

**Bedömning av enskilda trafikimmissioners
marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning,
omläggning och breddning av väg.**

**Civilingenjör i Lantmäteri
VFTM01 Examensarbete i fastighetsvetenskap
Fastighetsekonomi**

Elenie Beyene

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

© Elenie Beyene, 2023

Fastighetsvetenskap
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Box 118
221 00 LUND
Serienummer: ISRN LUTVDG/TVLM 23/5530SE

Tryckort: Lund, 2023.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan av småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Individual traffic emission caused by construction, realignment and widening of a road and assessment of the market value impact on detached houses.

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Elenie Beyene, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisor:

Fredrik Warnquist, Universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Examinator/Examiner:

Eric Norén, Universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Bernard Mattsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet
Mark Silfver, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord: Miljöskada, företagsskada, marknadsvärdeminskning, fastighetsvärdering, bedömning.

Keywords: Environmental damage, market reduction, property value, property valuation, assessment.

Abstract

During the construction, realignment, or widening of roads, various disturbances can occur that affect the market value of nearby properties. These disturbances typically include things such as increased noise, vibration, changes in soil conditions, increased sensitivity to wind, and all contribute to severe disruption of the property. In order to provide appropriate compensation to property owners, it is necessary to assess the impact that disturbances have had on the property's market value. The goal is to ensure that property owners maintain the same financial position that they had before the project began. The assessment of the financial impact that disturbances have caused should be calculated by comparing the property's pre-disturbance value to the post-disturbance value, the compensation to the property owner should account for the net value difference.

This master thesis examines the impact that road-construction emissions have on property value. More specifically the thesis discusses how the impact that disturbances have on the market value of properties is assessed. The second chapter contains a background review on relevant laws and how these are applied. Furthermore, to provide a broader understanding of the theoretical background, a description of important economic terms such as market value, price formation, factors affecting value, market value reduction, etc. are included. In addition, the most common valuation methods and how they are used are defined. The thesis also contains a review of previous studies and important legal cases. A separate investigation has also been carried out in which experts have been interviewed on the topic. The results highlight how complex it is to assess the market value impact of different road-construction emissions.

The conclusion reached is that there are a few accepted methods for assessing the size of the value impact of road-construction emissions. These methods work well in most cases but may need an update soon. The impact that individual

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

road-construction emissions have on the market value of properties depends on several different factors. Due to the unique characteristics of real estate, the impact can differ enormously. Each situation requires a new thorough examination, otherwise there is a risk that differentiation will be high.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Sammanfattning

Enligt 4 kap. 1 § ExL ska fastigheten som exproprieras ersättas med en summa som motsvarar marknadsvärdeminskningen. Utöver minskat värde till följd av markavstånd ska även andra ekonomiska skador ersättas om de är betydande för fastigheten samt att störningen inte är orts- och allmänvanlig vid jämförliga förhållanden. Tanken är att sätta fastighetsägaren i samma ekonomiska ställning efter intrånget. Bedömningen av värdepåverkan ska utgå ifrån det värde som fastigheten skulle haft precis innan expropriationen. Värdet innan expropriationen ska jämföras med värdet efter expropriation, och ersättningen ska utgöra nettovärdet. Vid anläggning, omläggning eller breddning av väg kan det uppstå värdepåverkande faktorer på närliggande fastigheter. Vanliga störningar vid den här typen av markanvändning är buller, avgaser, damm, vibrationer, strålkastarljus, väsentligt ökad insyn, förändrade växtförhållanden, ökad vindkänslighet och kraftig förfölning av området. För att rätt kompensation ska utgå så behöver störningens värdepåverkan bedömas.

I denna rapport undersöks hur enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus bedöms. Till en början lyfts därmed relevanta lagar inom området och hur dessa tillämpas. För att ge en bredare förståelse om den teoretiska bakgrunden ingår också en beskrivning av viktiga ekonomiska termer som marknadsvärde, prisbildning, värdepåverkande faktorer, marknadsvärdeminskning etc. Vidare beskrivs de vanligaste värderingsmetoderna och hur dessa används. Rapporten innehåller även en genomgång av tidigare studier samt en egen utredning där sakkunniga har blivit intervjuade. Resultaten visar hur komplext det är att bedöma olika trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan. Utöver detta har fyra viktiga mål sammanfattats och analyserats, NJA 1977 s. 424 Värmdöålet, NJA 1999 s. 385 Dalaröålet, NJA 2003 s. 619 Ålbergamålet och MÖD 2013:42 Vikendomen. Alla fyra har kommit att påverka hur miljö- och företagsskada bedömts på grund av trafikimmissioner

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

från vägar. I NJA 1977 s. 424 Värmdöålet var första gången som det med statistisk säkerhet kunde bevisas att buller från vägtrafik har en ekonomisk påverkan på småhus. Senare i Dalaröålet kunde fler undersökningar visa att det finns andra faktorer utöver buller som också har en inverkan. Ålbergålet och Vikendomen handlar om minskad jaktmöjlighet på en skogsfastighet till följd av störningar från en väg och hur liknande trafikkommissioners påverkade en jordbruksfastighet. För att undersöka om diskussionerna ser likadana ut idag har tre mål från det senaste året inkluderats i undersökningen.

Slutsatsen är att det finns vedertagna metoder för att bedöma storleken på trafikkommissioners värdepåverkan. Dessa metoder fungerar bra men kan behöva en uppdatering snart. Hur stor inverkan enskilda trafikkommissioner får på marknadsvärdet beror på flera olika faktorer. På grund av de unika egenskaper hos fastigheter så påverkas de på olika sätt. Varje situation kräver en ny genomgående undersökning, annars finns en risk att differentiering blir hög. Normer som ges ut av myndigheter som acceptabla är bevis på att de hänger med samhällets förändring och utveckling.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Förord

Detta examensarbete omfattar 30 högskolepoäng och markerar slutet av min civilingenjörsutbildning på Lunds Tekniska Högskola. Det har varit fem mycket spännande och lärorika år. Nästa steg är att fortsätta äventyret ute i arbetslivet.

Jag vill börja med att tacka min handledare Fredrik Warnquist från institutionen som varit vägledande genom hela arbetet. Jag vill även tillbringa ett tack till Leif Norell, Magnus Carlstedt, Maria Nilsson, Mikael Gröndahl och Thomas Hammar för att de tagit sig tid för att delta i min intervju. Extra tack till Maria som inspirerat till ämnet och Magnus på Trafikverket som hjälpt med åtkomst av material.

Sist men inte minst vill jag tacka Emelina Skrealid som varit ett bollplank de sista veckorna av arbetet och Henrik Sandell för korrekturläsning.



Elenie Beyene
Lund, juni 2023.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Författningar

MB	Miljöbalk (1998:808)
ExL	Expropriationslagen (1972:719)
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
RF	Kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform
SkL	Skadeståndslag (1972:207)
MSkL	Miljöskadelagen (1985:225)
FTL	Fastighetstaxeringslag (1979:1152)
	Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader
	Förordningen (2004:675) om omgivningsbuller

Förkortningar

HD	Högsta domstolen
HovR	Hovrätten
TRV	Trafikverket
LM	Lantmäteriet
TR	Tingsrätt

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	12
1.1 Bakgrund.....	12
1.2 Problembeskrivning.....	13
1.3 Syfte.....	14
1.4 Frågeställningar.....	14
1.5 Metod.....	14
1.6 Avgränsning.....	16
1.7 Felkällor.....	16
1.8 Disposition.....	16
1.9 Begrepp.....	17
2. Miljö- och företagsskada.....	18
2.1 Företagsskada.....	18
2.2 Miljöskada.....	19
2.3 Gemensamt för miljö- och företagsskada.....	21
2.3.1 Väsentlighetsrekvisitet.....	21
2.3.2 Orts- och allmänvanlighetsrekvisit.....	22
2.3.2.1 Ortsvanlighet.....	22
2.3.2.2 Allmänvanlighet.....	23
2.3.2.3 Skälighetsbedömning.....	23
2.3.3 Några huvudtankar bakom reglerna.....	24
2.3.4 Bedömning av ersättningen.....	24
2.4 Rättigheter och skyldigheter.....	25
2.4.1 Äganderätten.....	25

