnväg på vanligt? *”Nej detta var första och hittills sista gången som det gjorts på detta sätt. Idag är det åter staten som bygger järnväg, detta var ett*

test.” (Persson, 2004) ”Nej det här var första och enda gången men vi är väldigt nöjda med resultatet. MIAB byggde järnväg till ett värde som understeg kostnaden.” (Lindgren, 2004)

När arbetet gick vidare i den fysiska planeringen gavs informationen till markägarna genom samråd och utställande av järnvägsplanen. I den fysiska planeringens inledning görs en förstudie. I förstudien redovisade Banverket/MIAB tre olika förslag på sträckningar som intressenter kunde lämna synpunkter på. Här redovisades bakgrunden om varför järnvägen skulle byggas ut, samt olika byggalternativ och deras konsekvenser. I projektet Mälärbanan var det en nödvändighet att genomföra en förstudie. När så många kommuner ska vara med och bidra till byggandet måste de få all information. (Persson, Banverket, 2004)

3.1.1 Informationsmöten och slutlig sträckning

Frågan: Hur delges informationen till markägaren? besvarades av Björn de Maré, Banverkets markförhandlare: ”Man har alltid ett inledande informationsmöte där man redovisar bakgrunden t.ex. varför skall järnvägen byggas ut, hur skall den byggas- alternativ, hur berörs fastighetsägarna av intrånget, vad säger lagen om t. ex ersättning, ”rätt” till intrånget. Sedan besöker man de fastighetsägare som berörs av intrånget där man i detalj redovisar intrång, åtgärder för att minska intrånget m.m. Därefter görs en värdering enligt ovan (två värderingar) och förhandling kan börja.”

Vid informationsmötena fanns förutom markägarna och Banverket/MIAB även Lantmäteriet och LRF-konsult från Stockholm representerade.(Persson, Banverket, 2004) LRF-konsult Stockholm var de enda ombuden som var i de inledande mötena med markägarna. (Johansson, markägarombud, 2004)

Markägarna kommenterar vad de tyckte om informationen när de besvarade frågan: Hur såg informationen ut som ni fick från Banverket? Nedan följer en sammanställning av markägarnas svar.

- Proffsigt mycket bra.
- Ok. Talade om hur, var.
- Informationen var det väl inga större problem med.
- Den var bra. Fullständiga papper.
- Går ej att klaga på det. De hade väldigt mycket kartor. När alla intressenter gick ihop blev det lite virrigt.
- Informationen gavs genom träffar och besök
- Ganska bra information. Det var en mycket jobbig period innan banans lokalisering beslutades.
- Inget vidare. Talar inte klarspråk, säger inte hur det ska bli.
- Tyckte att det var svårt att förstå alla kartor, även om jag förstod dem bättre än Banverkets representant.
- Papper och kartor av alla möjliga slag. Vilket gjorde det svårförståeligt och mycket information på en gång.
- Delgivningen fungerade inte. Då den slutliga sträckningen av järnvägen blev bestämd läste jag om det i tidningen. Sedan väntade jag i några veckor på information från Banverket. Då ringde jag dit och frågade för besked.
- Fick reda på att något var på gång genom rykten. När kartan kom fick jag en chock.
- MIAB skötte sig mycket bra till skillnad från Banverket där det enligt mina erfarenheter råder en tråkig, översåtlig och arrogant verksamhet i umgänget med folk på landet.

Frågan om hur den slutliga sträckningen bestämdes besvarades av Lindgren, VD MIAB: ”Vi gjorde sex-sju olika alternativ varav tre ställdes ut. Det som i slutändan avgjorde var MKB:n och det ekonomiskt bästa alternativet. Egentligen var det väl det ekonomiska som styrde men det sammanföll med det bästa miljömässigt och tidsmässigt bästa alternativet. Det blev en livlig debatt och alla sa att det var bra om den byggdes men inte hos mig. Den s.k. NIMBY-effekten var total (Not In My Back Yard).”

Markägarna påstår att delgivningen inte fungerat och att de fått informationen om sträckningen genom ryktesspridning och genom tidningen vad anser du om det? Frågan besvarades av Lindgren, VD MIAB: ”Det kan stämma till viss del men det beror på att markägare som var kallade inte kom på informationsmötena som de var kallade till. Alla sakägare var kallade.”

När MIAB/Banverket bestämt sig för det slutgiltiga alternativet publicerades det i tidningen. Normalt sker ett nytt informationsmöte med markägarna när den slutliga sträckningen presenteras men nu rådde tidsbrist så den slutliga sträckningen blev publicerad innan markägarna hade underrättats. (Persson, Banverket, 2004) Mats Persson och Björn de Maré konstaterar att om de på något sätt skulle ha agerat annorlunda så skulle de ha informerat markägarna ännu tidigare och på så sätt undvikit all ryktesspridning om sträckningen.

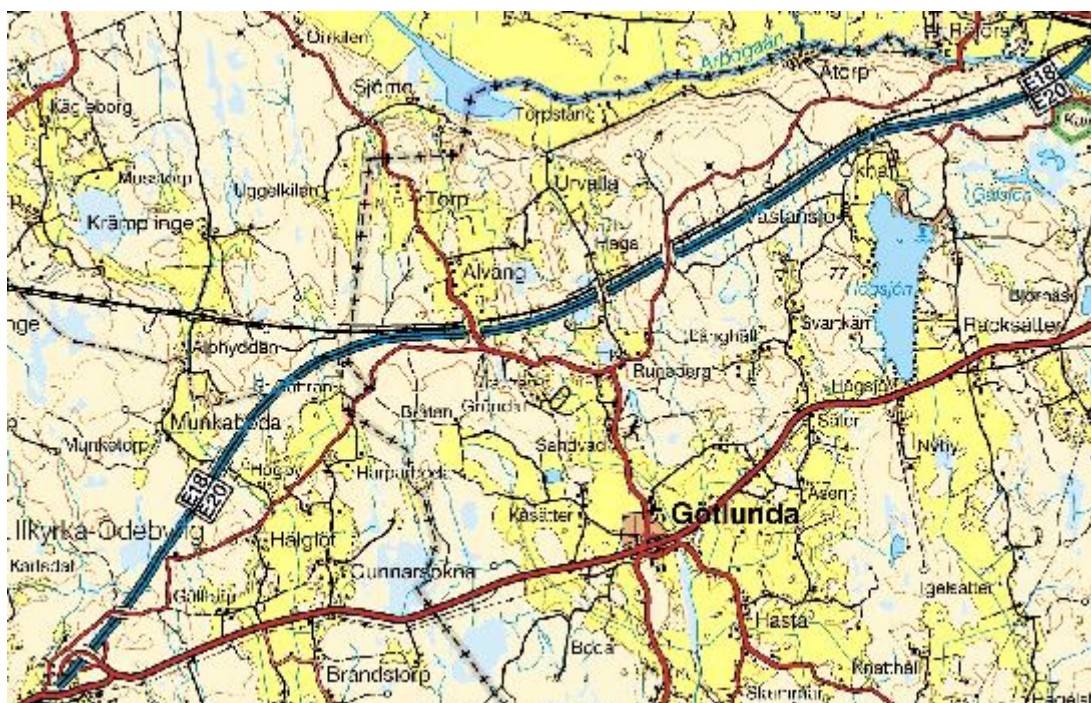
Markägarna har kommenterat den slutliga sträckningen genom att besvara frågan: Vad tyckte ni om att Mäljarbanan skulle byggas över er mark?

- Fel att dra den genom ett tätortsnära opåverkat vildmarksområde. (2 st. markägare)
- Försökte påverka sträckningen med parallelldragning av motorväg och järnväg. Inget gehör, andra intressen motarbetade förslaget. (2 st. markägare)
- Jag argumenterade att sträckningen skulle ändras för att skona en mosse med tjädrar och tranor. Sträckningen ändrades och LM påstod att det var tack vare min argumentation som deras beslut ändrades, men det tror jag inte på.
- Jag tyckte väldigt illa om det. (5 st. markägare)
- Måste gå någonstans. En markägare som får intrånget precis utanför sin fastighetsgräns blir en verklig förlorare.
- Från början negativ. Det stod snart klart för mig att det inte gick att göra något åt saken. Då gällde det att suga ut så mycket som möjligt. Visst var det så att hela bygden var i protest. Jag tror fortfarande att det var för att Skanska skulle ha jobb som Mäljarbanan byggdes. Det grundar jag på att ingen godstrafik är möjlig på sträckan, p.g.a. lutningen.
- Inget att göra, bara att konstatera faktum. Några av oss markägare åkte in till Stockholm för information. Vi fick prata med någon som hade vägrat släppa fram järnvägen, han hade ångrat sig väldigt. Banverket körde med skrämseltaktik.
- Jag förstod behovet. Jag tycker förstås att den kunnat gå på någon annans mark, men ser det kloka i sträckningen, nästintill obefolkat).
- Stort ekonomiskt avbräck som jag tack vare stor skicklighet klarat mig igenom. Mina planer blev förstörda

Den fastställda sträckningen framgår av kartorna nedan.



Figur 1 Bilden visar den västliga delen av det undersökta området för järnvägen.



Figur 2 Bilden visar Järnvägssträckningen östliga del i det undersökta området där motorvägen löper parallellt med järnvägen.

3.1.2 Värderingen och förhandlingen

När beslutet om sträckningen var klar inleddes förhandlingarna om ersättningar och skadeförebyggande åtgärder med markägarna. MIAB/Banverket besökte gemensamt varje markägare där de mer i detalj redovisade intrånget, samt vilka åtgärder som kunde göras för att minska intrånget. (de Maré, Banverket, 2004, Persson, Banverket, 2004) MIAB/Banverket valde att inte söka expropriationstillstånd hos regeringen. De hade fått direktiv om att lösa marken utan några tvångsåtgärder så långt det var möjligt. (Lindgren, MIAB, 2004, Persson, Banverket, 2004)

För att veta vad som skulle ersättas gjordes en värdering. Banverket hade slutit avtal med Lantmäteriet att sköta fastighetsregleringar och värderingar. (Ramavtal 1991-12-20 BV/MIAB) Värderingen som görs kallas för officialvärdering, och är gjord inom ramen för en LM-förrättning. Vad ordet officialvärdering egentligen innebär har parterna svårt att definiera men det ger oss vetskap att Lantmäteriet är delaktiga i värderingen. I de flesta fall anlätade Lantmäteriet Svefa för att utföra värderingarna. (Gustafsson, Svefa, 2004, Persson, Banverket, 2004, de Maré, Banverket, 2004, Lindgren, MIAB, 2004) Värderingen gick till på följande sätt: En värderare åkte ut till platsen och samlade in uppgifterna som krävdes för en värdering. Processen gjordes i tre steg:

1. Identifiering och beskrivning av effekter (t ex förlängda ägoavstånd, förlängda resvägar, försämrad jakt, försvårad skötsel).
2. Bestämmande av skador (och nyttor), dvs. det monetära belopp som effekterna ger upphov till (t.ex. ökade respektive minskade transportkostnader).
3. Beräkning av ersättning (likvid och annan ersättning).

När värderingen var gjord delgavs markägaren och dennes ombud för att de skulle kunna sätta sig in i den innan förhandlingen. Markägarna har kommenterat värderingen genom följande frågor och svar: Hur såg informationen ni fick om själva värderingen av skogsmarken ut?

Markägarnas svar:

- Helt ok. (2 st. markägare)
- LM försökte hålla nere priset. Jag tycker att LM skulle ha stått mer på min sida.
- Tyckte det var väldigt lågt. Jag tycker att de höll hårt i kontanterna men att de var villiga att bygga skogsbilvägar.
- Lantmäteriet gjorde en bedömning med utgångspunkt från enbart antalet kvadratmeter och ålder på skogen. De hade inte tagit hänsyn till förstörd infart till skogen, förstörd arrondering, förstörd jakt, förstörd miljö etc.
- Ja vi ville ju ha mer. Jag tycker att de var bra. De försökte göra det bästa möjliga.
- Lantmäteriets värdering gjord av Jan Gustavsson var mycket detaljerad gjord. Jag uppfattade Jan som en perfektionist. Detaljerad värdering med stort toleransavdrag och låga ersättningar.
- Dålig.
- Jaktskadeersättningen var farsartad inledningsvis.
- Under all kritik. (Beloppet) Den första värderingen var 1/3 av vad jag fick ut. LRF hjälpte till. Men från början kändes det som ett slag på örat. Vi blev dock snabbt tröstade av LRF.
- Väldigt dåligt betalt. Om man jämför med motorvägen är det en väldig skillnad. (Markägaren tror att det beror på Banverkets starkare lagstiftning).

Vilken var er reaktion när ni fick reda på vad er skogsmark värderats till?

- För lågt värderad (5 st. markägare)
- Negativ. Jag tycker att de använder sig av uråldriga metoder (1950-års skogsnorm). LM tog hjälp för att få fram den kunskapen. Jag blev tvungen att anlita en egen värderare och jurist. LM var frustrerande, de är ju inte tidsenliga.
- Skogsmarken var väldigt lågt värderad till en början men blev tillslut bra. Jag försökte att få reda på vad ersättningen skulle bli men alla svar var väldigt svävande.
- Rena bondfångerierna bara brännvinet saknades.
- Tyckte det var ganska hyfsat. (2 st. markägare)

- Ja vi fick ju mer än om vi sålt privat och avverkningarna fick vi betalt som om vi själva hade gjort det, fast nu stod de för kostnaden.

Vilka parter tycker ni har haft en betydande roll i intrångsprocessen? På vilket sätt har dessa haft betydelse för dig? Markägarnas svar:

- Banverket var en bra förhandlingspart utan maktfasoner. Olika samhällsintressen och övriga intressenter hade åsikter om dragningen. MIAB betalade ombudskostnader plus ersättning för påtvingat samarbete.
- LRF konsult i Stockholm. Jag tycker att det var bra att det skattemässigt blev lägre skatt på det som avverkades-30%.
- Banverket, LM. Kommenterar att bilvägen borde ha delats upp mellan markägarna. LRF de var slappa med bilvägen. Det fanns ingen att vända sig till direkt anser jag.
- Entreprenörerna saknade ansvarstagande och Banverket ville inte stå för kontraktet.
- LRF konsult i Örebro, Banverket, LM.
- Banverket som tog ut skogsvårdsstyrelsen så att det blev rätta priser på skogen. Även LM var där. Vi ville ha en vändplan som de gjorde – bra.
- MIABs förhandlare, vår advokat, NCC och vi själva.
- LRF-skötte sig bra, tuffa.
- Advokaten som jag hade till hjälp var inte den bästa. Han styrde o ställde men åstadkom inte mycket.
- LM deras negativa bit är att de inte är med i tiden. - Ej neutrala, det känns som om de sitter i knäet på beställaren, i detta fall Mälarbanan.

Frågan om hur Banverket delgav värderingen av skogsmarken besvarades av de Maré: *”Oftast träffades vi hos fastighetsägaren och där fick respektive värderare redovisa sin värdering. I de fall som vi var överens om ingående värderingsfaktorer redovisade värderaren sin värdering. Därefter blev det förhandling, då det många gånger fanns synpunkter på själva intrånget, hur mycket mark togs i anspråk, hur långa var rundkörningarna, ”åkerplättar” som blev för små för att brukas m.m.”* Då diskuterades även markvärde, ersättningen för förtidig avverkning, jakttersättning, ersättningsvägar och viltstängsel. *”Den första förhandlingen gav normalt inte något avslut utan värderingen fick omarbetas flera gånger tills en överenskommelse kunde komma till stånd.”* På vissa sträckor gjordes en överenskommelse med LRF, vid jord- och skogsintrång, om vilka faktorer man skulle använda sig av vid intrångsersättning.” (de Maré, Banverket, 2004)

Frågan: Gjordes någon avräkning av virkesvolymerna efter avverkningarna?, besvarades av Lindgren, VD MIAB: *”Jag tror ej att avräkning gjordes. Jag utgår från att det måste ha stämt ganska väl eftersom ingen markägare hörde av sig. Alla stora fastighetsägare avverkade själva.”*

Frågan: Vad innebar det att inte ha en stark lagstiftning att luta sig mot?, besvarades av Persson, Banverket: *”I de regeringsdirektiv som vi fick så skulle inte marklösen ske genom expropriation utan det skulle ske på frivillig basis. Detta gjorde att kostnaderna stack iväg med 30-40% utöver officialvärderingen. Ingen av markägarna är speciellt sugna på att hamna i domstol för officialvärderingen som görs av LM gäller ju. Då blir det förlikning och varje part får betala sin del, vilket gör att ersättningen äts upp.”* (Persson, Banverket, 2004) *”Den viktigaste förändringen i förhandlingen var att vi ändrade kapitaliseringsfaktorn från 14 (gångar den årliga skada) till 20.”*

Gjordes någon avräkning av virkesvolymerna efter avverkningarna? Mats Persson, Banverket, konstaterar när vi tittar på kontrakten att någon avräkning inte skedde. Arealen var det enda som uppföljdes.

Patrizia Wallén på Banverket i Stockholm sa att gatorna blev väldigt små, kommentar?
"Jo med facit i hand blev de ganska små. Vi beräknade noggrant den gata som krävdes för att få den trädsäker. När staten själva gör järnväg tar man i i överkant."(Persson, Banverket, 2004)

En källa på Banverket säger att Banverket centralt inte fått tagit del i alla avtal som gjordes av MIAB? *"Detta stämmer inte. Samtliga avtal som upprättats har kontrollerats av Banverket."* (Persson, Banverket, 2004)

Flera markägarna har sagt att ni var kompisar med LRF konsult i Stockholm och ett av ombuden säger att de hamnar i ett normtänkande som gör dem låsta. Vad anser du om detta?
"Inga problem för markägaren. De(LRF-konsult Stockholm) förhandlade väldigt bra. De(värderarna) ska tänka i normerna vi tillåter inte något annat." (Persson, Banverket, 2004)

Menar du att ersättningsmässigt fick markägarna generellt sett samma påslag oavsett ombud?
Ja, skulle någon begära för mycket hade vi blivit tvungna att gå till domstol och då hade saken varit löst inom 6 månader för vi hade fått förtur p.g.a. att det var ett riksintresse att järnvägen byggdes. (Persson, Banverket, 2004)

Nedan följer en intervju med markägarna ombud Lennart Johansson som ger sin syn på förhandlingen. Första frågan: Berätta allmänt hur det gick till vid förhandlingarna för Mäljarbanan? *"När jag började jobba med detta var jag ej belastad av normer. Jag började med förhandlingen för häradsallmanningen. Officialvärderingen var 1 miljon och slutsumman blev 9 miljoner vill jag minnas. Detta gick till på följande sätt. Jag införde ett nytt sätt att tänka som ingen mig veterligen hade tänkt på. I vart fall inte fått igenom tidigare. De hade en hel delegation på sin sida. De var tio personer och vi tre. De försökte mangla oss med nattförhandlingar för att trötta ut oss. Men vi gjorde likadant tillbaka. Vi diskuterade bl.a. jaktvärde och toleransavdrag. Banverket hävdade att älgarna vänjer sig vid järnvägen efter en tid. Vi kunde med hjälp av uppgifter från en annan stäckning påvisa att så inte var fallet. På en sträcka av 1,5 km kördes 13 älgar ihjäl på en vinter. Toleransavdraget bestäms utifrån hela värdet på fastigheten. Eftersom fastigheten var så stor åt den upp hela ersättningen. Jag ansåg att man skulle beräkna avdraget utifrån fastighetens jaktvärde. Något som jag fick igenom. Jag känner mig faktiskt väldigt stolt över mitt arbete och mitt nytänkande. Mycket var tack vare att jag inte var bunden till normerna som mina kollegor från Stockholm. Idag är det t.o.m. ännu bättre, nu görs avdraget av jaktvärdet på berört jaktområde med samma procentsats som tidigare gjordes mot hela fastighetens värde(2 %). Ändringen kom den 18 dec. 2003. Jag la inte krutet på själva ersättningen för skogen med förtidig avverkning av skogen, skadorna vid sidan om är de viktiga. Nya vägar förhandlades ofta fram. Det var konstruktiva förhandlingar, mycket bra folk."*

Visste du om att Banverket och MIAB hade fått order om att komma överens med markägarna på frivillig väg? *"Nej inte direkt men det framgick med all tydlighet att så var fallet. Det klart att det kanske hade varit möjligt att få till ett förtida tillträde men då tar det lång tid och då hade det kanske inte funnits någon järnväg idag. De hade självklart problem när inte lagstiftningen kunde ge dem tillträde direkt. Det är skillnad nu."*

Gjordes någon avstämning av virkesvolymen?" *Jo, det tror jag. Skulle vara förvånad om vi inte klagat på värderingen om den understeg värdet.*"

Vad kan du göra för markägare som inte är nöjda på grund av att stängsel och räcken saknas samt att vägarna inte blev som de tänkt sig? *Jag vet inte det beror på. Är det kontraktsbrott så måste det ju gå att fixa till något. Problemet är att man ska höra av sig inom rimlig tid. Det borde gå att rätta till det fortfarande.*"

Några markägare anser att Banverket använde sig av skrämselpropaganda, vad anser du om det? *Nej det tycker jag inte. De förklarade fakta. De poängterade att det är smartare att förhandla fram en ersättning än att processa. Jag uppskattade förhandlingarna de var roliga.*"

Tycker du att man agerar på ett schysst sätt i förhandlingarna med markägarna?

"Det är så olika. Jag vill säga att förhandlarna skötte sig helt perfekt på detta ställe. En gång i Hallsberg var det värre. Banverket vägrade betala ersättning. Banverkets förhandlare såg ner på bonden, han tyckte inte att han skulle ha något betalt när han gjorde arbetet själv. Så det är stor regional variation för båda parterna. Förhandlarna i Närke har varit mycket bra. I Östergötland har jag hört att det är värre. Jag tycker att det är bättre med en hård förhandlare som det går att diskutera med som har pondus och vågar bestämma själv än en paragrafryttare."

Vilka uppgifter kontrollerade du? *Järnvägen var så pass bra utgångsläge, Svefa hade en bra värdering så det var inget problem. Man hade kommit överens om ett tillägg direkt för att lättare komma överens. Rent allmänt för de båda (intrången) var det sånt som inte fanns med i värderingen, såsom vägersättning, jakt och företagsskada. Om Svefa är inblandade gör man ett bra jobb. Det varierar visst över landet också har jag hört. Jag kan konstatera att det slog något oerhört vid Banverkets officialvärdering och den slutliga ersättningen."*

Det finns en LRF-nivå i värderingen från Mälarbanan hur togs den fram? *"Ja, jag har sett detta men jag vet inte hur den kom till. Tidigare var alla juridiska ombud under samma hatt i LRF men nu har det ändrats. Innan jag började förhandlingen hade jag flera värderingar på bordet med olika nivåer. Jag vet inte riktigt vilka nivåerna blev till slut."*

Tror du att LRF konsult i Stockholm var för mycket kompisar med Banverket? *"Ja, de har ju i varje fall normer att gå efter som är centralt bestämda. Jag vet att de sågs vid något tillfälle tillsammans när de drack kaffe och åt lunch tillsammans, ryktet spreds snabbt. Det är inte bra att ha det mysigt tillsammans för att sedan göra upp. Jag tycker att det är vettigt att inte använda sig av någon som inte är bunden till normerna och är mindre kompis med parten. Ett exempel är att i verkligheten har en stor markägare mer att säga till om än en liten markägare. En stor markägare har normalt en bättre prislista än en liten. Detta gjorde att en stor markägare kunde få ut en större ersättning för skogen. Detta accepterade Svefa tillslut. Det är orättvist mot en liten men det är verkligheten."*

Tycker du inte att de gånger som Svefa representerar LM vid järnvägsbyggnation, och då ska fungera som domstol borde föra fram bådas argument så att parterna kunde diskutera dem?" *Jo det klart att vid de tillfällena borde man nog det men jag tar tag i de bitarna. Vid en värdering i Vretstorp när Svefa var med från början och värderade vad de egentliga kostnaderna var. Svefa representerades av Jan Gustavsson. Värderaren var med från första*

stund när vi gick igenom kostnaderna för markägaren. Det fungerade perfekt, det är så det ska vara tycker jag.”

3.1.3 Relationen och förståelsen för varandra

I svaren till de tre följande frågorna har markägarna kommenterat relationen till Banverket:

1. Anser ni att Banverket skulle ha behandlat er annorlunda? Om ja hur?
2. Om man hade behandlat er annorlunda skulle ni då haft en annan uppfattning om intrånget?
Om ja på vilket sätt? Observera att frågan är en följdfråga och därför har svaren redovisats tillsammans. Respondenternas kommentarer:

- Nej i förhandling är det naturligt med olika uppfattning.
2. -
- Nej, bra schysst. De tjänstemännen var väldigt bra. Något som däremot inte var bra var att slutbesiktningen gjordes av skogsvårdstyrelsen i Västerås, utan markägarna. Trots klagomål om avsaknad av räcke togs inte hänsyn till vad som var skrivet i kontraktet. Istället för ett räcke gjordes en jordvall. När Banverket uttalade sig i våras skyllde man på MIAB. Banverket håller med om att man blivit lurade av MIAB men nu går det inte att göra något åt saken. Entreprenören kostar 1100 kr/h och det måste markägaren betala själv eftersom klagomålstiden gått ut.
2. -
- De försökte att undgå att betala. Ingenting i övrigt.
2. Betalningen igen. Platschefen Mats Pettersson var väldigt bra.
- Ja. Banverket har gjort sig skyldiga till kontraktsbrott. (Omskrivet svar, i markägarens svar finns bl.a. en dialog mellan honom och Banverket som inte kan återges i text med hänsyn till markägarens anonymitet.)
2. Förmodligen.
- Ja, jag tycker att jag borde fått informationen direkt, istället för bakvägen.
2. Om jag hade fått mer info i början hade jag kanske varit positivare. Vi markägare hade våra funderingar att gå ihop och hålla kvar en fastighet som de skulle bli tvungna att expropriera, för att få bättre betalt. Det blev aldrig något av det.
- Stängsel hade varit önskvärt liksom en bro eller tunnel men det hade tydligen blivit för dyrt.
2. -
- Vid påtvingat intrång vore det skäligt att använda lägre kalkylränta
2. Om totalersättning utgått skulle jag inte ha något att invända.
- Nej.
2. Nej.
- Nej, det var ok.
2. LM var en part som man nästan blev lite grinig på. Tyckte definitivt att de inte stod på min sida.
- Svårt att svara om ersättningen, men jag kan inte säga att de gjorde något fel. I slutändan var de väldigt medgörliga.
2. -
- Jag tycker att den första värderingen var onödig. Det hade räckt att underlaget skickats till vårt ombud. Slutbetalningen var ju bra tillslut.
2. Visst är det svårt eftersom man som markägare är negativt inställt från början, så det kanske inte hade spelat någon roll.
- Man kunde varit lite generösare i utgångsbudet. De försökte hela tiden att pruta.

2. Ja, det tror jag. Det var väldigt annorlunda med Vägverket. Jag kände mig överkörd av Banverket.

- Det är inte så stora pengar för dem om man jämför vad bygget går på. Hade man öppnat plånboken från början hade det blivit billigare för dem. Då kanske jag inte kopplat in jurist.

2. –

Finns det något annat som ni vill kommentera?

- Banverket ville inte vara med om marklösenfrågor, vilket gjorde den till en mer likvärdig förhandlingspartner. Utnyttja att få skogsbilvägar byggda, lättare än ekonomisk ersättning.
- Banverket är dåliga på att anmäla när älgar körs på. Skulle tro att det är 20 per år som går åt.
- Skall man få framgång i en principfråga typ stängsel måste sammanhållningen vara stark mellan markägare.
- Vi ville ha en slänt som skar så rakt som möjligt eftersom det fanns en bra och hård stentyp. eftersom den inte ersattes. Det togs dock inte hänsyn till utan den använde som fyllnadsmaterial helt gratis.
- Banverket och MIAB använde skrämstaktik. (2 st. markägare)
- Lägg inte för stort krut på själva ersättningen för marken, utan koncentrera er på de övriga ersättningarna, det är de som ger pengar.
- Ta till vara de extra inkomster som kan ges i och med att entreprenörerna vill ha tippar o uppställningsplatser. Gör entreprenadkontakt. Delta med egna maskiner.
- Det behövs en översyn av expropriationslagstiftningen. Det borde bygga på frivilliga överenskommelser.

Björn de Maré (Banverket) anser att det allra viktigaste vid förhandlingen med markägaren är: *”Att markägaren får en bra information om intrång m.m. och vilka åtgärder som vidtas från Banverket för att så långt som möjligt minimera det intrång som markägaren ”drabbas” av. Markägaren skall få den ersättning som han/hon skall ha enligt gällande lagstiftning. Det är av stor betydelse att vi kommer överens med markägaren eftersom man då har tagit och gett på ett juste sätt. Om man inte kommer överens överlämnas frågan till andra att avgöra storleken på ersättningen mm, vilket i viss mån ses som ett ”misslyckande” tycker jag.”*

Vilka problem har ni stött på vid ersättningsprocessen? *”Det blir alltid problem om skillnaden mellan ”vår” värdering och motpartens ombudsvärdering blir för stor. Det är alltid tråkigt vid totalinlösen som medför att fastighetsägaren måste flytta. Ibland kommer det upp frågor som inte kan ersättas enligt gällande lagstiftning men som är av betydelse för den som berörs av intrånget.”* (de Maré, Banverket, 2004)

Tror du att markägaren är nöjda med a) ersättningen b) er relation med markägaren? Har ni fått några reaktioner från markägarna?

a) *”Man är väl aldrig helt nöjd, men jag tror att de flesta trots allt blev nöjda”* (de Maré, 2004)

b) *”Relationerna har alltid varit bra utom kanske i något undantagsfall.”* (de Maré, 2004)

Anser ni att ni på något sett skulle ha agerat annorlunda? Om JA hur skulle det ha skett? Hur hade det förändrat situationen? *”Man kanske skulle informerat ännu tidigare om man haft möjligheten eftersom det ibland blev rykten som gjorde att vi började med en uppförsbacke.”*(de Maré, Banverket, 2004)

Finns det något annat som du vill kommentera? ”Jag tror trots allt de flesta är nöjda med Banverkets agerande. Vissa fastighetsägare har sagt att intrånget trots allt inte blev så farligt.” (de Maré, Banverket, 2004)

Vad tror du att de flesta av markägarna är mest irriterade över?

”Ja jag skulle varit mer uppmärksam på NIMBY-effekten(Not In My Back Yard). Håkan beskriver att alla markägare tycker att det är bra med en järnväg men ingen vill själv bli drabbad av den.” (Lindgren, MIAB, 2004) (Jag kommenterar: – Nej det verkar vara att det inte finns något viltstängsel för vissa markägare) ”Ja vi hade diskussioner om detta men kostnader till underhåll hade blivit för stora. Det tjänar inget till att ha ett viltstängsel om det inte ständigt görs reparationen. Jag håller med om att viltstängsel skulle varit bra eftersom jag själv är jägare, så jag förstår deras synpunkter.” (Lindgren, MIAB, 2004)

Flera av markägarna säger att ni använde skrämselfpropaganda, bl.a. säger en markägare att han fick träffa en markägare som hade varit utsatt för expropriation som kom med rådet att snabbt skriva på, kommentar? ”Inget jag känner till och det borde jag göra. Troligtvis ljuger markägaren.”(Persson, Banverket, 2004)

Tror du att det är upplysningar om det faktum som expropriationslagen ger möjlighet till som markägaren tar som skrämselfpropaganda? Ja nickar Mats Person, Banverkets representant.

3.1.4 Markägarnas ersättning

För att ta reda på vad markägaren tyckte om ersättningen fick de besvara några allmänna frågor. Frågorna har dessutom använts för att finna de fastigheter som var aktuella för ersättningsanalysen i nästa kapitel. Är er fastighet av stor betydelse för er inkomst?

	Ja	Nej
Mälarbanan	11	2

Hur har intrånget påverkat er ekonomi?