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.4.2 Rättsförhållanden.....	26
2.4.3 Betydande olägenhet och kompensationsregler.....	27
2.5 Vägtrafikimmissioner.....	28
2.5.1 Buller.....	28
2.5.1.1 Buller hälsoeffekt.....	29
2.5.1.2 Riktvärde för buller.....	29
2.5.1.3 Kartläggning av buller.....	30
2.5.2 Vibration.....	31
2.5.3 Luftföroreningar.....	32
2.5.4 Annan liknande störning.....	32
2.5.4.1 Estetisk förfulning.....	32
2.5.4.2 Barriäreffekt.....	33
2.5.4.3 Psykiska immissioner.....	33
2.5.4.4 Ljustörning.....	34
3. Värdeteori och marknaden.....	35
3.1 Prisbildning.....	35
3.2 Marknadsvärdesbedömning.....	37
3.2.1 Marknadsvärdeminskning.....	38
3.2.2 Värdepåverkande faktorer.....	39
3.2.2.1 Delrättigheter.....	40
3.3 Fastigheter i Sverige.....	40
3.3.1 Fastighetsprisutvecklingen bostäder.....	41
3.3.2 Monopol och effektiv resursanvändning.....	42
3.3.3 Rationella val och preferenser.....	42
3.4 Värderingsmetoder.....	43
3.4.1 Ortprismetoden.....	43
3.4.2 Avkastningsmetod.....	44

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

3.4.3 Hedonisk metod.....	44
3.4.4 Andra metoder.....	45
3.4.4.1 Rättslig värdering.....	45
3.4.4.2 K/T analys.....	45
3.4.4.3 Multipel regressionsanalys.....	45
4 . Utredning av tidigare studier.....	47
4.1 LMV-rapport 1996:7.....	47
4.2 LMV-rapport 1996:8.....	48
4.3 LMV-rapport 1998:7.....	48
4.4 Trafikbuller och fastighetersvärde en hedonisk regressionsanalys av Mats Wilhelmsson.....	52
5. Rättsfallsstudie och resultat.....	53
5.1 Högsta instans.....	53
5.1.1 NJA 1977 s. 424 - Värmdöålet: Statistiskt baserad bedömning för genomslag för första gången.....	53
5.1.1.1 Sammanfattning.....	53
5.1.1.2 Bedömning av den ekonomiska skadan.....	54
5.1.1.3 Kommentar.....	56
5.1.2 NJA 1999 s. 385 Dalaröålet: Estetisk störning ansåg ha orsakat störst värdepåverkan på småhusen.....	57
5.1.2.1 Sammanfattning.....	57
5.1.2.2 Bedömning av den ekonomiska skadan.....	57
5.1.2.3 Kommentar.....	60
5.1.3 NJA 2003 s. 619 Ålbergålet: Minskad möjlighet på jakt ersätts som miljö- och företagsskada.....	60
5.1.3.1 Sammanfattning.....	60
5.1.3.2 Bedömning av den ekonomiska skadan.....	61

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5.1.3.3	Kommentar.....	62
5.1.4	MÖD 2013:42 Vikendomen: Flera enskilda trafikkommissioner lyfts fram och diskuteras	62
5.1.4.1	Sammanfattning.....	62
5.1.4.2	Bedömning av den ekonomiska skadan.....	62
5.1.4.3	Kommentar.....	65
5.2	Första instans.....	66
5.2.1	MMD M 4351-19: Ska ekonomibyggnad ingå i värderingen vid bedömning av marknadsvärdepåverkan? Ja, menar MMD.....	66
5.2.1.1	Sammanfattning.....	66
5.2.1.2	Bedömning av den ekonomiska skadan.....	66
5.2.1.3	Kommentar.....	68
5.2.2	MMD M 3861-21: En värdering på ortsprismaterial utesluts.....	69
5.2.2.1	Sammanfattning.....	69
5.2.2.2	Bedömning av den ekonomiska skadan.....	69
5.2.2.3	Kommentar.....	70
5.2.3	MMD F 5279-21: En fastighet med flera ändamål, endast gårdscentrum ansågs störningskänsligt.....	70
5.2.3.1	Sammanfattning.....	70
5.2.3.2	Bedömning av den ekonomiska skadan.....	70
5.2.3.3	Kommentar.....	72
5.3	Resultat - sammanställning av rättsfall.....	73
6.	Resultat - intervjuer.....	75
6.1	Inledning.....	75
6.1.1	Magnus Carlstedt.....	75
6.1.2	Maria Nilsson.....	77
6.1.3	Michael Gröndahl.....	79
6.1.4	Leif Norell.....	80

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

6.1.5 Thomas Hammar.....	81
6.2 Kommentar.....	82
7. Diskussion.....	84
7.1 Vad säger praxis, doktrin och studier etcetera om enskilda trafikkommissioners värdepåverkan på småhus idag?.....	84
7.2 Vilka problem och begränsningar finns i teori och praktik vid bedömning av marknadsvärdepåverkan orsakat av trafikkommissioner?.....	87
7.3 Har normer och värderingsmodeller förändrats eller utvecklats på senare år, med hänsyn till bland annat samhällets synen på äganderätten?.....	89
7.4 Hur har marknadsvärdeminskningen till följd av störningar som uppkommit av anläggning, omläggning eller breddning av väg bedömts tidigare?.....	91
8. Slutsats.....	94
8.1 Förslag till vidare studier.....	95
Källförteckning.....	128
Bilagor.....	135

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Till följd av byggande av infrastruktur kan en granne få en försämrad närmiljö. Normalt kommer förändring av fastighetsanvändning med både positiva och negativa effekter.¹ Om en verksamhet bedrivs på ett sådant sätt att den orsakar olägenheter för närliggande fastigheter ska skadestånd utgå för så kallad miljöskada i enlighet med 32 kap. MB. Om liknande skada uppstår på en annan fastighet där mark samtidigt tas i anspråk handlar det om företagsskada. Miljöskada respektive företagsskada skiljer sig i den mån att de regleras under olika lagar. Företagsskada hamnar under 4 kap. 2 § ExL och handlar som nämnt om störningsskada kombinerat med ianspråktagande av mark. Reglerna i dessa två lagar är i princip identiska eftersom ersättningen oavsett om det prövas som miljöskada eller företagsskada ska vara samma, varken mer eller mindre.²

Vid anläggning, omläggning eller breddning av en väg kan det uppstå värdeminskande effekter på närliggande fastigheter på grund av störning och förändrad närmiljö. Det framkommer inte i 32 kap. MB hur en ersättning för en viss miljöskada ska bedömas, istället gäller de värderingsprinciper som benämns i allmänna skadestandsreglerna.³ I praktiken gäller vanligen samma principer som används för att ta fram marknadsminskningen i ExL. Om en fastighetsägare lider av förmögenhetsskada på grund av minskad marknadsvärde på sin fastighet till följd av en verksamhet kan ekonomisk kompensation utgå.⁴ Ersättningsbeloppet

¹ Anders Dahlsjö. Thomas Kalbro. Eidar Lindgren. Leif Norell. *Intresseavvägningar inom fastighetsrätten*. upplaga 1. Stockholm: Nordstedts Juridik AB, 2021, s. 11.

² Eije Sjödin. Peter Ekbäck. Thomas Kalbro. Leif Norell. *Markåtkomst och ersättning*. upplaga 4. Stockholm: Nordstedts Juridik AB, 2016, s. 227.

³ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 235.

⁴ prop. 1985/86:83 s. 18

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

bedöms då till den uppkomna marknadsvärdeminskningen, detta för att sätta fastighetsägaren i samma ekonomiska ställning som innan skadan uppstod. Detta gäller under förhållandet att skadan inte anses vara orts- och allmänvanlig.⁵ I vissa speciella fall kan en skada ge ersättning, trots att det förekommer i orten eller allmänt.