- Negativt. (5 st. markägare)
- Inte nämnvärt. (5 st. markägare)
- Positivt i ett kort perspektiv. (2 st. markägare)
- (Positiv) Ett plus. Dessa pengar hade jag inte fått annars. I förhand hade jag valt utan intrång.
- (Positivt i ett kort perspektiv) Vi är ganska nöjda, men det är lätt att glömma att ersättningarna är för all framtid.
- (Inte nämnvärt) Nej inte så mycket. Jag kunde byta till mig mark från kommunen. Marken som jag bytte till mig gränsade till min mark och kostnaden stod Banverket för.
- I hög grad. Investeringsprojekt har havererat, upplåtelseinkomster har uteblivit på grund av markanspråk och miljöpåverkan. Marknadsvärdet har minskat med c.10 miljoner p.g.a. förstörd arrondering och miljöpåverkan som intrånget gett.

På vilket sätt påverkar intrånget er?

- Järnvägen går rakt genom markerna med.
- ett flertal olika påverkanden som följd. (5 st. markägare)
- Marken blev avskuren. (3 st. markägare)

- Olöst vägproblem. (3 st. markägare)
- Svårare att bruka skogsarealen. (1 st. markägare)
- Lite skog försvann. (1 st. markägare)
- Jakten försämras. (10 st. markägare)
- Förlängda köravstånd. (1 st. markägare)
- Störande ljud. (3 st. markägare)
- Barriäreffekter i skogsbruket. (1 st. markägare)
- Försämrat friluftsliv. (1 st. markägare)
- Gav bra vägnät. (1 st. markägare)

Fick du vad du hade tänkt dig i ersättning?

- Nej. (4 st. markägare)
- Inte riktigt, men jag är nöjd.
- Jag fick ej ersättning för antalet nedlagda timmar. Vilket Banverket sa att man skulle räkna och eventuellt få ersättning för senare.
- Nja vi fick i princip vad vi tänkt oss.
- Ja det kan man säga.
- Ja t.o.m. mer än vad jag trott.
- Jovars till slut.
- Vi är ganska nöjda, men det är lätt att glömma att ersättningarna är för all framtid.
- Det är svårt eftersom det är så många olika poster som ska ersättas som man inte tänker på. (2 st. markägare)

Hur mycket tror ni gårdens marknadsvärde försämrats i och med intrånget?

- Kan ej svara. (5 st. markägare)
- En hel del.
- 10 miljoner är min bedömning.
- Minst dubbelt av vad som ersattes.
- Åtskilliga hundratusen kronor.
- 25 % båda intrången tillsammans.
- Tror inte det har haft någon betydelse, stabilt värde i och med fgh-regleringen.
- Svårt att säga. Om det kommer en jägare som spekulant har värdet fallit betydligt.
- Inte påverkat speciellt mycket. Jag har fått mark istället.

Några av markägarna tyckte att Lantmäteriet satt i knäet på Banverket. De ansåg att Lantmäteriet försökte hålla nere ersättningarna. Finns det fog för denna uppfattning? I ett samarbetsavtal som skrevs mellan Banverket/MIAB och Lantmäteriet framgår det att: Lantmäteriet skall inrätta en särskild projekteringsorganisation för att ge service enligt detta avtal. Projektledaren är direkt under divisionschefen ansvarig för projektet, då det gäller såväl ekonomi som tids- o resursplanering (Ramavtal 1991-12-20 BV/MIAB Samarbetsavtal Underbilaga nr 1). LRF:s chefjurist Fredrik Bonde har varit kritisk mot detta avtal. Han anser att det gör Lantmäteriet jäviga när de ska hjälpa till under förhandlingen (pers. med., Gustavsson, 2004). Björn de Maré kunde inte minnas att Banverket var inblandad i detta avtal eller vilken omfattning avtalet innebar. Vid närmare studerande konstateras att Banverket var delaktig i avtalet. Avtalet innefattade punkterna; fastighetsutredningar, fastighetsförteckningar, fastighetsvärderingar, markförhandlingar (fastighetsbildning – förrättning).

3.2 Vägverkets genomförande

Vid byggandet av motorvägen har samtliga markägarna som berörs av undersökningen varit med om intrång på fastigheten från Mäljarbanan. Banan löper dessutom parallellt med E18/E20 i större delen av undersökningsområdet.

Vägverket håller till stor del själva i den strategiska planeringen genom att följa de anvisningar som ges genom de trafikpolitiska mål som riksdagen beslutat om. Riksdagen anvisar att E18/E20 är en av Sveriges viktigaste vägar som ska uppfylla en standard som går att likställa med motorväg. Den fysiska planeringen började med att en förstudie genomfördes. För att försöka uppfylla målstandarderna inleddes en förstudie där möjligheter att tillgodose "kraven" undersöktes. Undersökning gjordes dels för den gamla vägen och dels för den nya vägen vilka ljudnivåerna skulle bli. I förstudien undersöktes även olycksstatistiken på befintlig väg. Att en förbättring av befintlig väg behövdes kunde konstateras och tre olika alternativa korridorer för vägen undersöktes och ställdes slutligen ut så att allmänheten kunde lämna synpunkter. (Granlund, 1995)

3.2.1 Informationsmöten och sträckningen

Samråd genomfördes och alla parter gavs möjlighet att yttra sig. Den tänkta slutliga sträckningen delgavs markägarna vid ett markägarsammanträde där ytterligare information gavs om hur, var och när alla steg skulle tas. Informationen om detta delgavs med samtliga fastighetsägare som var berättigade till ersättning kallade. (Jansson, Vägverket, 2004) För att ta reda på vad markägarna tyckte om informationen har de besvarat frågan: Hur såg informationen ut som ni fick från Vägverket? Markägarnas kommentarer:

- Proffsig och detaljerad.
- Ganska bra, mycket jobbigt innan beslut om sträckning togs.
- Började med mötena, ganska många, första gången var det inte riktigt bestämt. Birger Pettersson redogjorde för deras planer. Vi fick tillgång till kartor o.s.v.
- Visste att den skulle löpa parallellt med järnvägen.
- Bra.

När den slutliga sträckningen fastslagits informerade Vägverket markägarna innan sträckningen publicerades i tidningen. (Jansson, Vägverket, 2004) Markägarna kommenterar vad de ansåg om den slutliga sträckningen när de besvarade frågan: Vad tyckte ni om att nya E18/E20 skulle byggas över er mark? Markägarnas kommentarer:

- Behovet fanns men sträckningen fel.
- Den var tvungen att gå någonstans. Det var av riksintresse. Olycksrisk var alltför stor tidigare.
- Insåg att den behövdes, men jag ville inte ha den på min fastighet.
- Ingen betydelse p.g.a. tidigare intrång och vägen ligger långt från bostadshuset.
- Mer tveksam till behovet, det hade varit bättre för Arboga om den gått genom staden. Om den kan gå genom Örebro kan den gå genom Arboga.

Den fastställda sträckningen framgår av figur 2 ovan där motorvägen löper parallellt med järnvägen.

3.2.2 Värdering och förhandling

Den 1 september 1997 inföll vägrätten genom att Vägverket tog marken i anspråk. (källa: Vägrättsavtalen) Efter att vägen började byggas startade Vägverket de individuella förhandlingarna. Varje fastighetsägare söktes då upp var för sig för att diskutera alternativ och ersättningar. Då hade Lars-Ove Jansson en värdering gjord på fastighetens skogsintrång. Vägverket använder sig av externa värderare såsom Skogsvårdsstyrelsen, Hushållningssällskapet, och Svefa. Svefa gjorde de flesta värderingarna i detta projekt. (Jansson, 2004) En värdering av fastighetens skogsintrång fanns alltid men det var inte säkert att markägaren fick ta del av informationen. (Jansson, Vägverket, 2004) En fullständig värdering var sällsynt vilket framkom av Lars-Ove:s svar till frågan: Finns det gånger som inte en fullständig värdering görs? ”*Ja det är snarare undantag än regel. Jag har tillgång till en skogsvärdering och ersättning för jordbruksnormen. Företagsskada diskuterar jag mig fram till med markägaren och dennes ombud. Skogsersättningen är mer handfast medan den andra ersättningen är svårare att bestämma.*”

Vad markägarna ansåg om värderingen besvaras av följande frågorna och svar: Hur såg informationen ni fick om själva värderingen av skogsmarken ut?

- Ok.
- Så vitt jag minns fanns ingen direkt uträkning av skogen från LM när motorvägen byggdes.
- Jag hade både bra och dålig mark som påverkades. Mossmarken fick jag väldigt bra betalt för.
- Lite risig värdering även från Vägverket, men det var bra folk.
- Där fick jag ingen. Lars-Ove Jansson kom hem och satte sig vid köksbordet och så gjorde vi upp. Han gav ett bud och jag mitt, vi skrattade åt varandra och så möttes vi.
- De lämnade aldrig någon värdering för jag ville inte ha det. Jag begärde samma ersättning som jag fått från Banverket. Jag fick inte lika bra men inte långt ifrån.

Vilken var er reaktion när ni fick reda på vad er skogsmark värderats till?

- Låg värdering.
- Dåligt lågt värde.
- Lågt men jag visste ju hur det gick till så det var inget att hetsa upp sig över.

Hade motparten ett annat utgångsbud än det som blev överenskommet? Om ja vad gjorde att det ändrades?

- Ja, kreativiteten att ta betalt för sådant som inte gäller för andra, Fick bättre åtkomst i skogen eftersom jag fick bra skogsvägar byggda.
- Överenskommelse förhandlades fram. (4 st. markägare)

Värderingen av övriga skador t.ex. företagsskada och jakt gjordes i de fall markägaren ansåg detta nödvändigt. Detta skedde aldrig innan den första kontakten med markägaren för att ta reda på dennes önskemål. Det var endast undantagsvis som en extra värdering gjordes. I de fall som ytterligare värdering gjordes rörde det sig om väldigt speciella verksamheter som krävde en mer ingående värdering. Ofta räckte det med att diskutera igenom intrånget med markägaren och dennes ombud för att komma fram till en överenskommelse om ersättning för de skador som fastigheten fick genom intrånget. (Jansson, Vägverket, 2004)

En intressant sak som kom fram under intervjuerna var att Lars-Ove Jansson sa direkt till markägarna att han inte tyckte att ett ombud inte var nödvändigt. (Intervju: markägarna) Lars-

Ove Jansson syn på vissa av ombuden kommer fram vid intervjun där han säger: *”Det värsta jag vet i förhandlingar är när ett ombud trissar upp förväntningarna hos markägarna till orimliga proportioner. De gör att markägaren alltid blir besviken oavsett hur bra avtal de egentligen får. Det har hänt att ombuden är så okunniga att de ringer mig och ber om hjälp i förhandlingen för att de inte vill visa sig okunniga inför markägaren”* (Jag: Hjälper du dem då?) *”ja, jag är väl för snäll.”*

För att ta reda på vilka som har varit betydelsefulla för markägarna gavs de följande frågor: Vilka parter tycker ni har haft en betydande roll i intrångsprocessen? På vilket sätt har dessa haft betydelse för dig? Markägarnas kommentarer:

- Vägverkets man som hade hand om överenskommelser med markägaren var smidig och hittade konstruktiva lösningar. (3 st. markägare)
- Vägverkets förhandlare, NCC-representant, och vi själva, Lars-Ove Jansson ville inte att man skulle företrädas av något juridiskt ombud. Det märktes att han var van att ha fria händer.
- LRF från Stockholm var min hjälp. Jag skrev i intresseanmälan vid mötet och sen tog de kontakt med mig. Entreprenörerna.
- LRF
- LRF Lennart Walqvist, Jägmästare Björn gjorde skogsvärderingen. Han hade tabeller och gick efter. Torsten sa att Björn var anlitad av Vägverket.

Till Lars-Ove ställdes motsvarande fråga: Har det funnits andra parter som haft stor betydelse för utfallet av värderingen? Vilka? *”LRF var ombud. När värderingen var klar satt man i sammanträde och kontrollerade hela sträckningen samtidigt så att alla skulle få lika mycket. Storm och torkskador diskuteras alltid.”* Lars antyder att det nog är lite för lågt. Han konstaterar att det är olika procentsatser för olika typer av skog.

Tycker du att dagens lagstiftning är bra? *”Väglagen är lite unik. Endast vi i Norden har den. Det som syftar till fastighetsreglering är ju jättebra, då vi kan göra ägarbyten. Markägaren får vara med i processen och ta fram förslag. Lars-Ove poängterar att det är väldigt viktigt att det går att lindra effekterna med fastighetsreglering och t.o.m. göra det till bättre fastigheter genom rådande lagstiftning. Förtroendet är väldigt viktigt. Att de kan lita till på en. 100% rättvisa är svårt att nå men strävan är att nå dit.”* *”Jag är väl medveten om Väglagens starka juridiska ställning men den unika rätten får inte missbrukas utan ska ses som ett privilegium som man ska vara rädd om.”* (Jansson, Vägverket, 2004)

Detta är en uppfattning som han inte kan vara ensam om bland sina kollegor. Andelen vägrättsmål är väldigt få i förhållande till hur mycket väg som byggs. (Svensson, fastighetsdomstolen, 2004)

Hur räknades ersättningen för riset fram? *”Det beror på om markägaren själv tar hand om riset, då ges ett påslag. Speciellt om det är motormanuell huggning. Även om riset tas omhand av entreprenören till markägaren ger det en liten vinst. Ersättningen för ris-kostnaden är ändå bara småpotatis. Ersättningen kan bero på speciella förutsättningar för markägaren. Det kan vara extra besvärligt på grund av terrängen och ris-mängden. Om riset lämnas kvar finns det pengar som utgår till Vägverkets entreprenörer för att dessa ska ta hand om riset.”* (Jansson, Vägverket, 2004)

Nedan redovisas intervjun med Lennart Johansson ett av markägarnas ombud. Första frågan: Berätta allmänt hur det gick till vid förhandlingarna för E18/E20? ”Vägverket var helt annorlunda i sin förhandling(än Banverket). Jag vet inte varför, jo förresten det vet jag. Det är en mycket bra förhandlare, det var aldrig några problem. Jag har varit med om helt rabiata förhandlare. Ett ärende i Småland där jag förhandlade i 2, 3 år och de vägrade att betala våra faktiska kostnader. Till slut gick jag i taket och skrev en 30 sidor till Vägverkets chef i Borlänge där jag beskrev skeendet. Jag hotade med att släppa det till pressen om man inte gav med sig. Då var det inga problem. Händelsen gjorde att jag tappade lusten för förhandlingar och bestämde mig för att aldrig mer göra om det. När markägarna sökte upp mig vid Mälärbansbygget kunde jag inte säga nej. Det är alltid markägaren som söker upp mig, aldrig tvärtom. Lars-Ove Jansson var helt fantastisk, samarbetsvillig och praktiska detaljer löstes lätt. Vi kunde avsluta 5 ärenden på en dag. Jag är oerhört positiv, det var en total motsats mot Smålandförhandlingen.”

Kontrollerades ersättningarna för hela sträckningen av LRF så att alla skulle få lika betalt? ”Nej inte vad jag känner till.”

Tycker du att det är bra att Vägverket uppmanar markägarna att inte ta hjälp av ombud? ”Det kände jag inte till. Är det så?” (Jag: - ja.) ”Ja i så fall tycker jag att det är oseriöst.”

Jag tycker att Vägverkets värdering ser rörig ut och den verkar inte vara så likvärdig för alla har du satt dig in i deras värdering? ”Ja jag få nog hålla med dig. Det hände vid något tillfälle att en markägare fick trehundrausen utan någon direkt ersättningsgrund. Det var bara att tacka.”

Finns det något ytterligare du vill poängtera? ”Vill någon ställa till bekymmer är det inga problem. Det spelar ingen roll om det är Vägverket eller Banverket. Jag vill poängtera att det spelar inte någon roll vilken part man har mot sig utan vem det är som företräder parten. Förhandlaren är en oerhört viktig person. Detta vill jag att parterna ska ta till sig.”

3.2.3 Relationen och förståelsen för varandra

I svaren till de tre följande frågorna har markägarna kommenterat relationen till Vägverket: Anser ni att Vägverket skulle ha behandlat er annorlunda? Om ja hur? Markägarnas svar:

- Samtliga sju markägare svara nej. De tyckte att Vägverket behandlade dem korrekt.

Om man hade behandlat er annorlunda skulle ni då haft en annan uppfattning om intrånget?

Om ja på vilket sätt? Markägarnas svar:

- Nej det var en marklösen kille ute, han var väldigt bra på att lyssna. Han tyckte att vi klarat det lika bra utan LRF.
- Nej det fungerade bra. Delvis p.g.a. att jag visste vad det handlade om.