⁵ Thomas Kalbro, Eidar Lindgren. *Markexploatering*. upplaga 6. Stockholm: Norstedts Juridik AB, 2018, s. 136.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

1.2 Problembeskrivning

Det finns flera olika faktorer att ta hänsyn till vid bedömning av störningars marknadsvärdepåverkan. För att bedöma marknadsvärdepåverkan som uppstår till följd av vägtrafikimmission krävs förståelse för störningstyperna, och hur de förhåller sig till olika egenskaper hos skilda fastigheter. Vanliga störningar som kan uppkomma är buller, avgaser, damm, vibrationer, strålkastarljus, väsentligt ökad insyn, förändrade växtförhållanden, ökad vindkänslighet och kraftig förföljning av området. Det är inte helt enkelt att veta hur storleken på dessa typer av miljöskador kan bedömas. En klar och samlad tillämplig av ersättningsreglerna krävs för att ge en likvärdig, rättvis och rättssäker bedömning över hela landet.

Den huvudsakliga frågan som examensarbetet undersöker är hur trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus bedöms. Detta undersöks med hjälp av bland annat rättsfallsanalys, tidigare studier och intervjuer med sakkunniga. Först och främst, hur säger lagen och förarbeten att bedömningen ska ske? Finns det tydlig vägledning i hur ersättningsreglerna ska tillämpas i praktiken? Finns det en tydlig modell att följa för att bedöma störningens storlek? Har alla värderare samma tillvägagångssätt i praktiken? Rapporten undersöker vad som är känt om trafikimmissioner och hur dessa tillämpas i praktiken.

I förarbeten diskuteras också att synen på störningar kan komma att förändras. Då kan det handla om normer som myndigheterna ger ut som acceptabla. En av frågeställningarna i arbetet tittar på förändrade normer och värderingsmodeller. Det är intressant att undersöka om dessa typer av förändringar har varit synliga de senaste 20 - 30 åren. Det kan då handla om synen på intrång och äganderätten. Det sker ständigt förändringar i samhällets värderingar. I detta sammanhang är frågan om den skett förändring på vad den enskilda fastighetsägaren får anses acceptera. Fastighetsägarnas prioriteringar skiljer sig idag i förhållande till hur det sett ut tidigare. Anledningen till att människor bosatte sig på landsbygden förr

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

skiljer sig förmodligen från varför de gör det idag. Den snabba fastighetsprisutvecklingen är en annan faktor som kan ha påverkat synen på trafikkommissioner. Lugna och ostörda områden värderas högt. Av den anledningen kan också synen på trafikkommissioner förändrats. Många ser också fastigheter som en investeringsmöjlighet.

Som nämnt ovan kan bedömning av trafikkommissioners värdepåverkan vara svår. Ytterligare en frågeställning som undersöks är dessa svårigheter. Vilka svårigheter och begränsningar finns i praktiken i liknande bedömningar? Detta problem ska också belysas i arbetet.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

1.3 Syfte

Syftet är att utreda hur enskilda trafikkommissioners påverkan på marknadsvärdet kan bedömas vid miljö- och företagsskada, där fokus ligger på småhus.

1.4 Frågeställningar

Frågor som primärt besvaras i detta arbete är:

1. Vad säger praxis, doktrin och studier etcetera om enskilda trafikkommissioners värdepåverkan på småhus idag?
2. Vilka problem och begränsningar finns i teori och praktik vid bedömning av marknadsvärdepåverkan orsakat av trafikkommissioner?
3. Har normer och värderingsmodeller förändrats eller utvecklats på senare år, med hänsyn till bland annat samhällets syn på äganderätten?
4. Hur har marknadsvärdeminskningen till följd av störningar som uppkommit av anläggning, omläggning eller breddning av väg bedömts tidigare?

1.5 Metod

Metoden är uppdelad i tre delar: teoretisk del, undersökande del, plus en del med diskussion och slutsats.

1.5.1 Teori studie

Först studerades bakgrund och teori. För att tolka och systematisera gällande rätt har en traditionell rättsdogmatisk metod använts. Då beaktades gällande lagar, författningar, prejudikat, förarbeten som propositioner och SOU.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Ytterligare har relevant doktrin och litteratur som bland annat *Skadestånd för miljöskada* 2011 av Bertil Bengtsson., *Markåtkomst och ersättning* 2016 av Sjödin et al., samt *Fastighetsvärdering* av Ingemar Bengtsson 2018 och andra källor använts för att förklara och beskriva ämnet, där de juridiska källorna inte räcker till. Då fastigheters marknadsvärde är en central del av ämnet har ett kapitel dedikerats till att studera värde- och marknadsteori med hjälp av litteraturstudier. Delar av kapitlet beskriver hur värde bildas på marknaden och hur människor agerar samt hur individuellt värde och marknadsvärde hänger ihop. Grundläggande teorin i mikroekonomi inom nationalekonomi har studerats för att förstå vilka marknadskrafter som påverkar värdet av en fastighet. Fokus har av naturliga skäl legat på att förstå hur marknadsvärdeminskning uppstår och hur detta bedöms.

1.5.2 Utredning

Fortsättningsvis har tidigare studier och undersökningar som gjorts inom området redovisats. Det finns ett antal vedertagna metoder för att bedöma trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan. LMV-rapporterna som gavs ut av Lantmäteriverket på 90-talet har varit de främst använda. Fokus har därmed legat på att undersöka dessa rapporter. Rapporterna är vägledande vid bedömning av miljöskador och vänder sig främst till värderare som kommer i kontakt med ersättningsrättsliga situationer relaterade till miljö- och företagsskador.

En stor del av arbetet bygger på rättsfallsanalys, där har de viktigaste rättsfallen som berör miljö- och företagsskador beaktats. Det handlar framför allt om HD-fall. De rättsfall som ligger till grund är NJA 1977 s. 424, NJA 1999 s. 385, NJA 2003 s. 619 och MÖD 2013:42. Det viktigaste i vardera rättsfall har sammanfattats och analyserats. De ovan nämnda rättsfallen är viktiga och har format hur 32 kap. MB har tillämpats i olika fall. Därmed är de viktiga för att förstå hur bedömning av marknadsvärdepåverkan sker. För att ge ytterligare insikt

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

i hur bedömningar och synen på trafikimmissioner har förändrats, undersöks tre aktuella MMD mål från det senaste halvåret.

Arbetet kompletteras slutligen med en kvalitativ studie, det har skett intervjuer på telefon med tre auktoriserade värderare samt en markförhandlare på Trafikverket. Denna del av utredningen är tänkt att ge en inblick i den praktiska tillämpningen. En intervju har även skett med Leif Norell, även den på telefon, som har jobbat mer teoretiskt med intrångsfrågor. Intervjupersonerna är viktiga för att förstå hur värderingsnormer ser ut och hur de har utvecklats med samhällets förändrade värderingar.

1.5.3 Diskussion och slutsats

Arbetet avslutas med diskussioner och slutsatser. Frågeställningarna ska besvaras med hjälp av informationen som samlats i teorin och resultaten från undersökningarna.

1.6 Avgränsning

Alla typer av skador som finns upplistade i 32 kap. 3 § MB ger förutsättningar för skadestånd. I verkligheten berör lagen alla typer av verksamheter som orsakar omgivande fastigheter störningar. År 2022 kom en ny HD-dom som berör miljöskada i samband med borrhningsarbete för bergvärme. Skadan har bedömts falla inom strikt skadeståndsfall i enlighet med 32 kap. MB. Denna rapport berör dock endast miljöskadorna som uppstår på grund av anläggning, omläggning eller breddning av väg. Studien har begränsats till att undersöka hur immission från biltrafik påverkar marknadsvärdet på småhus. Arbetet fokuserar på permanenta immissioner. Därför undersöks inte tillfälliga skador såsom marknadsvärdeminskning under byggtiden.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

1.7 Felkällor

Arbetet är baserat på 7 rättsfall. Att endast använda fåtal rättsfall ökar risken för bortfall av relevant data. I den kvalitativa studien ställdes några utvalda frågor vilket i sin tur kan leda till att svaren blir delvis vinklade. Intervjupersonernas svar är baserade på deras egna erfarenheter och uppfattningar vilket inte ger en heltäckande bild.

1.8 Disposition

Kapitel 1: Inledning

I inledningen så introduceras bakgrunden till ämnet miljö- och företagsskada. I kapitlet ingår även problembeskrivningen, syftet, frågeställningar, metod, felkällor och slutligen dispositionen på rapporten.

Kapitel 2: Miljö- och företagsskada

Här lyfts och beskrivs relevanta lagar inom ämnesområdet med hjälp av bland annat förarbeten och lagkommentarer. Här är tanken att bilda en förståelse för lagarnas bakomliggande syfte och hur de ska tillämpas.

Kapitel 3: Värdeteori och marknaden

I detta kapitel studeras värde och marknadsteori, då beaktas de grundläggande teorin i mikroekonomi inom nationalekonomi. Viktiga marknadskrafter och andra marknadspåverkande faktorer studeras.

Kapitel 4: Utredning av tidigare forskning

Vidare i detta kapitel har tidigare studier och undersökningar inom området sammanfattats och beaktats. Detta för att förstå vad som redan blivit berört och vilka områden som fortfarande behöver utredas.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Kapitel 5: Rättsfallsstudie och resultat

Här undersöks prejudicerande domar från HD och MÖD samt praxis från MMD. Dessa domar har sammanfattats och kommenterats. Det finns en sammanställning av resultatet från domarna.

Kapitel 6: Resultat- intervjuer

I detta kapitel finns en sammanställning av intervjuerna med sakkunniga. Några av frågorna som ställs är: Hur tillämpas lagarna i praktiken? Vilka brister har dagens värderingsnormer? Är marknadsvärdeminskningen bästa sättet att bedöma sådana störningar på?

Kapitel 7: Diskussion

I diskussionen har alla viktiga delar lyfts fram och analyserats.

Kapitel 8: Slutsats

Här ska frågeställningarna besvaras med stöd av diskussionen.

1.9 Begrepp

Ekvivalent ljudnivå	= medelljudnivån under en given tidsperiod.
Dygnskvivalenta	= medelljudnivån under ett dygn.
Lden	= är ett medelvärde över dygnet, där bullret kvälls- och nattetid värderas högre (5 respektive 10 dB) dygnskvivalenta
Lnight	= är ett medelvärde för natten, alltså mellan klockan 22.00 och 6.00.

2. Miljö- och företagsskada

Det finns flera steg innan det går att avgöra huruvida en miljö- och företagsskada är ersättningsgill eller inte. Väsentlighetsrekvisit, Orts- och allmänvanlighet, samt skälighetsprövning behöver genomföras innan en ersättning kan utgå. Utgångspunkten för reglerna i 32 kap. MB samt 4 kap. 2 § ExL är ett *strikt* skadeståndsansvar. Strikt ansvar innebär att skadestånd ska utgå även om en skada inte uppkommer på grund av vårdslöshet eller uppsåt. Det finns dock undantag från att ersättning alltid ska utgå. Väsentlighetskriteriet ska vara uppfyllt för att en miljöskada ska ersättas, då handlar det om att skadan som uppstått inte får vara bagatellartad. Nästa steg är att skadan inte får vara Orts- och/eller allmänvanlig under jämförbara förhållanden. En skada kan vara Orts- och allmänvanlig men ändå ge rätt till ersättning, detta avgörs i skälighetsprövning. För att överhuvudtaget kunna avgöra om en skada är bagatellartad eller Orts- och allmänvanlig måste den uppkomna skadan undersökas.

2.1 Företagsskada

Enligt ExL kan mark som inte tillhör staten tas i anspråk genom äganderätt, nyttjanderätt, eller servitut. Genom samma lag kan rättigheter som är knutna till en fastighet som nyttjanderätter eller servitut ändras eller upphävas.⁶ Enligt 4 kap. 1 § Exp ska den del av fastigheten som exproprieras ersättas med en summa som motsvarar marknadsvärdeminskningen plus ett 25 % påslag. Expropriation kan utöver minskat värde till följd av markavstånd orsaka andra ekonomiska skador. Övrig skada som är av ekonomisk art ska också ersättas utan påslag på 25 %. Syftet med detta är att sätta ägaren i samma ekonomiska situation som om expropriationen inte hade ägt rum.⁷ Regeln i 4 kap. 2 § ExL har utformats i likhet

⁶ Sjödin, Ekbäck, Kalbro, Norell, 2016, s. 34.

⁷ Prop. 1971:122 s.192

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

med grannelagsrätten i miljölagen. För att det exproprierande företaget ska pröva denna paragraf ska skadan som uppstått vara betydande för fastigheten. Såvida skadan inte är orts- och allmänvanlig vid jämförliga förhållanden. Det är den faktiska förändringen av marknadsvärdet såväl som den relativa storleken på förändringen som ska beaktas. Efter lagändringen den 1 augusti 2010 ExL (SFS 2010:832) gäller inte längre toleransavdraget.⁸ Fastighetsägaren ska därför få ersättning för hela förmögenhetsbortfallet som ett ianspråkstagande medfört.⁹

ExL 4 kap. 2 § 1 st: Om det företag för vars genomförande en fastighet exproprieras har medfört inverkan av någon betydelse på fastighetens marknadsvärde, ska löseskillingen bestämmas på grundval av det marknadsvärde som fastigheten skulle ha haft om sådan inverkan inte hade förekommit. Detta gäller dock endast om det är skäligt med hänsyn till förhållandena i orten eller till den allmänna förekomsten av likartad inverkan under jämförliga förhållanden

2.2 Miljöskada

32 kap. MB är en motsvarighet till den dåvarande miljöskadelagen (MSkL;1986:55). Jämte MB finns SkL som kan tillämpas i högre eller lägre utsträckning inom samma område. SkL fungerar som kompletterande lag för andra speciallagstiftningar som rör skadestånd som bland annat 32 kap. MB. De skadeståndsreglerna i MB skiljer sig dock från de i SkL, då reglerna i MB är mer skärpta än de i SkL. Reglerna i SkL grundar sig i *culpaansvar*, det vill säga ansvar genom uppsåt eller oaktsamhet. Flera av de regler som finns i MB handlar istället om strikt ansvar.¹⁰

⁸ Magnus Hermansson, Expropriationslag (1972:719) lagkommentar till 4 kap. 2§ första stycket, Karnov.

⁹ Prop. 2009/10:162 s. 58

¹⁰ Bertil Bengtsson. *Skadestånd för miljöskada*. upplaga 1. Stockholm: Nordstedts Juridik AB, 2011, s. 12.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Huvudreglerna om strikt ansvar för miljöskada regleras i 32 kap. 1 § MB Grundförutsättningen för att paragrafen ska aktualiseras är att en verksamhet har orsakat skada i sin omgivande miljö. Ren förmögenhetsskada gäller ekonomisk skada som uppkommit genom att en fastighet exempelvis tappar värde på grund av störande verksamhet.¹¹

***MB 32 kap. 1 §:** Skadestånd enligt detta kapitel ska betalas för personskada och sakskada samt ren förmögenhetsskada som verksamhet på en fastighet har orsakat i sin omgivning.*

En ren förmögenhetsskada som inte har orsakats genom brott ersätts dock endast om skadan är av någon betydelse.

En skada, som inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet, ersätts bara om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Lag (2010:815).

För att lagen ska kunna aktualiseras krävs adekvat kausalitet, det vill säga ett orsakssamband mellan verksamheten som drivits och skadan som uppstått. Det är den som har drivit verksamheten som ansvarar för skadeståndet. Med verksamhet menas det som drivs på mark, byggnad eller annan anläggning för t.ex. väg, järnväg och industriproduktion. Tillfällig användning och själva uppförandet av byggnad och anläggning räknas som verksamhet.¹² Vid miljöskada på grund av vägtrafik ligger ansvaret hos väghållaren inte den tillfälliga trafiken. Vad som menas med att skadan ska vara av betydande art är oklart.¹³ För att bedöma huruvida en skada ska tolereras måste en skälighetsbedömning göras med hänsyn till framför allt skadans art. För att störningen ska vara ersättningsgill ska det inte vara vanligt förekommande inom orten. Avgränsningen görs inom varje enskild

¹¹ Bertil Bengtsson, Miljöbalken(1998:808) lagkommentar till 32 kap. 1 § första stycket, Karnov.

¹² Sjödin, Ekbäck, Kalbro, Norell, 2016, s. 227.

¹³ Bertil Bengtsson, Miljöbalken(1998:808) lagkommentar till 32 kap. 1 § andra stycket, Karnov.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

fall.¹⁴ Förutsättningen för skadestånd enligt MB kräver att någon av de 8 skadorna som är nämnda i 32 kap. 3§ 1 p. har uppkommit.