Några relationsfrågor ställdes även till Lars-Ove Jansson på Vägverket: Vad tycker du är allra viktigast vid en förhandling med markägaren? ”Att göra allt så bra som möjligt.”

Vilken betydelse har det för er att ni kommer överens med markägaren? ”Policyn är att komma överens med markägaren, men möjlighet att ses i fastighetsdomstolen finns. Byggnationen är möjlig även om vi inte är överens.”

Vilka problem har ni stött på vid ersättningsprocessen? ”Det finns alltid någon som inte vill lyssna till en på så här stora byggen, men i det stora hela är jag väldigt nöjd. Jag vet att det var en person som det var svårt att tala med men till slut löste det sig.”

Tror du att markägaren är nöjda med a) ersättningen b) er relation med markägaren? Har ni fått några reaktioner från markägarna? a) ”Ja hyfsat.” b) ”Jag anser att jag har en bra relation med markägaren.” c) ”Inga speciella reaktioner förutom hos en på denna sträckningen.”

Anser ni att ni på något sett skulle ha agerat annorlunda? Om JA hur skulle det ha skett? Hur hade det förändrat situationen? ”Nej”

Finns det något annat som du vill kommentera? Lars-Ove Jansson berättar hur han fick besöka markägare mellan 10 och 15 gånger innan de var klara med varandra. Han säger att: ”mötet med markägaren ansikte mot ansikte är oerhört viktigt och avgörande för att bygga upp det förtroende som behövs så att markägarna förstår att de inte blir lurande”. Han poängterar även vikten av att finnas med under hela byggprocessen. Lars-Ove anser att ingen får bli orättvist behandlade p.g.a. att man är en dålig förhandlare.” Vi jobbar även med att tillfredställa markägarna med markbyten. Metoden är mycket bra. Informationen om markbyten sker vid mötena där jag ber fastighetsägarna att börja fundera över vad de vill. Många besök följer på de ställen där det kan bli aktuellt. Om det blir aktuellt upprättas fastighetsavtal som jag åker runt med för namnunderskrifter. Dessa lämnas till LM som sammankallar för avslut. Därefter vinner det laga kraft. Angående viltstängsel försöker vi lyssna till markägaren, titta på rapporter, trafikolyckor och vilttäthet för att bilda oss en uppfattning så att beslut ska kunna tas i frågan. På den del som järnvägen löper parallellt med motorvägen finns viltstängsel som Vägverket betalade. Banverket åkte snålskjuts.”

3.2.4 Markägaren och ersättningen

För att ta reda på vad markägaren tyckte om ersättningen fick de besvara några allmänna frågor. Frågorna har dessutom använts för att finna de fastigheter som var aktuella för ersättningsanalysen i nästa kapitel.

Är er fastighet av stor betydelse för er inkomst?

	Ja	Nej
E18/E20	6	1

Hur har intrånget påverkat er ekonomi?

- Negativt. (3 st. markägare)
- Positivt. (2 st. markägare)
- Inte nämnvärt. (2 st. markägare)

- Det blev en stor avverkning så jag har inte kunnat avverka i skogen sedan dess. Jag fick använda mig av skogskonto. Jakten påverkas. Tycker att jag fick för dåligt betalt för intrånget. Blev av med mycket skog. Intrånget skär rakt genom mina marker.
- Ja mer skog togs i anspråk men fick bra betalt. Bra påslag när inte skogen var uppväxt. Ett plus att få ersättning för skog nu istället för att vänta. Eftersom jag nu visste att jag inte kunde göra något motstånd tog jag det mer lugnt.
- P.g.a. tidigare intrång hade detta inte så stor påverkan. (2 st. markägare)

På vilket sätt påverkar intrånget er?

- Mindre skogsareal med påföljande konsekvenser, bullret från vägen har förstört jakten.
- Jag inte kan gå genom mina marker och plocka svamp, har jag längre väg när jag ska besöka min andra del.
- Störande ljud, finns ingen tystnad längre, miljöpåverkan , barriäreffekter, negativ påverkan på jakt och friluftsliv.
- Ljudet är av ett annat slag. Detta är 24 h om dygnet på årets alla dagar. (2 st. markägare)

Fick du vad du hade tänkt dig i ersättning?_Markägarnas kommentarer:

- Nej, men värdet av skogsvägen var betydande.
- Ja t.o.m. mer än vad jag trott.
- Ganska nöjda, men lätt att glömma att det gäller för all framtid.
- Nej.
- Ja.
- Inte riktigt. De ansåg att jag redan fått för vissa intrång och att de inte skulle kompenseras en gång till.

Hur mycket tror ni gårdens marknadsvärde försämrats i och med intrånget? Markägarnas kommentarer:

- Svårt att säga, men riktigt mycket.
- Det har försämrats, kan ej uppskatta hur mycket.
- 25% kanske med båda intrången.
- Inte nämnvärt.
- Fastighetsreglering igen vilket gjorde att jag inte tappade areal.

Finns det något annat som ni vill kommentera?

- Vägverkets förhandlare och byggare gjorde ett bra jobb.

3.3 Idag och i framtiden

För att ta reda på vad markägarna tycker idag och tror om framtiden gavs följande fyra frågor och svar. Eftersom frågorna och markägarna är desamma för järnvägen och motorvägen redovisas svaren i samma avsnitt. Dessa frågor ger också uppslag för vad en markägare ska tänka på i en kommande process. Frågorna och svaren lyder: Vad tycker ni idag?

Markägarnas svar om järnvägen:

- Missbelåten på grund av uteblivet viltstängsel. Det hände ofta i början att Banverket ringde och jag fick ge mig ut och leta efter påkörda älgar.
- Allting har sin plats även järnvägen.
- Lägg ner Mäljarbanan.
- Börjar vänja mig vid den. Det sämsta är att älgar blir ihjälkörda. Men det börjar minska.
- Synd att det inte finns viltstängsel.
- Den äldre generationen har oftare negativa synpunkter. Tack vare att översiktsplanen övergavs har påverkan på bostäder blivit mindre. Banan drogs på det minst dåliga stället för flertalet.
- Jobbigt med ljud.

- Det är inte lugnt och stilla i skogen.
- Ja den är inte ivägen den ligger långt bort från bostadshuset, ibland kan man höra tåget men det är ingen fara. (2 st. markägare)
- Jag är irriterad på Banverkets fasoner som påtvingat en fastighetsägare att sköta om en pumpanläggning som järnvägen är upphov till.
- Banverket började att bygga en UPS-kiosk utanför järnvägsfastigheten, den begärda ersättningen blev väldigt snålt bemött

Markägarnas svar om motorvägen:

- Bra att bygget blev av man intrånget blev mycket stort.
- Svårt att acceptera en störning dygnet runt året runt.
- Bra den måste vara någonstans. Vi har dock ingen direkt nytta av vägen. Det går dock fortfarande mycket trafik på den gamla vägen å tung sådan. Men olyckorna måste ha minskat mycket, så det är bra.
- Det ända som är är att det inte är lugnt och stilla i skogen. Det är bara 100 m från huset men jag bor inte där, jag är bara där ibland.
- Spelar ingen roll eftersom intrånget är så pass långt från bostadshus och att det redan var ett intrång. (2 st. markägare)

På frågan hur kommer ni att förhålla er till framtida intrång svarade markägarna enligt följande:

- Är ofta svårt att påverka i ett sent skede, vilket ger att jag ska se det som en affärsmöjlighet.
- TUFF!
- Bli hårdare, försöka hålla igen mer.
- Om nej är möjligt kommer jag att säga det. Tyvärr finns inte den möjligheten eftersom det då skulle vara nödvändigt med ett hyfsat beteende från exploatörens sida.
- Det går väl inte att göra speciellt mycket.
- Nej det vill vi absolut inte.
- Med rimliga ersättningar och skattekonsekvenser som är godtagbara är jag positiv.
- Inte direkt negativ.
- Undersöka möjligheten att komma undan. Om inte detta går skulle jag se till att samarbeta och få ut så mycket som möjligt av situationen.
- Inget att göra något åt nu är gasledningen på väg.
- Göra allt jag kan för att undvika att komma i det läget igen!

På frågan skulle ni agera annorlunda om förhandlingarna inleddas idag svarade markägarna:

- Nej. (4 st. markägare)
- Försöka att få till en starkare markägarorganisation.
- Ja jag skulle inte ha skrivit under något papper utan att det varit klart reglerat hur stort skadeståndet skulle bli om de bröt kontraktet.
- Ja hårdare om viltstängsel och tunnel.
- Ja med vunna erfarenheter.
- Vara med lite mer, jag kan ju mer nu. Bullervall hade jag krävt om jag insett hur mycket det låter.
- Ja eftersom det är nästan omöjligt att protestera skulle jag inte lägga ner något krut på detta.
- Ja det beror på hur motparten agerar. Jag skulle nog få ut mer pengar.

På frågan hur skulle ni råda andra att agera vid intrång svarade markägarna:

- Ta tillfället i akt, ha ett bra juridiskt ombud att bolla med.
- Helt nödvändigt med expertis. Gå ej med på första bästa bud.
- Lita inte på dem!!! I de första förhandlingarna skickar de en trevlig människa som lovar att allt kommer att lösa sig till det bästa. När pappret är påskrivet ser du aldrig till den personen igen. Ta skriftligt på allt. Allt ska vara detaljerat även ersättningar vid kontraktsbrott. Låt de stå där och sucka och stöna för att det tar tid. Det är de som har bråttom att förstöra din mark och inte du!
- Stå på sig. Ta hjälp.
- Hårda och bestämda det borde vi också varit.
- Skaffa en rutinerad jurist som inte är jävig. Jag såg hur pass mycket kompisar Banverket och LRF Stockholm var så det skulle inte ha gagnat mig att anlita dessa. Gör inte upp först eller sist då det gäller intrångsersättningarna. Medverka till en god relation med förhandlare och byggare.
- Svårt att svara på. Jag tycker att det beror på hur det ser ut. Jag tycker att intrång är positivt om det inte stör för mycket. Jag avråder ej att ta emot intrång.
- Om det behövs göras ändringar när bygget väl är igång så kan man vara väldigt tuff. Då är motparten villig att betala nästan vad som helst.
- Begär dubbelt mot vad du tänkt dig. Man ser inte alla effekter förrän det är klart.
- Jag tycker att det beror på om man är en liten markägare kanske det är bättre att gå ihop. Är man en större markägare bör man ha egen hjälp.

3.4 Allmänt om värderingen

Tycker du att 1950 års norm ger ett bra värde? ”Jag känner till debatten men jag har aldrig satt mig in i den. Just att den inte ger ersättning för faktiska kostnader kan tyckas konstigt men jag såg på helhetspaketet. Om jag ska vara ärlig så upptäckte jag när jag kontrollerade siffrorna för den fördyrade avverkningskostnaderna för Vägverket kunde jag konstatera att det inte var en fördyrad avverkning i snitt. Det rörde sig om så stora avverkningar att det blev bara ett plus. Jag gick i flera fall hem med mer än vad jag hade tänkt mig. Jag vill en än gång poängtera att det är helheten som är det viktiga.”(Johansson, LRF-konsult, 2004)

Är Svefa opartiska i sin värdering?”*De gör bra värderingar, speciellt vid reservat när det är helhetsvärderingar. Vid järnvägsbygge tar man inte upp allt. De tar upp de konkreta sakerna som man kan se objektivt på, de subjektiva är upp till mig som förhandlare att ta upp. De har ej totalvärdering i uppdrag. Det gäller speciellt vid motorvägsbygge.” (Johansson, LRF-konsult, 2004)*

Vad anser du om 1950 års skogsnorm? ”Normen innehåller teoretiska fel. Det skogsbruk som är idag har förändrats mycket sedan normen kom till. Bl. a. är virkesförrådet idag mycket större, Boniteterna kan inte mätas högre än G30.” (Rutegård, Lantmäteriet, 2004)

Varför använder man inte beståndsmetoden? ”Den är inte anpassad till så små bestånd som det blir frågan om vid intrång genom smala gator 1950 års skogsnorm är trots allt bra. Den är enkel att använda.” ”Det krävs mycket jobb för att göra om den. Ett jobb som ingen är villig att betala. Vi har under 80 och 90 talet arbetet med att göra om den helt och hållet i dess teori men det är svårt. Förmodligen får vi nöja oss med en uppdatering av den nuvarande normen. LRF och markägarna kom överens om nivåer som gjorde att man ännu

fortsättningsvis accepterar 1950 års skogsnorm. Det ska också tilläggas att de flesta tycker att normen är bra. Bolagen säger att de kommer fram när den används. De anser att den ger för mycket men det tar de.” (Rutegård, Lantmäteriet, 2004)

Är det inte viktigare med en måttstock samt att markägarna får samma värdering och att det dessutom är själva påslaget utöver värderingen som gör att de kommer fram? ”*Jo det stämmer helt och hållet.” (Rutegård, Lantmäteriet, 2004)*

Vad anser du om 1950 års skogsnorm? ”*Om 1950 års skogsnorm kan jag säga att den är bra, för med hjälp av den kommer jag fram. Det spelar inte så stor roll om det inte är exakt det värdet på marken som är det ”rätta värdet”, huvudsaken är att markägarnas värderingar stämmer med varandra. Dessutom är det själva påslaget utöver vad värderingen har gett som är av betydelse. För att en överenskommelse ska komma till stånd har vi som praxis att höja de ersättningar som skulle ges av LM(Svefa) med c. 30 %” (Jansson, Vägverket, 2004) (Jag blir visad ett underlag från Svefa som är dagsaktuellt där timmerpriserna höjts och P30 prisernas relationer till P20 höjts från 0,5 till 0,7).*

Vad anser du om 1950 års skogsnorm? (Persson skrattar) ”*Förlegad.” (Persson, Banverket, 2004)*

Är det därför man använder LRF-nivån som återfinns i avtalen? ”*Ja det är så det kompenseras.” (Persson, Banverket, 2004)*

Tycker du inte att normen är bra som grund/måttstock? ”*Jo det är sant som grund är den bra.” (Persson, Banverket, 2004)*

När jag har tittat på värderingarna har jag svårt att hitta den ersättning som tar hänsyn till den egentliga marknadsvärdeminskningen, hur kommer det sig? ”*Ja jag förstår ditt problem. Det är väldigt vanligt att detta steg glöms bort i ersättningarna till markägarna. Det är väldigt lätt att fastna i normtänkandet. Normen ska bara vara det första steget innan hänsyn tas till den egentliga värdeminskningen. Detta är något som gott kan lyftas fram och något som parterna behöver höra.” (Svensson, Fastighetsdomstolen, 2004)*

4 Ersättningsanalys Banverket

Banverket och MIAB fick då gå via fastighetsbildningslagen för att få tillgång till marken som hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. För arbetet har ett flertal värderingar och värderingsunderlag studerats. Efter första syningen har 10 st. värderingar valts ut efter kriterierna beskrivna i metoddelen. Flera gånger är uppgifterna knapphändiga och svårtolkade. Storleken på fastigheterna varierar från ca.10 hektar till flera hundra hektar. Storleken på intrången varierar mellan 0,35 och 3,9 hektar. Mats Persson har hjälpt till att reda ut minnesanteckningarna han gjort vid förhandlingarna. Lång tid har förflutit sedan avtalen gjordes och ersättningarna blev avklarade. Ofta hade varje fastighet någon form av specialtillägg som gjorde det svårt att bryta ut eller dra slutsatser om vad saker egentligen skulle ha värderats till om den ena eller andra faktorn inte varit med. Banverket och MIAB ansåg att normen är ”förlegad” vilket gjorde att tillägg gjordes på de viktiga ingångsvärden som normen har. LRF-konsult i Stockholm var ombud för flera av markägarna och de arbetade tillsammans med Banverket och MIAB fram en ny nivå som låg som grund för de flesta av värderingarna.(Persson, Banverket, 2004)

4.1 Förbättringar av ersättningen genom LRF:s avtal.

Denna s.k. ”LRF-nivå” innebar en mängd förändringar på de ingångsvärden som användes vid framräkande av ersättningen enligt 1950 års skogsnorm.

LRF-nivån gav förbättringar på:

- Timmerpriserna.