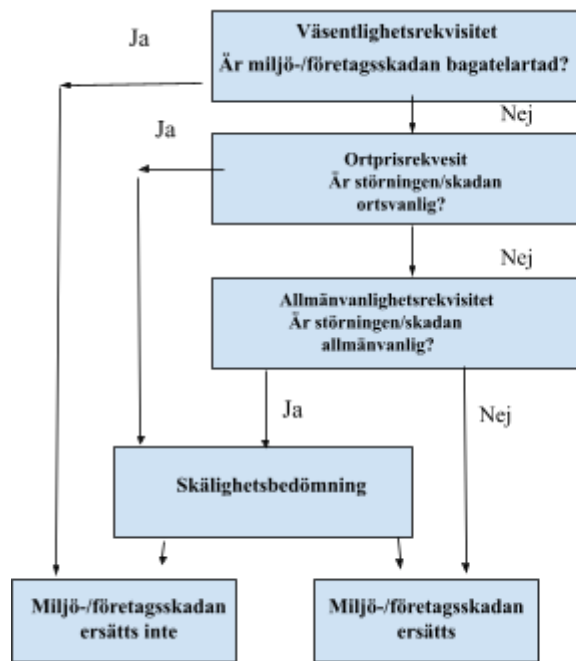
MB 32 kap. 3 §: *Skadestånd enligt detta kapitel betalas för skador genom*

- 1. förorening av vattenområden,*
- 2. förorening av grundvatten,*
- 3. ändring av grundvattennivån,*
- 4. luftförorening,*
- 5. markförorening,*
- 6. buller,*
- 7. skakning, eller*
- 8. annan liknande störning.*

De mest aktuella störningar för en väg är buller, luftföroreningar, skakning eller annan liknande störning som förändrad utsikt, estetisk förfulning etc, se avsnitt 2.5 *vägtrafikimmissioner* för beskrivning av dessa störningar. Nedan finns *figur 1* som illustrerar stegen i prövningsprocessen för huruvida miljö- eller företagsskada är ersättningsgill. I avsnitt 2.3 *gemensamt för miljö- och företagsskada* beskrivs varje steg i denna figur mer utförligt.

¹⁴ SOU 2008:99 s.261.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.



Figur 1: Prövning av miljö- och företagsskada enligt influensreglerna. (Källa: Sjödin, Ekbäck, Kalbro, Norell. 2016, s. 86.)

2.3 Gemensamt för miljö- och företagsskada

2.3.1 Väsentlighetsrekvisitet

Som framkommer i 32 kap. 1 § 2 st. MB och 4 kap. 2 § ExL ersätts en förmögenhetsskada bara om den är av någon *betydelse*. Väsentlighetsrekvisitet sällar därmed bort bagatellartade skador som inte har någon praktisk betydelse. Det som har diskuterats vid tillämpningar är att marknadsvärdepåverkan ska vara "väsentlig". Det finns ingen allmän gräns för vilka skadenivåer som ska anses

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

bagatellartade, det som beaktas är dels hur stort belopp det är frågan om (*absolut*) dels hur beloppet förhåller sig till det totala fastighetsvärdet (*relativt*). Väsentlighetsrekvisitet har i praxis nästan aldrig varit avgörande för huruvida ersättning utgått eller inte, eftersom det oftast blir uppenbart om en skada kan anses vara bagatellartad.¹⁵ Dessa kriterier kan ses som en typ av självrisk som gäller oavsett sortens skada. Det kan också i olika situationer uppfattas som att bedömningen blir godtycklig men det är svårt att finna en annan form av avgränsning som kan anses bättre.¹⁶ I NJA 2000 s. 737 ansåg 17 000 - 20 000 kronor inte som bagatellartat.

2.3.2 Orts- och allmänvanlighetsrekvisit

Som framkommer ovan ska skadestånd utgå om störningen inte är ords- eller allmänvanlig, gäller ej om skadan orsakats med uppsåt. Om störningen bedöms vara ords- eller allmänvanlig anger lagen att skadan kan ersättas endast om den störning som orsakat skadan inte skäligen bör tålas. Om skadan överskrider toleransgränsen ersätts hela summan, detta efter lagändringen i ExL under år 2010. Det har tidigare diskuterats att vanligt förekommande störningar som påverkar skadeståndsersättningar inte bör vara vagt reglerade som de är idag. Möjligheten att precisera reglerna har beaktats i förarbetena till MSkL men ansågs alldeles för svårt.¹⁷

¹⁵ SOU 2008:99, s.60.

¹⁶ Bengtsson. 2011, s. 50.

¹⁷ SOU 1983:7 s.153.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.3.2.1 Ortsvanlighet

Det råder ingen administrativ indelning vid avgränsning av den berörda fastighetens omgivning. Med ortsbegreppet följer en frihet att göra den geografiska avgränsningen vid varje enskilt fall baserat på de omständigheter som råder.¹⁸ Ortsbegreppet är för komplicerat att definiera i lagtext men förklaras som den störda fastighetens omgivning. Hur långt omgivningen ska sträcka sig överlämnas åt rättspraxis men bör inte tolkas för snävt.¹⁹ I NJA 1999 s. 385 klargjorde HD att ett område inte får delas upp i alldeles för små delar, det ska framkomma att uppdelningen gjorts på ett naturligt sätt. Bedömningen görs i varje enskilt fall och beror delvis på den störande verksamhetens art. Handlar det om flygbuller från en flygplats kan störningen sträcka sig över ett större område än vad trafikbuller gör.²⁰ "Orten" handlar ofta inte om hela stora tätorter utan mer en mindre avgränsad stadsdel. Det kan då handla om trafikbuller i en stad eller rök från ett industrisamhälle. Utöver den aktuella störningen så är rådande planering av betydelse, det kan vara att ett område är planerat och avsett för industri.²¹

2.3.2.2 Allmänvanlighet

Allmänvanlighetsrekvisitet fördes fram vid sidan om ortsvanlighetsrekvisitet av lagberedningen i 1947 års jordabalksförslag. Ortsvanlighet ansåg inte vara tillräckligt vid bedömning om en störning skulle anses tillåtlig eller inte.²² Delvis var meningen att underlätta att allmännyttiga verksamheter skulle kunna genomföras utan att det uppstod alldeles för stor kostnad.²³ Om varje fastighetsägare som lider av en marknadsvärdepåverkan till följd av trafikkommission eller buller från en flygplats skulle liknande projekt bli alldeles

¹⁸ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 222.

¹⁹ prop.1969:28 s. 239

²⁰ Bengtsson. 2011, s. 59.

²¹ Bertil Bengtsson, Miljöbalken (1998:808) lagkommentar till 32 kap. 1 § tredje stycket, Karnov.

²² prop. 1969:28 s. 239.

²³ Bengtsson. 2011, s. 59.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

för kostsamma att genomföra. Det blir därmed en intresseavvägning mellan den enskilda markägaren och allmänheten. Det ansågs i bland annat NJA 1999 s. 385 att en livligt trafikerad allmän väg var allmänvanlig. Till skillnad från ortsvanlighetrekvisiten kan inte den skadelidande anses vara skyldig att vara risktagande. Enskild ägare kan därmed inte tvingas tåla en stor motorväg eller buller från flygplats med argumentet att det kan hända vem som helst.²⁴

2.3.2.3 Skälighetsbedömning

Strikt ansvar gäller inte om skadan bedöms vara vanligt förekommande. Störningens vanlighet är däremot inte den slutliga avgörande faktorn för huruvida en störning får tålas eller inte. När en skada bedöms som Orts- och/eller allmänvanlig ska det göras en skälighetsprövning. Förarbeten och praxis får därmed en viktig vägledning i dessa frågor. I NJA 1975 s.155 lades en väg om så att den gick genom ett område i Solna som blev högt trafikerat. Vägleden som tidigare varit en smal lokalgata orsakades stora skador som enligt HD var störningar av den sort som skäligen inte bör tålas varken genom Orts- eller allmänvanlighetsrekvisiten.²⁵ Vid avvägning ska skadans storlek tas i beaktning. Hänsyn ska också tas till om den berörda är en privatperson, näringsidkare vilket är en juridisk person som driver ett företag eller en offentlig sektor. Det har diskuterats att skador som ansågs naturligt och svårt att frångå för kan komma att förändras och bli mindre accepterade i framtiden. Ett exempel på detta är normer som myndigheter gav ut som acceptabla störningar.²⁶ I NJA 1977 s. 424 hade en ny trafikled dragits genom ett villaområde i Björknäs. Störningen ansågs vara allmänt förekommande i liknande områden i Stockholm men detta togs inte hänsyn till eftersom störningen var ovanlig för området. Villaområdet hade inte tidigare berörts av en sådan trafikled och ersättning utdömdes till

²⁴ Bengtsson. 2011, s. 59.

²⁵ Bengtsson. 2011, s. 62.

²⁶ prop. 1985/86:83 s. 42.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

fastighetsägarna.²⁷ I NJA 1999 s. 385 bedömdes störningen som allmänvanlig men inte ortsvanlig och ersättning utgick efter en skälighetsavvägning trots att bullernivån understeg 55 dB(A). Området bedömdes som en unik skärgårdsmiljö där fastighetsägarna inte kunde ha förväntat sig en liknande störning.

2.3.3 Några huvudtankar bakom reglerna

MB regler är inte helt lätta att tolka, särskilt utmanande är bestämmelserna om Orts- och allmänvanliga störningar i 32 kap. 3 § MB 3 st. Det finns tre huvudtankar som lett fram till ansvar utöver reglerna i SkL. Redan under romerska rätten var människor skyldiga att visa hänsyn till sina grannar. *Grannförhållanden* är en traditionell princip som delvis är uttryck för reglerna. Särskilt hänsyn mellan grannar, utöver vad som annars gäller för utomstående. Den andra huvudtanken som påverkat utvecklingen av lagen är ideerna om strikt ansvar för *farlig verksamhet*, följt av *expropriationsrättsliga* tankegångar. Tanken bakom det sistnämnda är att en fastighetsägare ska tåla vissa störningar om det är nödvändigt och om störningen kommer från en allmännyttig verksamhet.²⁸

2.3.4 Bedömning av ersättningen

Marknadsvärdeminskningen som uppstår vid expropriation av en fastighet kan som tidigare nämnt delas upp i två delar se avsnitt 3.2.1 *Marknadsvärdeminskning* för vidare beskrivning av begreppet marknadsvärdeminskning. Ena är värdeminskningen på fastigheten kopplat till själva expropriationen (markavståndet), det kan handla om minskad area, brukning försvåras eller att anläggning tas i anspråk. Detta ersätts genom 4 kap. 1 § ExL, det är i första hand ortsprismetoden som ska användas för att bedöma ersättningen. Om det inte finns ett tillfredsställande mängd material att använda så kan andra metoder som

²⁷ Bengtsson. 2011, s. 62.

²⁸ Bengtsson. 2011, s. 16.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

*avkastningsvärde*metoden, *produktionskostnads*metoden tillämpas.²⁹ Handlar det om speciella fastigheter som jord- och skogsbruk finns det egna värderingsnormer. Den andra värdepåverkande effekten som kan uppkomma till följd av expropriation är användningen av marken. Ska det byggas en park blir effekterna av markanvändningen inte särskilt stora. Är det däremot en stor genomfartsled som ska byggas blir störningen betydande. Det finns därmed en värdepåverkande effekten som inte är direkt kopplat till markavståndet. Det framkommer inte hur ersättning för en viss miljö- och företagsskada ska bedömas i MB, där gäller i stället värderingsprinciper enligt de allmänna skadeståndsreglerna. I praktiken gäller vanligen samma principer som används för att ta fram marknadsminskningen i ExL vid andra intrång.³⁰ En verksamhet kan också medföra ett förhöjt marknadsvärde på en fastighet "företagsnytta". Enligt 4 kap. 2 § ExL ska nyttan räknas av skadan som uppstår såvida nyttan inte är orts- eller allmänvanlig. I förarbeten till gamla miljöskyddslagen hänvisas i dessa att de allmänna skadeståndslagen ska tillämpas, dvs att nyttan kan kvitta en skada som uppstår på fastigheten. Kvittering ska dock utgå ifrån att ersättningen som utgår för en fastighet som upplåter mark eller rättighet ska vara densamma som grannfastigheten som utsätts för samma störning utan intrång. Det kan också på fastighetsägarens begäran ske inlösen om det handlar om att en fastighet på grund av miljöskada blir onyttig eller att delar av fastigheten blir onyttig. Vid inlösen så är det ersättningsregler i ExL som aktualiseras. Vid inlösenfall gäller 25 % påslag på det framräknade marknadsvärdet.³¹

²⁹ prop. 1971:122 s. 172 f.

³⁰ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 235.

³¹ *ibid.*

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.4 Rättigheter och skyldigheter

2.4.1 Äganderätten

I Sverige så är äganderätten grundlagsskyddad och finns reglerad i 2 kap. 15 § regeringsformen. Det är dock inte en "absolut" rättighet, eftersom den enskildes rättighet till egendomen kan inskränkas i situationer som tillgodoser ett angeläget och allmänt intresse. Vad som anses som angeläget allmänt intresse får avgöras från fall till fall men ska vara inom ramarna för vad som är rimligt för ett demokratiskt samhälle.³²

RF 2 kap. 15 § 1 st: Vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

Det krävs en avvägning mellan allmänt och enskilt intresse, det ska vara tydligt att åtgärden är proportionell.³³ År 1994 blev egendomsrätten särskilt skyddat. Bakomliggande syfte var att precisera egendomsskyddet i RF från Europakonventionen.³⁴ När expropriationslagen infördes 1972 så var det mindre restriktivt när det kunde ske expropriation. Under 1980- 90-talet så skedde stora samhällsförändringar som påverkade synen på intrångsfrågor.³⁵

³² Henrik Jermsten, Regeringsformen (1974:152) lagkommentar till 2 kap. 15 § första stycket, Karnov.

³³ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 230.

³⁴ Henrik Jermsten, Regeringsformen (1974:152) lagkommentar till 2 kap. 15 § första stycket, Karnov.

³⁵ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 34.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.4.2 Rättsförhållanden

Att tänka "en knippe rättigheter" kan göra det lättare att förstå vad det är som marknaden betalar för vid köp av fastighet. Även om det oftast går att förstå relationen mellan rättigheter och skyldigheter kan det vara bra att i detalj förklara dessa. För fastighetsägare är det praktiskt att dela upp rättigheterna i tre delar:³⁶

- Rättigheter att nyttja fastigheten.
- Rättigheter att förändra fastigheten.
- Rättigheter att överlåta fastigheten.

Det finns en tidigare forskning om rättigheters beståndsdelar av Wesley Newcomb Hohfelds som har tillämpats i juridiska, filosofiska och även ekonomiska sammanhang. I Hohfelds rättighetsschema finns rättigheter uppdelade i tre klasser: rättighet, korrelation och motsatsen. Rättslig relation existerar exempelvis när två personer handlar i en situation, där en dualitet uppkommer. När en person har en rättighet har andra en ställning som är i korrelation. Det kan sammanfattas som att om en person (A) har *kravrätt* mot en annan person(B) i en viss handling (Y), har också (B) en *skyldighet* i den handlingen (Y) gentemot (A).³⁷ Har (A) däremot bara *frihet* har (B) en *icke- kravrätt* dvs motsats till kravrätt, i *tabell 1* sammanfattas dessa korrelationer. Rättighet, tillsammans med motsatsen utgör alla möjliga rättsliga positioner i den aktuella rättsliga relationen som individen befinner sig i. En rättighet kan delas upp i första ordningens rättigheter eller andra ordningens rättigheter. I första ordningen handlar det om fördelning av rättigheten, andra ordningen handlar om rättigheten att förändra fördelningen av rättigheten.³⁸

³⁶ Ingemar Bengtsson. *Fastighetsvärdering*. upplaga 1. Lund: Studentlitteratur AB, 2018, s. 92.

³⁷ Ingemar Bengtsson. *Hohfelds*. Lund: Studentlitteratur AB, 2005. s.10

³⁸ Bengtsson. 2005. s.11.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Tabell 1: Rättighetsschema enligt Hohfelds (Källa: Bengtsson.2005 s.10).