I officialvärderingen används de siffror som Lantmäteriet varje år räknar fram genom att titta på vilka prisnivåer som gäller på marknaden. De priser som Lantmäteriet räknade fram gav en ersättning på 183 kr/m³sk för tall och 175 kr/m³sk för gran och löv 140 kr/m³sk. Dessa höjdes till en ersättning av c. 255 kr/m³sk för tall och gran samt 160 kr per m³sk för löv. Timmerpriserna ger utslag på markvärdet och förtidig avverkning.

- Prisrelationen mellan P30 och P20.

Lantmäteriet ansåg till en början att värdet för ett 20 centimetersträd minskade med 40 % för tall, 30 % för gran och 40 % för björk något som sedan ändrades till 30 % för samtliga trädslag. Här förekom dock olika varianter på ersättningarna. Prisrelationerna ger utslag på markvärdet och förtidig avverkning.

- Fördyrade avverkningskostnader.

Denna ersättning ges per m³sk som har okuläruppskattats²⁸ på området. Ersättningen per m³sk är en variabel som är förhandlingsbar. Variabeln är beroende av områdets storlek och utseende. I de flesta av avtalen var ersättningen var från början c.55 kr per m³sk men höjdes till 80 kr per m³sk.

Nedanstående tabell visar markvärdet före och efter LRF avtalet. Den värdering som först gavs till markägarna hade markvärden i enlighet med koloumnen markerad första officialvärderingen. Den första värderingen var beräknad i enlighet med Lantmäteriets och Svefas värderingssätt. Alla beräkningar av markvärde skedde i enlighet med 1950 års skogsnorm.

Bonitet Jonsson	Ståndortsindex H100	Första officialvärderingen (kr/ hektar)	Värdering efter LRF avtal (kr/hektar)	Förändring i %
V	T17, G17	1 239	1 913	54
IV	T21, G21	2 369	3 570	51
III	T24, G25	3 811	5 611	47
II	T26, G28	6 304	9 180	46
I	G32	9 538	13 898	46

Det var inte bara markägare som anlitat LRF-konsult i Stockholm som fick dessa höjningar. Avtalet användes vid de flesta ersättningsvärderingarna. Självklart finns olikheter i ersättningarna. Flera av markägarna har fått bättre vägar. Andra fick ersättningsmark plus likvid ersättning. En av markägarna som förhandlade själv begärde 1,25 gånger markvärdet av officialvärderingen samt 80 kr per m³sk för fördrade avverkningskostnader vilket Banverket gick med på. Denna markägares ersättning gav i slutändan ungefär samma påslag som LRF-nivån. Dessa förbättringar innebar en höjning av värderingen med c. 50% från officialvärderingen för markägarna.

4.2 Övriga delposter

Fler faktorer som inte påverkar ersättningen utifrån 1950 års skogsnorm ändrades. De av betydelse för värderingen i stort var:

- Kapitaliseringsfaktorn²⁹ höjdes.

Den återkommande årliga kostnaden som intrånget medför p.g.a. förlängda köravstånd och ökade vägunderhållskostnader ska ersättas. När den årliga skadan bestämts multipliceras den med kapitaliseringsfaktorn. Värdet av detta motsvarar total ersättning till markägaren. Denna beräknades till en början efter Lantmäteriets så kallade IAN-modell³⁰ I förhandlingen ändrades kapitaliseringsfaktorn till 20 från tidigare 14.

²⁸ Volymen uppskattas med hjälp av grundtyta (mått av skogens täthet) höjd och bredd. Se bilaga 1

²⁹ Kapitaliseringsfaktorn är den faktor som används när man ska ta hänsyn till framtida inkomster. Ex. En inkomst på 10 kr årligen multipliceras med kapitaliseringsfaktorn 14 eller 20(i detta fall) för att värdera all framtida inkomst.

³⁰ Modellen bygger på att marknadsvärdet påverkas ett visst antal år varefter fastigheten säljs eller har anpassats till följd av intrånget. Se LMV-rapport 1989:3 för utförligare information om IAN modellen.

- Skyddsområdets hela markvärde ersattes.

För att järnvägen ska vara driftsäker gör man den så trädsäker som möjlig. Detta innebär att det upphugges och underhålls en skogsgata intill banan. Följden blir att högspänningsledningen blir fullt trädsäker. Intill det trädsäkra området låter man skogen växa till en bestämd höjd som inte motsvarar den mest ekonomiska höjden. På så sätt utnyttjas markens produktion så mycket som möjligt, samtidigt som ersättningsnivåerna kan hållas nere. Dessa stråk kallas för kantzoner. Parterna enades om att den skyddszon som ledningen krävde skulle ersättas fullt ut. Till en början var en tredjedel av ersättningen för markvärdet inte ersatt.

- Jakten har värderats upp från den ursprungliga värderingen.

De allra flesta av markägarna är jägare och vittnar om att älgstammen har minskat drastiskt i området. Några av fastighetsägarna anlidade en värderare från Svenska Jägarförbundet som ansåg att jakten försämrades betydligt mer än vad Lantmäteriet hävdade. (källa: avtal, värderingar, markägarintervjuer) En bidragande orsak till att jakten värderades upp var också att Banverket och MIAB beslutade sig för att inte uppföra något viltstängsel. I avtalet (Ramavtal 1991-12-20, mellan Banverket, staten och MIAB) står det att stängsel ska sättas upp på utsatta sträckor. Vad som är avgörande för vad som ska anses som utsatta sträckningar framgår ej. Diskussioner och förhandlingarna var många med markägarna. Till slut kom MIAB/Banverket fram till att kostnaden för reparation och underhåll blir för kostsamma för att motivera ett viltstängsel på sträckningar där bara järnvägen går fram (Lindgren, 2004).

- Förhandlingspremie

De ökningarna som förhandlingen ger utöver ursprungsvärderingen kan kallas för en förhandlingspremie. Premien ska ses som en bonus för att markägaren frivilligt kommer överens med Banverket och MIAB utan inblandning av fastighetsdomstolen. Beräkning och storleken av denna förhandlingspremie redovisas nedan.

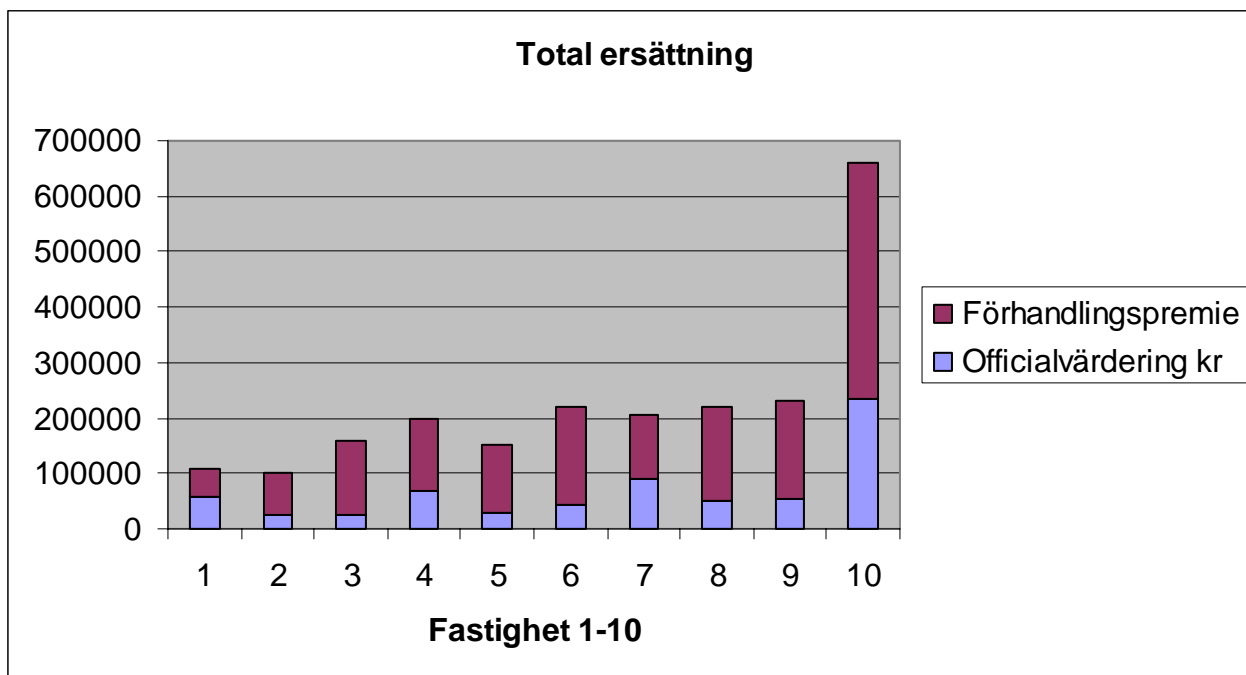


Diagram 1 I diagrammets staplarna ovan visas hur stor del av den totala ersättningen som utgörs av officialvärderingen (ljus del) och det påslag (mörk del) som gavs för de tio utvalda fastigheterna.

Beräkningen: Total ersättning - Svefas utgångsvärdering – Poster som inte återfinns i utgångsvärderingen = Förhandlingspremie, Påslaget i kr

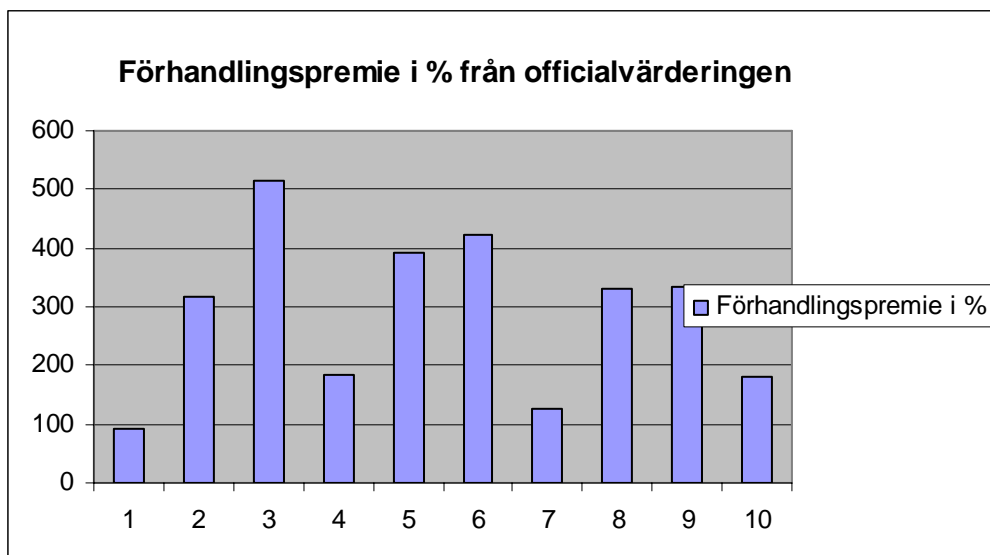


Diagram 2 Diagrammets staplar visar hur stort påslaget var i % utöver officialvärderingen. Påslaget är beräknat utifrån Svefas värdering innan "LRF-nivån" användes. Av värderingarna framgår inte heller om något missats i grundvärderingen som konstaterats vid förhandling och ersatts.

Beräkningen: $\frac{\text{Total ersättning} - \text{Svefas utgångsvärdering}}{\text{Svefas utgångsvärdering}}$
 Poster som inte återfinns i utgångsvärdering
 = Förhandlingspremie, Påslaget i %

Det är lätt att konstatera att officialvärderingen som Lantmäteriet har gjort inte alls överensstämmer med de ersättningar som har betalats ut. Skillnaden varierar mellan ett påslag från 92 % till 515 % om påslaget beräknas ovanpå den första officialvärderingen.

- Ombudskostnaderna, egen förhandling

Lagstiftningen ger inte automatiskt ersättning för markägarna ombudskostnader vid en domstolsförhandling. MIAB/Banverket gjorde redan under informationssamtalen klart för markägarna att om inte osedvanligt stora ombudskostnader skulle uppstå så skulle de stå för dessa. (Persson, 2004) Det visade sig att samtliga markägare fick ersättning för sina ombudskostnader. Vissa markägare fick även ersättning för eget arbete. Enligt Banverket betalade MIAB ut timersättningar på 1000 kr per timma till en av markägarna. En annan fick ett mindre arvode för att inte ha anlitat något eget ombud. (källa: minnesanteckningar, Wallén, 2004, Persson, 2004)

- Slutlig fastighetsreglering och avstämning av arealer.

I avtalen finns bestämmelser för om arealen inte stämmer överens med den ersatta. De slutliga arealerna kontrollerades av Lantmäteriet och den nya

järnvägsfastigheten bildades. Alla kostnader för fastighetsregleringen betalades av MIAB/Banverket.

- Toleransavdrag

Vid tiden för byggandet av Mälarbanan och E18/E20 hänvisade värderarna till ett domstolsavgörande rörande jakten från hovrätten för Nedre Norrland 1989-10-18 DT 53. Där fastslogs ett toleransavdrag av 2% av fastighetens hela jord- och skogsbruksvärde. När toleransavdraget för jaktmarken skulle fastläggas. Markägarnas ombud Lennart Johansson var kritisk mot detta tänkande. Han ansåg att det inte var rimligt att ett toleransavdrag inte skulle göras mot hela fastighetens marknadsvärde utan att toleransavdraget skulle göras mot fastighetens jaktvärde. Detta fick han tillslut gehör för och det kom att bli mer eller mindre praxis för bestämningen av toleransavdraget på sträckningen.

Det ska inte glömmas bort att den första värderingen är gjord genom användning av normer som sedan används som riktlinje när den totala värdeminskningen av fastigheten beräknas. Vid förhandlingen ska alltså fastighetens hela marknadsvärdeminskning beaktas inte bara det förlorade områdets värde. Här beaktas saker som är unika för varje fastighet. I Svefas utgångsvärdering ingår ersättningen för alla poster som slutligen ersatts. Beloppen har undan för undan arbetats upp och återfinns i minnesanteckningarna. Av värderingarna och minnesanteckningarna framgår det inte att någon egentlig miss har gjorts vid grundvärderingarna utan värderingen har höjts under förhandlingens gång. Om det inte är något misstag i officialvärderingen som uppdagas vid förhandlingen är all ersättning som parterna kommer överens om utöver officialvärderingen att ses som en avtalspremie/bonus. Detta innebär att alla ovanstående tillägg som gjorts inte nödvändigtvis skulle komma att gälla vid en domstolsförhandling om ersättningen. Om parterna inte kan komma överens är det fullt möjligt att domstolen skulle komma att utgå från Svefas officialvärdering. Det är en fördel för markägaren att kunna visa att andra markägare har fått olika tillägg. Markägaren kan då hävda att det är praxis att betala ut tilläggen och att han utöver detta ska få extra ersättning för vad saken gäller. Som tidigare nämnts har Lantmäteriet ord stor påverkan hur fastighetsdomstolen dömer. Ett uttalande av Sten Grafström på Lantmäteriet i Örebro belyser problemet att hålla isär vad som ska räknas till officialvärdering och delpost. Enligt Grafström göms höga ersättningar i olika unika delposter för att ”besvärliga” markägare ska bli nöjda och en överenskommelse ska komma till stånd.

5 Ersättningsanalys Vägverket

Eftersom fastighetsreglering inte behövs vid motorvägsbyggnationen vänder sig inte Vägverket till Lantmäteriet för att värdera marken. De har rätt att börja bygga utan att en officialvärdering eller att avtal undertecknats. Ibland hjälpte Lantmäteriet till vid förhandlingarna. (Intervju: markägarna, 2004) Själva värderingarna av marken gjordes alltså inte inom LM förrättning utan direkt av Svefa, eller någon annan värderare på uppdrag av Vägverket. Eftersom det är samma värderare och samma norm som Banverket använder ger det samma värdering på skogsmarken. De värderingsuppgifter som Svefa tog fram åt Vägverket har därför identiska värden med officialvärderingen som Svefa gjort för järnvägen. Skillnaden ligger i omfattningen. Svefas värdering för Vägverket innefattade normalt bara de skogsvärden som gick förlorade och den fördyrade avverkningen som intrånget innebar. Alltså en värdering gjord med hjälp av 1950 års skogsnorm. Var företagsskadorna omfattande och svåröverskådliga så gjordes eventuellt en utökad värdering. Många gånger har man höftat om företagsskadan och gjort stora påslag för att snabbt komma överens med markägaren (Jansson, 2004). Motorvägsanalysen grundar sig på sex stycken vägrättsavtal mellan markägare och Vägverket. Till dessa sex avtal finns tillhörande minnesanteckningar för endast tre. Detta gör att basmaterialet är oerhört litet. Storleken på fastigheterna varierar från ca.10 hektar till flera hundra hektar. Intrångets storlek är mellan 2,5 och 4,3 hektar.