Rättighet	Korrelat	Motsats
claim <i>krav rätt</i>	duty <i>skyldighet</i>	no-claim <i>icke-krav rätt</i>
liberty <i>frihet</i>	no-claim <i>icke-krav rätt</i>	Duty <i>Skyldighet</i>
power <i>kompetens</i>	liability <i>underkastelse</i>	no-power <i>icke-kompetens</i>
immunity <i>immunitet</i>	no-power <i>icke-kompetens</i>	liability <i>Underkastelse</i>

Har man ingen krav rätt så har man icke-krav rätt. Om en person inte har en skyldighet på sig så innebär det att personen har frihet att avstå från att agera. Det som skiljer krav rätt och frihet är att en krav rätt har en mycket starkare innebörd. Krav rätt är också det som används vardagligen för tolkning av begreppet rättighet. En vanlig förvirring uppstår när frihet tolkas som krav rätt av innehavaren.³⁹ Det blir lite mer komplext när det kommer till fastighetsägande. En fastighetsägare har krav rätt på överlåtelse, nyttjande och till stor del förändrande. Fastighetsägaren har dock i vissa hänseenden bara frihet, vilket ger möjligheten att inte agera men framförallt bara i den mån någon annan inte har en krav rätt.⁴⁰

2.4.3 Betydande olägenhet och kompensationsregler

Ersättningsreglerna finns för att den drabbade fastighetsägaren ska kunna bli kompenserad för de negativa effekterna. Kompensationsregler har dock andra positiva effekter sett ur samhällsekonomiskt perspektiv. Reglerna uppfyller andra

³⁹ Bengtsson. 2005. s. 11.

⁴⁰ Bengtsson. 2018, s. 94.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

funktioner som möjliggör att totalekonomiskt lönsamma och effektiva åtgärder kan genomföras. Konsekvenserna vid avsaknad av ersättningsregler är att mycket lönsamma projekt blir skrinlagda. Detta kan ske när det finns en risk för att enskilda individer utsätts för negativa effekter som ur rättvisesynpunkt inte bör vara oacceptabla. Sammantaget kan ersättningsreglerna ses som ventiler för att en bra och optimal lösning ska uppnås. I vissa lagar saknas dessa möjligheter, i 2 kap. 9 § PBL finns bestämmelser som kan åberopas när intresset för den enskilde behöver beaktas. Lagen säger att planläggning inte får ske om det uppstår "betydande olägenhet" för människor.⁴¹ I miljöbalken så innebär "betydande olägenhet" däremot inte automatiskt att åtgärden inte får genomföras.

2.5 Vägtrafikkommissioner

Reglerna i MB finns för att skydda miljön och människors hälsa från olägenheter och skador. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler tillämpas både vid tillståndsgivning och tillsyn. De allmänna hänsynsreglerna måste alltid beaktas eftersom de är grundläggande för hur balken ska tillämpas. När en verksamhet bedrivs så att störningar uppkommer ska det undersökas vilken medicinsk eller hygienisk påverkan de får på människors hälsa. Störningar ska inte vara ringa eller tillfälliga. En störning som kan orsaka olägenheter för människors hälsa är exempelvis buller. Lag, förordningar, föreskrifter, allmänna råd, vägledningar och praxis är alla utgångspunkter för bedömning av olägenheter för människors hälsa. Även forskning och annat kunskapsunderlag kan vägas in.⁴²

⁴¹ Dahlsjö. Kalbro. Lindgren. Norell. 2021, s. 55.

⁴² Boverket. *Regler och riktvärden för buller*, 2020.

2.5.1 Buller

Det oönskade ljudet *buller* uppstår på grund av tryckvariation i luften och sprids som vågor. Buller kan både mätas och beräknas. Ljud mäts och beräknas i decibel (dB) som beskriver dels ljudeffektnivån, dels ljudtrycksnivån. När det handlar om normala frekvenser och ljudstyrkor så används A-vägning och skrivs då dB(A).⁴³

Det finns varierande faktorer som påverkar nivån på buller och hur det sprids. Några exempel är markens typ, hastigheten och läget på väg eller järnväg, mängden fordon, fordonsslag och avstånd till mät punkt. Hur buller sprids påverkas också av topografi, vind och andra faktorer i omgivningen. Vad som finns runt om bullerkällan kan avgöra om ljudet sprids eller dämpas. Hus, gräsytor, skogsmark och jordvallar kan dämpa buller. Hårda ytor som asfalt, betong och även vatten reflekterar istället ljud vilket sprider buller ännu mer. Väder spelar också roll, regn ökar buller medan snö dämpar buller. Två faktorer som har en stor påverkan på buller är avståndet och läget på vägen eller järnvägen. Om trafiken är belägen högt upp kan detta orsaka att buller sprider sig längre och med avstånd avtar ljudintensiteten. Det finns lite mindre självklara faktorer som kan påverka hur buller sprids som bergväggar, informationstavlor och murar.⁴⁴

Hur det vanligtvis blåser i ett område är en faktor som studeras då det är avgörande för hur långt buller hörs. I medvind transporteras ljudet betydligt längre. På de flesta platser i Sverige är vindriktningen sydvästlig vilket gör att fastigheter som är placerade nordost om väg eller järnväg blir extra utsatta för bullerstörning. Luftfuktighet och temperatur måste beaktas vid mätning av buller då buller färdas tio gånger längre en vintermorgon jämfört med en varm sommardag. Bullernivåer inomhus kan variera på grund av materialet

⁴³ Boverket. *Definitioner och begrepp för buller*, 2014.

⁴⁴ Trafikverket. *Fakta om buller och vibration*, 2020 a.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

som fasaden är konstruerad med samt typ av fönster och rummets interiör. I absolut tysta miljöer kan även små bullernivåer upplevas som mycket störande, även mindre trafikerade vägar kan skapa olägenhet för en fastighet.⁴⁵ När det kommer till buller handlar det om både tillfälligt och varaktigt buller. Buller beskrivs som “allt olämpligt icke önskat ljud”.⁴⁶

2.5.1.1 Buller hälsoeffekt

Buller kan påverka oss på olika sätt beroende på dess frekvens och hur den varierar. Situationen när vi utsätts för buller har också en påverkan. Det är uppskattat att cirka 2 miljoner invånare i Sverige får utstå dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad som överstiger 55 dBA. Förutom att vara störande motverkar buller möjligheten till en god livskvalitet. Buller har en negativ inverkan på sömn, inlärning och prestation. Studier pekar på att långvarig exponering för buller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Är det alldeles för höga nivåer kan det också orsaka hörselnedsättning och tinnitus.⁴⁷

2.5.1.2 Riktvärde för buller

Såväl miljöbalken som plan- och bygglagen och plan- och byggförordningen innehåller krav kopplade till människors hälsa. Det handlar om regleringar som beaktar hälsa och säkerhet. Under år 2015 tillsattes en förordning som skulle reglera ljudmiljön och ljudnivån nära bostäder. Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader:

⁴⁵ Trafikverket, 2020 a.

⁴⁶ Harald Ullman, Miljöbalken (1998:808) lagkommentar till 32 kap. 3 § första stycket, lexion.

⁴⁷ Folkhälsomyndigheten. *Vägledning om buller och höga ljudnivåer*, 2020.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och

2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Förordning (2017:359).

Förordningen anger att bullernivå 60 dBA ekvivalent ljudnivå inte bör överstigas vid fasaden på bostadsbyggnader och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats. I förordningen under 4-5 § anges även att om bullernivåer överskrids vid fasaden ska skyddande sida uppnås så att högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 – 06.00 uppnås. Hälften av alla befintliga bostadsrum ska vara placerade mot den skyddade fasaden. Bullernivån på uteplatsen mellan 06:00 -22:00 bör inte överstiga mer än max 10 dBA fem gånger per timme, av den angivna maxnivån.⁴⁸

Folkhälsomyndigheten är enligt miljöbalken en vägledande myndighet i hälsorelaterade frågor och de har tagit fram vägledning för bullernivåer inomhus. Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus är en rekommendation när det kommer till hur 9 kap. 3 § MB ska tillämpas. Lagen syftar på olägenheter som medicinskt eller hygieniskt kan påverka en människas hälsa. Bullernivåerna som tagits fram gäller för bostadsrum i permanentbostäder och fritidshus. Det som ska räknas som bostadsrum är rum som används för daglig samvaro, sömn och vilorum, lokaler för undervisning, vård eller annat omhändertagande. Rekommendationerna gäller även när det handlar om sovrum i tillfälliga boenden.⁴⁹ Värdena kan användas för att bedöma när olägenheter för människors

⁴⁸ Boverket. 2020.