5.1 Ersatta poster

Det har inte framkommit att några avtal gjordes med LRF för denna sträckning. Varje post har diskuterats i förhandlingen vilket gjort att ersättningarna ökat. Det mest intressanta finns i följande kommenterade poster:

- Skogsmark
 - Fördyrad avverkning
 - Övrigt intrång, jakt, stormfälld skog
 - Miljöskada, buller
 - Storm och torkskador
 - Avtalspremie
 - Toleransavdrag
 - Risröjning
 - Uppställningsplats
-
- Skogsareal(Markvärdet, förtidig avverkning, storm och torkskador.)

Värderingen av skogsmark, förtidig avverkning och stormfälld skog var i Svefas värdering uppdelad i delposter på samma sätt som för järnvägen. I minnesanteckningarna klumpas denna post ihop. I förhandlingen görs överenskommelse om ersättningen som innebär att ersättningen höjs med c. 30 % utöver Svefas värderingar.

- Fördyrad avverkning

Vid intervjun med Lars-Ove Jansson kom flera intressanta uppgifter fram om hur ersättningen bestämdes för de fördyrade avverkningskostnaderna. Vägverket tog hänsyn till om markägaren själv skulle ta till vara på virket eller om han skulle hyra in någon som gjorde jobbet åt honom. I Svefas första värdering utgick en ersättning på 55 kr per m³sk för de flesta av fastigheterna. Enligt Lars-Ove Jansson höjdes detta till 60 kr per m³sk i de flesta fall och något ytterligare i ett fall. I själva verket var ersättningen betydligt högre i avtalen. Ersättningen blev hela 150 kr per m³sk. Enligt Lars-Ove Jansson är dessa uppgifter nästan alltid underskattade och därför inväntar Vägverket inmätningcentralens³¹ uppgifter på volymen. Posten skogsmark och fördyrad avverkning kan jämföras med värderingen enligt 1950 års som Svefa gjorde. Diagrammen nedan visar det påslag som gjordes från Svefas värdering. En av arealer som värderingen bygger på var mindre än de som blev ersatta. För att få en jämförbar arealerna har jag multiplicerats upp Svefas värdering för att motsvara de ersatta värdena.

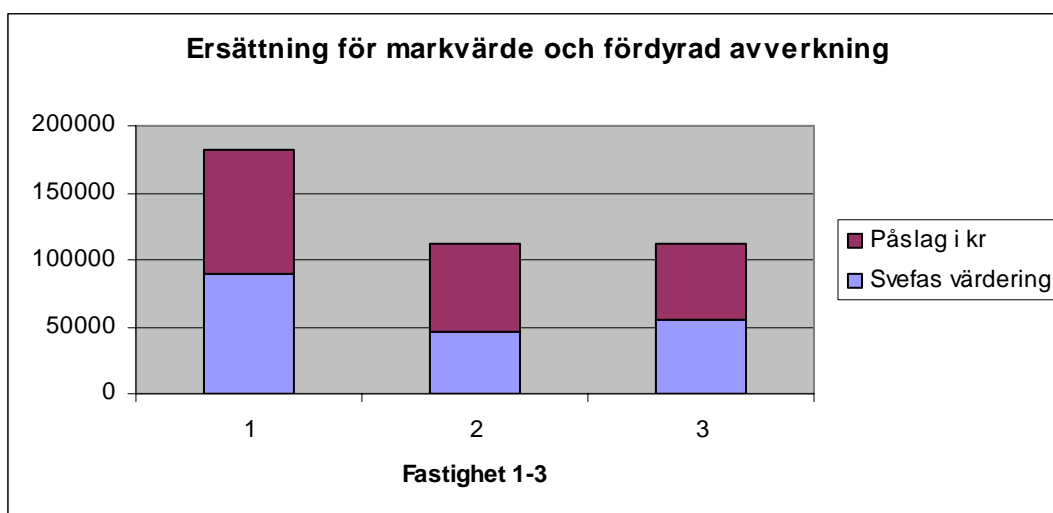


Diagram 3 Diagrammets staplar ovan visar hur stora delarna av ersättningens som bestod av Svefas värdering respektive det påslag som gjordes.

Beräkningen: Ersättning för markvärde + fördyrad avverkning
 - Svefas utgångsvärdering för motsvarande poster
 = Påslaget i kr

³¹ Inmätningcentral finns på många större sågverk för att kvantitets stämpla och bestämma volymerna på den skog som varje markägare har sålt.

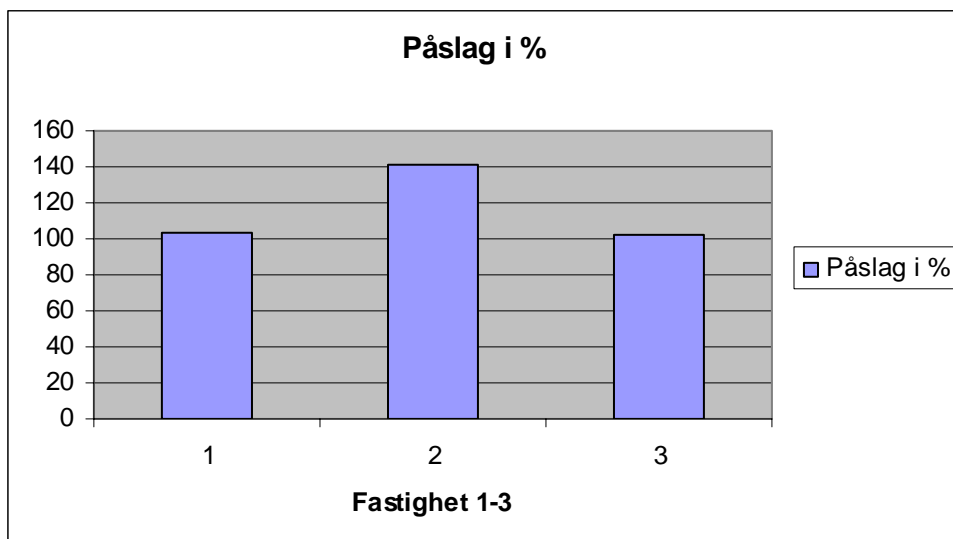


Diagram 4 Diagrammets staplar visar hur stort påslaget var i % utöver officialvärderingen för tre av fastigheterna. Observera att dessa påslag hör till skogsersättningen, utöver detta fick markägaren ersättning för andra delar men då har ingen värdering gjorts som det går att jämföra med. Fastighet 2 har fått ett större påslag procentuellt räknat. Förklaringen ligger delvis i att påslaget blir större procentuellt sett om området har större skogsvolym.

Beräkningen: $\frac{\text{Ersättning för markvärde} + \text{fördyrad avverkning}}{\text{Svefas utgångsvärdering för motsvarande poster}}$
 = Påslaget i %

- Övrigt intrång, jakt, stormfälld skog

Här blir anteckningarna ännu svårare att få en uppfattning om. Posterna övrigt intrång, jakt och stormfälld skog har klumpats ihop och det finns inte tillräckliga anteckningar eller minne från händelserna för att riktigt förstå hur parterna kommit fram till ersättningen. Till de tre fastigheter där minnesanteckningar finns kvar är ersättningen 21%, 13% respektive 0% av den totala ersättningen för intrånget. Hela sträckningen av E18/E20 fick viltstängsel uppfört av Vägverket. På den sträcka som motorväg och järnväg löper parallellt har stängslet satts upp så att även järnvägen skärmas av med viltstängsel. På de fastigheter som motorväg och järnväg löper sida vid sida hävdade Lars-Ove att ersättningen inte kunde utgå två gånger för jakten. Påverkan var att anse som orts- och allmän- vanlig när motorvägen löper parallellt med järnvägen. (intervju: markägarna)

- Miljöskada, buller,

Om husen påverkas av bullret från motorvägen skulle ersättning kunna vara befogat. Lars-Ove Jansson hävdade till flera markägare att bullret var ortsvanligt alternativt att skillnaden i buller var oväsentlig. Detta var praxis att göra vid denna tiden och det godtogs av markägarna. (Intervju: markägare) Ingen ersättning återfinns i avtalen där intrången löper parallellt. Det har vid senare domstolsutfall fastslagits att ersättning kan utgå trots att det är orts- och allmänvanligt³².

- Toleransavdrag

Toleransavdraget görs som tidigare nämnts mot påverkan på jakten och buller. Inget avdrag återfinns i avtalen.

- Storm och torkskador

I två av avtalen har ersättning utgått två gånger för stormfälld skog. Ersättningen för storm och torkskador ingår i den värdering som görs av Svefa enligt normen. Därför är ersättningen enligt normen redan med i värderingen under posten skogsareal. I Svefas värdering har ett avdrag av 50% på storm och torkskador gjorts för att området gränsar till Mäljarbanan. Ersättning är därför endast befogat på en sida av gatan enligt Svefa.

- Avtalspremie, ersättning för egen förhandling.

Ersättning för detta saknas i Vägverkets avtal.

- Risröjning

I två av de tre avtalen fick markägarna även ersättning för att ta bort det ris som avverkningen gav upphov till. Vid en normal slutavverkning år 1996 var kostnaderna för körning 45 kr/ton som kunde säljas för 90 kr/ton, markägaren kunde ta upp 50 % av försäljningsvärdet som en intäkt (Falkenström, Glottra skog, 2004). Ersättningen för de båda fastigheterna var 52.500 kr.

³² Se prop. 1988 s. 376 (Torslandamålet)

- Uppställningsplats

När vägen börjar byggas behöver Vägverket och deras entreprenörer schaktplatser och uppställningsplatser för att lätt kunna bygga vägen. Om dessa områden inte blivit angivna i den upprättade arbetsplanen innefattas inte dessa av vägrätten. För att snabbt få tillgång till dessa områden betalar Vägverket/entreprenörerna ut stora belopp. Området för byggandet var kuperad och flera platser behövdes. Vägverket kunde betala ungefär en halv miljon för en hektar mark.

- Ombudskostnader

Ombudskostnaderna för Vägverket och Banverket regleras under samma paragrafer i ExL men eftersom värderingen inte är gjord som en officialvärdering när Vägverket gör sina värderingar är incitamentet större för att markägaren ska ha rätt till ersättning för ombudskostnaderna. Samtliga ombud blev ersatta av Vägverket.

6 Diskussion

Under detta kapitel diskuteras hur resultaten uppkommit och hur synen på delarna i processen varierar beroende på vilken part som beskriver densamma.

6.1 Inledning

För Banverket/MIAB har marklösenförhandlingarna av intervjuerna att döma varit svårare att lösa jämfört med motsvarande förhandlingar med Vägverket. Markägarna har uppfattat Banverket/MIAB mycket olika, vissa markägare har uppfattat dem som konstruktiva medan andra tycker att förhandlingen varit besvärlig. Vägverket har genomgående uppfattats som konstruktivt i förhandlingarna. En mängd faktorer har inverkat på hur verken agerat. Nedan förs en diskussion om varför verken agerat så som de gjort.

6.2 Konsekvenser av organisationerna

Banverket/MIAB är en ny konstellation sammansatt för att bygga just den aktuella järnvägen. Aldrig tidigare har ansvaret av en järnvägsbyggnation legat på någon annan än Banverket. Orsaken till denna konstruktion är att byggandet skulle bli bättre och billigare än om Banverket självt skött byggandet. (Persson, Banverket, 2004) Genom att lägga ansvaret för byggnationen utanför Banverkets organisation kanske Banverket inte behövde utöka sin egen organisation. I takt med att MIAB's uppdrag slutförs borde personalen och dess kostnader enkelt kunna sänkas för att slutligen upphöra. Om organisationen legat inom Banverkets regi hade kanske inte sådana anställningsformer varit möjliga.

Den ovanliga uppbyggnaden av organisationen kan ha medfört att ansvarsförhållandena blivit oklara och att markägarna inte vetat vart de skulle vända sig vid oklarheter. Flera inslag i intervjuerna tyder på det. Några markägare kände sig förfördelade och uppfattade sig som lurade när de försökte komma tillrätta med problemen. Av intervjuerna framgår det att konceptet inte längre används men detta är fel. Idag byggs Botniabanan och organisationen är uppbyggd på samma sätt som delar av Mälardalens organisation var uppbyggd.

Vägverkets som hade huvudansvaret för motorvägsbyggnationen, är förmodligen mer van vid marklösenfrågor än Banverket eftersom det byggs mer väg än järnväg. Följderna av detta kan ha blivit att marklösenförhandlingarna för Vägverkets del kan ha följt en väl inarbetad metodik och av rutinerad personal.

6.2.1 MIAB/Banverkets uteblivna ansökan om expropriationstillstånd

Banverket/MIAB's representanter säger sig ha fått klara direktiv om att all marklösen skulle ske utan expropriation. Som följd av dessa direktiv söktes aldrig något expropriationstillstånd. Direktiv för detta förfarande finns inte i det avtal som skrevs mellan MIAB, Banverket och staten. Här finns i stället anvisningar om hur en eventuell expropriation skulle kunna genomföras. Det är tänkbart att Banverket/MIAB missade att söka tillstånd p.g.a. att organisationen var ovan och att det blev för sent att söka tillståndet hos regeringen. Om de i ett sent skede ansökt om expropriationstillstånd hade "misstaget" uppdagats och kunskapen om detta gjort, att fler markägare sett chansen till en högre ersättning. Markägarnas

förhandlare Lennart Johansson hade inte vetskap om att ansökningen inte gjorts. Om han haft denna vetskap hade markägarnas förhandlingsposition stärkts.

6.3 Informationen

Eftersom flera av markägarna inte fick information om den slutliga sträckningen av MIAB/Banverket, förvärrades situationen för dessa. Några fick vetskap om sträckningen på omvägar eller fick själva ta kontakt med Banverket för att få besked. Information är förmodligen den viktigaste delen i denna process. Kommer inte informationen till markägarna blir okunskapen ofta ett större problem än själva intrånget. Även om samtliga markägare kallats till informationsmötet, borde övriga berörda markägare snarast kontaktats av Banverket/MIAB för att undvika den ryktesspridning som uppstod.

Vägverkets information har uppenbarligen nått ut till markägarna på ett bättre sätt. Det behöver ej innebära att denna organisation är bättre på att informera markägarna. Eftersom järnvägen byggdes ut först på de fastigheter som påverkas av motorvägen måste dessa markägare ha haft lättare att ta till sig ny information. Informationen var av liknande slag som för järnvägen.

6.4 Lagstiftnings konsekvenser

Banverkets lagstiftning var relativt ”svag” (krävde markägarens godkännande för att kunna beträda marken, alternativt domstolsbeslut) och i kombination med att tidsbrist uppstod i projektet blev utrymmet för tidsödande rättsprocesser litet. Detta gjorde att kravet på tempo i förhandlingarna skärptes. En följd av detta och dåtidens lagstiftning gjorde att Banverket/MIAB:s fokus i förhandlingen med markägarna var markåtkomsten. Banverkets/MIAB:s förhandlarna var tvungna att arbeta professionellt och målinriktat mot markåtkomsten samtidigt som man försökte att hålla nere kostnader, detta medförde att konstruktiviteten i förhandlingen minskade. Intervjuerna och problemen som uppstått efter sträckningen tyder på att tiden blev för knapp för att hitta lösningar som båda parter skulle kunna dra nytta av. Arbetet med markbyten och skadeförebyggande åtgärder blev andra prioritet för Banverkets/MIAB:s förhandlare.

Lagändringarna i FBL och tillskottet med ”Lag om byggande av järnväg” kommer att skapa mer tid till att finna bra lösningar som rent samhällsekonomiskt ger fördelar. Samtidigt som att den nya lagstiftningen tillämpas försämras markägarnas förhandlingsposition.

Några av markägarna berättar om ett otrevligt bemötande från Banverket eller MIAB medan andra inte alls har upplevt motsvarande. Någon berättar om kontraktsbrott och skrämselfpropaganda medan flertalet av de intervjuade anser att förhandlingen varit helt tillfyllest.

Hur kommer det sig att markägarna uppfattat situationen så annorlunda? Varje förhandling är unik och i den laddade situation som uppstår, är det inte konstigt om det ibland blev upprörda känslor. En av anledningarna till upprördheten grundar sig i informationen som Banverket/MIAB gav om tvångsmässig markåtkomst. Informationen mottogs som skrämselfpropaganda av markägare. Väljer markägaren att motsätta sig överenskommelsen om

marken skulle det, enligt den information som gavs, ha slutat med en expropriation och sämre ersättning enligt Banverket.

Informationen om tvångsinlösen stämde troligen inte alla gånger. Det fanns en möjlighet för flera av markägarna att stoppa byggnationen av helt av järnvägen. Analysen av FBL 5:8 visar att markägarna med 5 % intrångsbortfall av mark och då rådande lagstiftning kunde förhindra byggnationen. Intrånget översteg detta på flera av fastigheterna. Varför stoppades då inte järnvägen när möjligheten fanns? Svaret på denna fråga är en kombination av orsaker. De vanligaste orsakerna torde vara att vissa markägarna inte hade kunskapen om möjligheten och de som hade vetskap om möjligheten inte trodde fullt ut på den. Markägarna med vetskap om lagstiftningens svagheter utnyttjade detta till vad de trodde var maximalt och erhöll på så sätt en för dem acceptabel ersättningsnivå för intrånget.

För Banverket/MIAB del konstateras att ersättningen bestäms i en officialvärdering(görs av Lantmäteriet), bl. a. genom att använda 1950 års skogsnorm. Analysen av värderingarna visar att väldigt höga påslag gjordes ovanpå Lantmäteriets värdering. Den slutliga ökningen av officialvärderingen slutar på 90-500 % för Banverkets förhandling. Flera av anledningarna till de höga ersättningarna har redan kommenteras. För att höga ersättningar ska betalas ut, är det en förutsättning att kapital finns. Vid denna typ av storsatsningar finns det normalt ett stort kapital att tillgå.

En annan faktor som hade betydelse för ersättningen var tidsbristen. Anledningen till tidsbristen var dels den ”svaga” lagstiftning som Banverket/MIAB fick använda sig av. Detta framgår av en markägarintervju, där markägaren berättar att Banverket/MIAB entreprenörer stod vid gränsen och väntade på underskriften till överenskommelsen. Även informationsmissarna och utebliven expropriationsansökan tyder på tidsbrist.

Kan påslagen på officialvärderingen förklaras på något annat sätt? MIAB/Banverket säger sig ha fått klara besked om att marken skulle lösas utan expropriation. Mälarbanan var startskottet för en storsatsning på järnvägstrafik, som pågår än idag. Det sista regeringen önskade var arga fastighetsägare som drog dålig publicitet till järnvägsbyggnation i allmänhet. Det fanns därmed tunga argument för att åstadkomma frivilliga överenskommelser i dessa förhandlingar. Det är mycket möjligt att regeringen gett direktiv att frivilliga överenskommelser med markägarna skulle ges hög prioritet, vilket då kan förklara en del av påslagen.

Eftersom Vägverkets lagstiftning är relativt stark har Vägverkets förhandlare inte samma press på sig. Markägaren kan inte stoppa vägbyggnationen. När Vägverkets förhandlare Lars-Ove Jansson träffade markägaren enskilt för första gången hade vägen redan börjat byggas. Vägverkets förhandlare behövde alltså inte ha markåtkomsten som första prioritet till skillnad från Banverket. Detta gör att mer tid ges till skadeförebyggande åtgärder. Möjligheten att kunna arbeta för att tillfredställa markägarens önskemål, utan att behöva ha den gnagande känslan av att förhandlingen ska stranda, måste kännas oerhört tryggt.

Enligt arbetets hypotes skulle markägarna uppfatta förhandlingen där de har en bättre förhandlingsposition som mer positivt. Förhandlingen har i de flesta fall slutligen uppfattats som positiv (mer än i något enstaka fall för Banverket/MIAB). I intervjuerna med markägare och markägarnas ombud får Vägverket de bättre uttalandena, även fast Vägverket hade en starkare förhandlingsposition än Banverket.

Detta var möjligt genom att Vägverkets förhandlare kände sig för i de inledande förhandlingarna, hur markägaren skulle kunna tillfredsställas. Tack vare ett gott inarbetat rykte om bra betalning och nöjda markägare fick han ofta ett positivt bemötande. Han kunde få till uppgörelser utan att markägarna representerades av ombud eller fick se någon värdering. Lars-Ove uppmanade t.o.m. markägarna att inte ha ombud för att han ansåg att det gick lika bra ändå. Vilken avsikt Lars-Ove Janssons har med denna uppmaning är svårt att svara på. Det är riskabelt för både markägare och Vägverket om markägareombud saknas vid förhandling. Tanken med ombud är att alla ska bistås med samma expertis oavsett ekonomisk ställning, det är en del av vår rättssäkerhet. En ”ovan” markägare känner inte till alla ersättningsposter som han/hon är berättigad till. Även vana förhandlare kan förbise någon ersättningspost. Risken med ”försöken” att undvika ombud är, som framgår av intervjun med markägarnas ombud, att det uppfattas som oseriöst förfarande av Vägverket.

De slutliga resultaten av förhandlingar och ersättningar är ganska häpnadsväckande. Även om markägarna har fått ut en lägre ersättning totalt sett, så tror flera att Vägverkets ersättning var högre. Om vi bara ser till själva ersättningen på skogen så stämmer det, men den slutliga ersättningen var betydligt högre för järnvägen. Vetskapen om lagstiftningen hos flera av markägarna visar sig också bristfällig. Flera markägare tror att Vägverkets lagstiftning är svagare än Banverkets vid tiden för byggandet, vilket skulle ha resulterat i de högre ersättningar från Vägverket än Banverket/MIAB. Analyserna visar att ersättningen och lagstiftningen inte stämmer med denna uppfattning.

Utöver den höga ersättningen som gavs för skogen köpte Vägverket in tjänster av markägarna. Markägarna berättar om frikostiga avtal och i avtalen återfinns ersättningen för risborttagning. Denna tjänst är frikostigt tilltagen och förmodligen olaglig från Vägverkets sida. Enligt Lars Erikssons (studerande till jägmästare) personliga kommentar bryter detta troligen mot lagen om offentligupphandling. Kontraktet fortsätter att innehålla märkligt höga ersättningar på de få poster som förekommer. Vid intervjuer framkommer det att ersättningar ges utan någon direkt ersättningsgrund. Hur kommer sig detta? Förklaringar till varför markägaren har överkompenserats kan vara att:

- Bibehålla ett gott rykte. Vägverket har mycket att vinna på ett gott rykte hos markägarna. Vetskap om att Vägverket gör rätt för sig både vid förhandlingarna och under byggandet skapar stort mervärde för företaget. Vägverket har i hög grad Lars-Ove Jansson att tacka för detta. Han uppfattas som professionell med stora kunskaper om vad intrånget betyder för markägaren.
- Vägverket minskar sin risk att hamna i domstol med dyra rättegångskostnader som följd. Markägaren behöver normalt inte betala rättegångskostnaderna om han/hon driver målet till domstol.
- Många förhandlingar klaras av snabbt för Lars-Ove Jansson. Han kunde klara av 4-5 avtalsavslut på en dag. Det skapar tid till de förhandlingar som kräver mycket arbete t.ex. markbyten.
- Antalet värderingar kan hållas nere, om markägaren och ombuden förstår att ersättningen totalt är bra. Detta innebär att ombud, värderare och Vägverkets egna kostnad kan hållas på en låg nivå.
- Taktiskt drag. Få poster har ersatts mycket bra. Genom att överkompensera på vissa poster riktas uppmärksamheten bort från andra ersättningsgrunder. Liten eller ingen hänsyn till fastighetens värden utöver rent avkastningsmässiga verkar ha tagits. En del av orsaken till att detta godtogs var att parterna enades om att ytterligare ett intrång

inte hade samma ersättningsgrund. Intrånget från järnvägen var först och ersättning hade betalats av MIAB/Banverket och skulle därmed inte betalas ut igen.

- Markägarnas förhandlare såg till helheten i ersättningen. Han ignorerade att somliga delposter inte blev ersatta, eftersom övriga poster var generösa.
- Minska ombudskostnader. Eftersom Vägverket står för markägarens eventuella ombudskostnader kan dessa hållas nere om markägare och ombud blir nöjda i ett tidigt skede.
- Projekt av denna storlek har ”gott om pengar”. En generös ersättning har därför liten betydelse för projektets totala budget.

6.5 Förtroende och osäkerhet kring 1950 års skogsnorm

Enligt Banverket, Vägverket och Lantmäteriets representanter verkar värderingar enligt normen inte ha så stor betydelse. Den anses som förlegad och ses mer som en måttstock mellan markägarnas värderingar, än en ersättning som man kan enas om. Vägverket visar inte ens värderingen, som grundar sig på normen, för alla markägare. Jan Gustafsson på Svefa och Lars-Ove Jansson på Vägverket säger att normen ger för hög ersättning för marken. Lars-Ove Jansson säger vidare att det inte gör något att markägaren överkompenseras, eftersom han ”kommer fram” genom att använda den.

Det är inte konstigt att markförhandlarna kommer fram tack vare normen. Att börja med en värdering som är låg för markägaren och sedan successivt höja ersättningen så att en överenskommelse kommer till stånd, är självklart en fungerande modell.

Om ett förtroende för normen finns borde skattade värden med faktisk ersättning stämma. Dock har samtliga ingångsvärden förhandlats upp från den ursprungliga värderingen, alltifrån virkespriser till avverkningskostnader. Detta tyder på att förtroendet för normen inte finns. Om alla förhandlingar ser ut på detta sätt så kan man fråga sig vad normen egentligen är bra för. Normen uppfyller inte sitt rätta syfte. Eftersom normen inte ger de riktiga värdena ges inte markägarna en rättvis förhandlingsgrund. Förhandlingen inriktas på att komma tillrätta med alla felaktiga värden som normen ger, på så sätt ges mindre tid till förhandlingen av övriga ersättningsgrunder och den viktiga sista förhandlingen om den verkliga marknadsvärdeminskningen.

Var finns generositeten i normen som Lars-Ove Jansson och Jan Gustafsson anser finnas? Kalmarksvärdet för en mark med boniteten G32 och högre var 9538 kronor/ha enligt normen år 1994. Att för bästa tänkbara mark ha ett värde under 10.000 kr/hektar i detta område verkar vara väldigt lågt. **Enligt Lennart Eriksson forskare vid SLU ligger det egentliga värdet omkring 100.000 kr/hektar för denna bonitet.**

Att behålla detta sätt att värdera marken på måste vara en stor fördel för verk som ska ersätta markägare. Värderingssättet kräver stora påslag för att komma upp i vettiga ersättningsnivåer. Är det av tradition som markägarna ”accepterar” en låg första värdering? När värderingen lämnas av Svefa till markägaren är det starten på en förhandlingen som ska förbättra markägarens ersättning. Markägaren och eventuellt ombud började förhandla med Banverket/Vägverket om varje liten punkt för att försöka trissa upp ersättningen. Det fanns ingen direkt gräns för hur långa och dyra förhandlingarna kunde bli, ett tillsynes stort resursslöseri. Om den första värderingen skulle ligga på en acceptabel nivå, som inte behövde

förhandlas om, så skulle mycket tid och pengar kunna sparas. Pengar som kunde användas till att ersätta markägare eller ge tid till konstruktiva lösningar.

Normens utformning, uppbyggnad och beräkningar är svåra att förstå sig på. Kanske är oviljan till en förändring av normen att den skapar förhandlingar och arbete för de inblandade. Idag finns inte bakgrundsmaterialet till normen kvar och ingen kan svara på alla frågor som användandet av normen ger upphov till. Normen är accepterad av parterna men de insatta är införstådda i att den har brister (Gustafsson, Svefa, 2004). ”Bristerna” i normen skapar frågetecken för markägaren och debatt vid förhandlingarna. P.g.a. detta drar tiden iväg. Detta tjänar de som är avlönade under förhandlingen på, alltså markägarnas ombud, verkens förhandlare och värderarna (i detta fall Svefa). Förlorarna är markägarna som får lägga ner tid till att sätta sig in i värderingen och delta vid förhandlingen.

Markägarna uppfattade Lantmäteriet och Svefa för otidsenliga och jäviga. Det är inte konstigt om markägarna anser att Lantmäteriet är otidsenliga när de använder metoder för värderingen som kan förhandlas om på varje punkt. Lantmäteriet blev dessutom uppfattade som jäviga i processen. Svefa, som utförde värderingarna, hade nyligen bildats för att kunna betraktas som opartiska vid alla typer av värderingar. Banden mellan Svefa och Lantmäteriet var vid denna tid ännu påtagliga. Lantmäteriet hade även ett avtal med Banverket, som gjorde dem ekonomiskt och tidsmässigt ansvariga till Banverket. Så det fanns fog för att anse dem som jäviga. Om det var markägarna som betalade Sefas nota så skulle de nog ha visat upp en helt annan typ av värdering till parterna.

Det borde ligga i Sefas intresse att vara tydligare i sin värdering och jobba för att normen ska arbetas om. Svefa verkar inte vara initiativtagare för att hjälpa till att förnya 1950 års skogsnorm, eller ta egna initiativ för att åstadkomma en ”vettig” värdering. Ett argument för detta är värderingarna som Svefa numera gör åt Vägverket, där Vägverket direkt begär en höjning av skogsersättningen, innan den delges till markägaren. Det är märkligt att Vägverket begär att Svefa ska höja ersättningen till markägarna, innan de visar upp värderingen första gången. Med detta i åtanke är det mycket motsägelsefullt att både Vägverket och Svefa påstår att ersättningen från normen egentligen ger för höga ersättningar till markägaren. Vägverket har även infört en översättning av Jonsonboniteringssystemet i Sefas värderingar till markägaren, så att denne lättare kan förstå dessa. (Lars-Ove Jansson, Vägverket, 2004)

6.6 Hur förbättras ersättningsberäkningen?

Lantmäteriet arbetar sedan 80-talet med en ny norm. Om man tittar på hur normen har använts av parterna i förhandlingarna inser man att det är bråttom med en förbättring. Lantmäteriet har inte ekonomiska medel att finansiera arbetet. Eftersom verken ”kommer fram” genom att använda sig av nuvarande norm är de inte intresserade av att finansiera omarbetningen.

En förbättring vore att använda delar av beståndsmetoden. Beståndsmetoden är framtagen av Lantmäteriet och är erkänt som värderingsverktyg när hela fastigheter värderas. I 1950 års skogsnorm finns posten för markvärde som beräknas genom ett tabellverk. Detta markvärde känns inte igen av markägarna. Lösningen kunde vara att använda beståndsmetodens markvärdesberäkningar istället för normens. På så sätt skulle ett mer riktigt markvärde erhållas.

En annan förbättring som redan används av Vägverket är att invänta virkesinmätningen av volymen. Virkesmängden påverkar ersättningen för förtidig och fördyrad avverkning. Enligt Vägverket är det oftare regel än undantag att volymen underskattas, vilket gör att markägaren får för liten ersättning. Genom att invänta virkesmätningssentralens inmätningssedel får markägaren en mer korrekt ersättning och värderingen blir lättare.

Slutligen för att få en helhetssyn över hur värdet förändras vid stora intrång borde en studie genomföras. Man kunde jämföra sålda fastigheter i områden där stora intrång har förekommit. Genom en sådan studie borde de värdeförändringarna bli möjliga att studera. Studien skulle på så sätt visa på om normen ersätter dessa värden. Självklart är urvalet av fastigheter litet men det borde inte vara omöjligt att få till en bra studie.

6.7 Ersättningslagstiftning

Ersättningslagstiftningens princip är att fastighetsägarens förmögenhet ska vara densamma före och efter intrånget. Ersättningen ska baseras på fastighetens rådande avkastningsvärden, och utgår inte för affektionsvärden eller andra icke monetära värden. I de undersökta värderingarna tycks minskat marknadsvärde och minskad ekonomisk avkastning likställas. Om fastigheten skulle säljas försvinner skillnaden mellan avkastningsvärdet och marknadsvärdet. Någon allmän post för minskat marknadsvärde på fastigheten finns inte. Detta det ”sista steget” i ersättningsberäkningarna till markägarna är inte gjort (enligt minnesanteckningarna och värderingarna). Detta måste ha glömts bort. Hur är det möjligt? När saken diskuterats med Jan Gustavsson rätas inte frågetecknet ut. Enligt honom tar värderingen hänsyn till fastighetens hela marknadsvärdeminskning. Av Christer Svensson på fastighetsdomstolen ges informationen att det sista steget ofta glöms bort i ersättningarna till markägarna. Hur det ligger till kommer inte denna undersökning att ge svar på. Min egen uppfattning är att fastighetens totala marknadsvärdeminskning inte visas i de värderingar jag sett.

I värderingarna summeras de olika delposterna och man får en känsla av att detta är den totala marknadsvärdeminskningen för hela fastigheten. Kan det vara detta som gör att parterna glömmer bort det sista steget? I Svefas anvisningar klargörs det tydligt vilken värderingsmetodik som tillämpas vid värderingen men här ges inga anvisningar till vilket synsätt parterna ska ha på denna värdering när det slutliga värdet ska bestämmas. Det vore en fördel för parterna om en mer lättförståelig beskrivning av vilken betydelse varje del av värderingen har på den slutliga ersättningen. Värderingen kan fungera som en bra anvisning till den ekonomiska jämförelsen mot andra markägare och avkastningsvärdena men inte om den ska ta hänsyn till fastigheternas totala värdeminskning.

Varför gör Svefa en värdering som markägarna blir förskräckta över? Förmodligen arbetar de strikt utifrån uppdraget från Lantmäteriet/Vägverket och låter markägarnas ombud få förklara Svefas roll i processen. I ”ofullständiga” värderingar lämnas ansvaret, på att hitta hela fastighetsvärdeminskningen över till parterna, att enas om i förhandlingen. Svefa har stor kunskap om intrångsvärdering och borde därför få i uppdrag att göra en helhetsvärdering av fastigheterna och deras riktiga marknadsvärdeminskning, vid så här stora intrång. Det är slöseri att inte utnyttja den kompetens som Svefa besitter på ett bättre sätt. De är vana att värdera alla typer av fastigheter och är de som är mest lämpade till att hitta den egentliga marknadsvärdeminskningen. I dessa fall skulle Svefa ha varit tydligare i sina fastighetsvärderingar till markägarna och informerat om sitt uppdrag. När markägarna märkte

att Svefas värdering inte alls stämde med den slutliga ersättningen så tappade somliga förtroendet för Lantmäteriet/Svefa.

6.8 Förlorare/vinnare bland markägarna?

I denna process finns få vinnare. En stor förlorare vid ett intrång är den markägare, som utan vetskap om intrånget nyligen har köpt sin fastighet och är på väg att dra igång projekt som p.g.a. intrånget blir omöjligt. Ersättningen beräknas normalt utifrån rådande markanvändning. Framtida planer som inte påbörjats ersätts inte. Att marken har ett stort värde för den enskilde markägaren har det inte heller någon betydelse i ersättningen. Den ”lille” förloraren är de som missgynnas (jämfört med de andra markägarna) genom normen. Svefa ger normalt samma ingångsvärden i värderingen oavsett hur fastigheten egentligen ser ut. Det kan rättas till under förhandlingen, men Svefa verkar inte ta något eget initiativ för detta innan förhandlingen.

Om du är en förlorare eller vinnare i värderingen beror främst på fastighetens storlek, produktionsförmåga och skogstillstånd. Nedan följer några av de punkter som påverkar utfallet av värderingen.

- En stor fastighet kan normalt få bättre pris för virket än en liten fastighet. Priset påverkar markvärdet och förtidig avverkningserättning. I normen missgynnas alltså en stor fastighets virkespriser.
- En stor fastighet får större avdrag på ersättningen. Den ska ”tåla” ett större intrång än en liten.
- Produktiva marker får relativt sett en låg ersättning och marker med lägre produktivitet får en hög ersättning, i förhållande till sina värden.
- Marker med stor virkesvolym ersätts ”frikostigt”. Om intrånget är stort och aktuellt område har växt färdigt blir ersättningen för fördyrad avverkning många gånger rena vinsten.
- Vitaliteten i bestånden saknar betydelse. Har skogen skötts väl ges ingen extrapremie för detta.

6.9 Tips för markägare som riskerar att få ett markintrång

I det inledande skedet måste du bestämma dig för vilken betydelse intrånget har för dig. Hur mycket energi och arbete det kan tänkas vara värt för att åstadkomma de extra kronor som arbetet innebär. Om det inte har så stor betydelse för dig kanske det är bättre att avvakta motpartens nästa steg. Om du känner att detta har stor betydelse för dig, ta då reda på fakta om intrånget. Idag är lagstiftningen sådan att insynen i motpartens planer är ganska stora, vilket ger stora möjligheter för dig att skaffa information. När förhandlingen med motparten närmar sig bör du ha satt dig in i aktuell lagstiftning. Detta gör du lättast genom att delta på de samråd som föregår förhandlingen. Då delas information ut om gällande lagstiftning och vad som blir nästa steg i processen. Hör dig också för med hur andra som fått intrång på sina marker gjort och ta del av deras tips och råd. Nedan följer tips och förslag som framkommit i denna undersökning:

- Kräv en förhandlare från motparten som har bra rykte.

Finns det någon inom motpartens organisation som har ett gott rykte kan det vara värt mycket att kräva denne som motförhandlare. Det är inte säkert att det lyckas men väl värt ett försök. Det kan ge dig många fördelar. Det är inte säkert att pengar är det som betyder mest i slutändan. Ofta kan förhandlaren göra konstruktiva lösningar på problem som uppstår och som gagnar er båda.

- Välj din förhandlare med omsorg.

Vid flera av samråden som undersökts tog många markägare den förhandlare som fanns på det gemensamma informationsmötet. I efterhand ansåg flera av dem att de var alltför vänskapliga i relationen med motparten. Tänk även på att din förhandlare kan trissa upp dina förväntningar till orealistiska proportioner. Anledningen kan vara okunskap eller önskemål om en lång och kostsam förhandling. Något som din förhandlare tjänar på men kanske inte du.

- Unikt objekt.

Finns något unikt på fastigheten (som påverkas) som övriga markägare inte kan peka på att de har, kan det vara värt att lägga ner tid på att försöka få till en hög ersättning för detta. En eventuell värdering blir kostsam (normalt betalar motparten) och är du ensam om den kanske motparten inte lägger ner stor energi på att motbevisa ditt ersättningskrav. Lägg t.ex. inte ner tid på att förhandla om markvärdet eller timmerpriset om det är många markägare inblandade. Markvärdet blir då förmodligen densamma för alla fastigheter. Låt någon annan ta den förhandlingen om din fastighet påverkas på något speciellt sätt.

- Ta inte första bästa erbjudande, ej heller det ”sista”.

Ta god tid på dig. Det lönar sig att agera missnöjd för det kom alltid ett nytt bud efter utgångsbudet. I fallet med järnvägen, försökte markägarna tillsammans ställa krav på Banverket/MIAB:s förhandlare, dock utan framgång. Då verket kom överens med en av markägarna bröts gruppens sammanhållning hamnade övriga markägare i en ”dålig” förhandlingssitt.

Att sätta sig på tvären och dra saken inför domstol kan innebära dyra domstolskostnader och en slutlig ersättning som kanske är mindre än vad som ursprungligen erbjudits.

- Försök att hitta saker som båda parter kan bli nöjda med.

Ofta kan du som markägare göra klokt i att försöka komma överens med motparten om saker som gagnar er båda. Många markägare har fått stora värden p.g.a. markbyten och byggda skogsbilvägar. Eftersom maskiner och material finns i området kostar inte en skogsbilväg lika mycket som annars.

- Normen skapar ”vinnare och förlorare”.

Genom att normen generaliserar skapas vinnare och förlorare. (Se ovan i 6.8)

- Begär inmätning av virkesvolymen.

Virkesvolymen styr markvärde och ersättningen för fördyrad avverkning. Volym är svårt att uppskatta och oftast underskatts den.

- Uppmärksamma möjligheterna att tjäna extra pengar.

Många markägare är mycket nöjda med ersättningarna för utförda tjänster. Hit räknas tillvaratagande av timmer, borttagande av ris, olika typer av markarbeten och plats för schaktmassor.

- Om överenskommelser inte efterlevs bestäm dig då för om du bör agera.

Flera av markägarna har upplever att motparten har lovat det ena och det andra men inte hållit det. När du anser att överenskommelsen inte hålls ta då kontakt med din förhandlare så att ni tillsammans kan avgöra vad ni ska göra åt saken. Försök att få alla överenskommelser på papper, det gör saken enklare.

Hoppas att dessa tips ska hjälpa dig i förhandlingen. Lycka till!

Referenser

Muntliga källor

Myndigheter och intresseorganisationer

Björn de Maré, tidigare Banverkets rep. vid markförhandlingarna, skriftliga svar via mail 2003-12-12, Stockholms stad Stockholm

Christer Svensson, fastighetsråd fastighetsdomstolen avd.10, telefonintervju 2002-12-16, Stockholm

Gunnar Rutegård, Lantmäteriet, telefonintervju 2003-11-20, Gävle

Håkan Lindgren, VD MIAB, telefon intervju 2004-01-10, MIAB Västerås

Håkan Falkenström, virkesköpare, telefonintervju 2004-03-19, Närkesberg

Jan Gustafsson intrångsvärderingsexpert, muntliga intervjuer vid ett flertal tillfällen 2003, 2004, Svefa i Örebro

Lars-Ove Jansson, marklösen Vägverket Eskilstuna, muntlig intervju, 2003-12-08, Eskilstuna

Lars Eriksson, studerande jägmästare, personlig kommentar, 2004-10-20, Uppsala

Lennart Johansson, ombud LRF-konsult, telefonintervju 2004-01-13, Örebro

Lennart Eriksson, forskare SLU, personlig kommentar, 2004-10-20, Uppsala

Marianne Eriksson, konsult inom fastighetsrätt, Föreläsning om etik 2004-03-24, Uppsala

Mats Persson ansvarig för marklösenfrågor på Banverket, muntliga intervjuer januari 2004, Västerås

Patrizia Wallén, Marklösen Banverket, telefonintervju 2004-02-12, Stockholm

Sten Granström, Lantmäteriet, muntlig kommentar 2003-10-14, Örebro

Fastighetsägare

13 st. fastighetsägare intervjuade vintern 2003-2004

Värdeutlåtanden från Svefa

17 st. värdeutlåtanden för fastigheterna.

Fastighetsreglering och markavtal Mäljarbanan från Lantmäteriet i Örebro och Västerås

11 st. avtal rörande fastighetsregleringar vid Mäljarbanan.

Vägrättsavtal från Vägverket

6 st. vägrättsavtal rörande omdragning av motorväg E18/E20.

Skriftliga källor

Litteratur

Ciepielewski, E. 1999. *Markbyten och strukturrationalisering vid infrastrukturprojekt*. Examensarbete Kungliga tekniska högskolan nr 76. Stockholm

Emanuelsson, M. Hammar, T. Lindeborg, T. Norell, L. Åge, P. 1998. *Förstudie för NYA SKOGSNORMER*. Lantmäteriverket Gävle

Granlund, R. 1995. Väg E18/E20 Örebro-Arboga Arbetsplan. Vägverket region mälardalen

Karlbro, T. 2000. *Markexploatering*. Norstedts Juridik AB. Stockholm

Larsson, M. Nilsson, C. Norell, L. Sjödin, E. 1995. *Intrång i skog* (arbetshandling) Lantmäteriverkets publikationsservice Gävle

Sjödin, E. Karlbro, T. Norell, L. Ekbäck, P. 2001. *Markåtkomst och ersättning Version 3*. Kungliga tekniska högskolan

Nilsson, B. 1993. *1950 års skogsnormer - Beståndsmetoden en jämförelse*. Examensarbete skogsvärdering. Karlstad.

Normer för bestämmande av ersättning för intrång av kraftledning i skogsmark.(1950 års skogsnorm) utgiven 1950

Vägverket. *En väg blir till*. VV 88210. Bolt annonsbyrå. Jönköping

Vägverket. *Vägen och markägaren*. VV 88211. Bolt annonsbyrå. Jönköping

Offentliga handlingar

Samarbetsavtal mellan Banverket och Mäljarbanans intressenter AB om genomförandet av Mäljarbanan, Ramavtal 1991-12-20

SOU 2004:7 Slutbetänkandet Ledningsrätt

LMV-Rapport 2004:3. Fastighetsvärdering Grundläggande teori och praktisk värdering. Lantmäteriet & Mäklarsamfundet.

Kommunikationsdepartementet. Regeringsbeslut 1991-09-12, Dnr: P 91-1456

Lagtext

Expropriationslagen (1972:719)

Fastighetsbildningslagen (1970:988)

Lag(1995:1649) om byggande av Järnväg

Rättegångsbalk (1942:720)

Väglag (1971:948)

Bilagor

Bilaga 1 Värderingsbeskrivning av 1950 års skogsnorms faktorer

För bestämningen av ersättningen enligt 1950 års skogsnorm behövs ett stort antal faktorer samlas in. Nedan följer en uppräknig av dessa faktorer med korta kommentarer.

1) Markbonitet

Markboniteten bestäms efter Jonsons bonitet som grundar sig på uppgifter om skogsproduktionen på 1920-talet varefter korrigering gjorts vid framtagning av tabellerna för respektive tillväxtområde. De stora nackdelarna med Jonssons bonitet är att den inte tar hänsyn till höga boniteter och ett stort volymminnehåll. Dagens skogsbruk har förändrats mycket sedan siffrorna togs fram.

2) Kulturkostnad eller väntetid på föryngringen

Beroende på om föryngringstiden är kort eller lång påverkar detta hur lång omloppstid man får på marken. Modellen utgår från en föryngringstid eller motsvarande kulturkostnad på 10 år. Normens sätt att räkna med detta ger ett väldigt litet värde på ungskog eftersom det är långt kvar till ett ekonomiskt uttag. Detta ger problemet att planteringen kan ha varit väldigt dyr för brukaren och har därför ett större värde för honom än vad som är det riktiga ekonomiska värdet. Normen ger dock ett högre värde än om man skulle använda sig av beståndsmetoden.

3) Ålder Provbörning i brösthöjd med tillägg för bonitet så att totalålder ges.

Ersättningen för förtidig avverkning är som störst i trädens ungdomstid eftersom träden då börjar generera netto vid avverkningar.

4) Korrektionsfaktor Korrektionsfaktorn ska ta hänsyn till beståndets produktion i förhållande till medelproduktionen enligt riksskogstaxeringens material. För plantskog ska antalet plantor beräknas för bedömning av produktionen.

5) Trädslagsfördelning Eftersom prislister varierar mellan trädslagen måste hänsyn till detta tagas.

6) Storm och torkskador Eftersom en skogsgata uppstår blir den intill liggande skogen utan skydd mot vinden. Detta medför att träd blåser ner i kanterna av skogsgatan. Denna post har förenklats så att ersättning utgår med 40 % av ersättningen för förtidig avverkning på det berörda området.

7) Försvårad skogsvård Eftersom intrånget skär genom marken försvåras skogsvården på olika sätt:

- Skador i samband med avverkning under olämplig årstid. T ex kan avverkning under viss tid innebära att bärigheten försenar utkörning så att blånadssvampar och insekter hinner angripa virket.
- Ökad kostnad för tillvaratagande av virke. Denna delpost kan ges för en rad ersättningar allt från brist på arbetskraft till klena dimensioner medfördrade tillvaratagning som följd. Här ges även ersättning för framtida extrakostnader som påverkats av intrånget.
- Skogsområde som skärs sönder på ett icke gynnsamt sätt, t ex ett likåldrigt bestånd som skärs mitt itu minskar möjligheterna till lämplig beståndsstorlek.

8) Förlust av husbehovsvirke. Om framtida husbehovsvirke som detta område skulle kunna ge måste införskaffas från annat håll än från den egna fastigheten ges ersättning för merkostnaden.

9) Är det lågkonjunktur på virkesmarknaden som tros kunnat undvikas genom senare läggning av avverkningen utgår ersättning.