⁴⁹ Folkhälsomyndigheten. *Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus*, FoHMFS 2014:13.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

hälsa uppkommer.⁵⁰ Nedan finns riktvärden för vilka trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.⁵¹

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

2.5.1.3 Kartläggning av buller

EU-direktiv 2002/49/EG har satt krav på kartläggning av omgivningsbuller, det är tänkt att fungera som ett incitament till att minska buller framför allt från stora bullerkällor genom att skärpa kraven. Direktivet finns överförd i svensk lagstiftning genom förordningen (2004:675) om omgivningsbuller. Omgivningsbuller avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industrier. Vart femte år ska Trafikverket i enlighet med förordningen kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram. Åtgärden ska enligt förordningen ske på alla statliga vägar med mer än 3 miljoner fordon år 2016.⁵² I tabell 2 finns en sammanställning av kartläggningen för år 2016.

⁵⁰ Folkhälsomyndigheten. 2014:13.

⁵¹ prop.1996/97:53 s. 44.

⁵² Trafikverket. *Kartläggning och åtgärdsprogram för buller enligt EU-direktiv*, 2020 b.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Tabell 2: Antal människor som utsätts för bullernivåer 55-75 L_{den} och 50-70 L_{night} från större vägar samt alla vägar inom kartlagda kommuner. (Källa: Naturvårdsverket).⁵³

	L_{den} 55-59	L_{den} 60-64	L_{den} 65-69	L_{den} 70-74	L_{den} 75	Totalt L_{den} >55
Kartlagda kommuner	613 400	387 100	184 900	39 700	3 000	1 228 100
Trafikverket	171 600	99 400	45 600	11 400	1 500	329 500
Totalt	785 000	486 500	230 500	51 100	4 500	1 557 600
	L_{night} 50-54	L_{night} 55-59	L_{night} 60-64	L_{night} 65-69	L_{night} 70	Totalt L_{night} >50
Kartlagda kommuner	405 900	210 300	61 200	6 400	300	684 100
Trafikverket	115 900	60 800	17 700	3 400	100	197 900
Totalt	521 800	271 100	78 900	9 800	400	882 000

Bullernivåerna anges i måtten L_{den} och L_{night} och avser ljudnivån på fyra meters höjd. Kartläggningen har skett på alla vägar inom kommuner med mer än 100 000 invånare. De statliga vägar som togs med omfattades av cirka 405 mil väg med över 3 miljoner fordon år 2016.⁵⁴ Enligt kartläggningen utsattes år 2016 mer än 1,5 miljoner människor för buller över 55 dB(A) under ett dygn och 882 000 personer utsattes för över 55 dB(A) under kväll och natttid.

2.5.2 Vibration

Vid överföring av energi uppstår vibration och svängningsrörelse. Hur långt en vibration fortplantar sig och hur höga nivåerna blir påverkas av olika faktorer. Vibration är en störning som kan uppstå till följd av godstransport på järnvägar, speciellt om järnvägen ligger på lösa jordarter som leror. Fasta jordarter, bland annat morän, har betydligt lägre vibrationsnivåer. Det finns däremot inget självklart samband för vibration som det gör för buller med varierad nivå till följd av fordonstyp, hastighet, byggnadstyp och geodetiska förhållanden. Detta

⁵³ Naturvårdsverket. *Undersökningar av hur många som är störda av buller*, u.å.

⁵⁴ Naturvårdsverket, u.å.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

eftersom snarlika hus på samma avstånd kan ha olika vibrationsnivåer. Vibration från väg och järnväg kan orsaka stora obehag hos boenden. Det kan vara värst med godstrafik på spårvagn och det är vanligt förekommande att jordmassor kommer i resonans vid frekvens som understiger 10 Hz. För envåningshus är vibrationen värst i vertikal riktning mitt i större golvplan och i flerbostadshus är det värst i horisontell riktning, högre våningsplan drabbas mer.⁵⁵

2.5.3 Luftföroreningar

Luftförorening är den immission som lyfts fram på punkt fyra, se sida 20. Luftförorening har i förarbeten beskrivits som alla typer av förändring av luften som är olämplig, det kan handla om besvärande ämnen som inte är direkt farliga, t.ex. lukter från svinstall, liksom ångbildning från närliggande tvätterier.⁵⁶ Föroreningar av luftens kvalitet genom ökad partikelnivå av till exempel sot och damm eller illaluktande utsläpp kan medföra att närliggande fastigheter tappar i värde.⁵⁷ Luftföroreningar ger inte ofta skadestånd enligt 32 kap. MB eftersom det är vanligt förekommande och kan därför många gånger anses som orts- eller allmänvaliga. Biltrafik orsakar luftföroreningar men det är ofta när det kombineras med andra trafikimmissioner som det i slutändan leder till skadeståndsansvar. Ämnen som utgör luftföroreningar orsakar oftast en långsiktig skada, bland annat på klimatet eller atmosfären vilket gör att skadestandsfrågan vid luftförorening inte får en praktisk betydelse.⁵⁸

⁵⁵ Trafikverket. 2020 a.

⁵⁶ prop. 1985/86:83 s. 44.

⁵⁷ Bertil Bengtsson, Miljöbalken (1998:808) lagkommentar till 32 kap. 3 § första stycket, 4 p. Karnov.

⁵⁸ Bengtsson. 2011, s. 35.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.5.4 Annan liknande störning

2.5.4.1 Estetisk förfulning

Estetisk förfulning faller under MB 32 kap. 3 § 1 st. 8 p. dvs som “*annan liknande störning*”.⁵⁹ Estetisk förfulning kan därmed medföra strikt ansvar med hänsyn till orts- och allmänvanlighet. I bland annat NJA 1999 s. 385 utgick ersättning för buller från väg samt estetiska störningar. Bullernivån låg under riktvärdet, den största orsaken till ersättningen var den estetiska störningen i kombination med andra trafikkommissioner. Förändringar av mikroklimatet, utblickar och vyer diskuterades i målet. Domstolen sågs även till hela landskapsbilden och hur den hade förändrats.⁶⁰ Hur stor den estetiska störningen blir hänger också ihop med hur exponerad tomt/fastigheten är i förhållande till vägen. Exponeringsgrad är en egen parameter i Lantmäteriets värderingsmatris som finns beskriven i avsnitt 4.3 *LMV-rapport 1998:7*. Exponeringen har visat sig ha en stor betydelse vid bedömning av marknadsvärdesminskningen. Tomtens användning, funktion, uteplatsens utformning, utsikten och användning ur ett visuellt perspektiv spelar alla roll i marknadsvärdet. En fastighets attraktivitet är kopplat till dess läge i förhållande till positiva och negativa miljöfaktorer.⁶¹ Även om det inte är själva vägen som är störande kan den bullervall som uppförs för att reducera buller från vägen bli störande. Bullervall kan bland annat leda till att attraktiva utsikter går förlorade.

⁵⁹ prop. 1985/86:83 s. 43.

⁶⁰ NJA 1999 s. 385, s. 402.

⁶¹ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet. *Fastighetsvärdering, grundläggande teori och praktisk värdering*. Gävle och Solna, 2013, s. 79.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.5.4.2 Barriäreffekt

Barriäreffekter kan ses som en typ av estetisk förfulning men är också värdepåverkande av andra skäl. Den här typen av störning kan uppstå till följd av vägbygge, men även annan typ av infrastruktur. Genom stora vägar kan barriärer uppstå som gör att avståndet till friluftsliv ökar eller att spridningsvägar för biologisk mångfald minskar. Tillgängligheten till olika målpunkter som köpcentrum, skolor, arbetsplatser och knutpunkter för kollektivtrafik påverkas också av barriärerna.⁶² Barriäreffekt till följd av större vägar kan även försämra möjligheten till jakt på en fastighet, dels genom väg och viltstängsel och dels från störningar från vägen.⁶³ På jordbruksmark kan barriäreffekter orsaka att fastighetsägaren får ett förlängt ägoavstånd och bestående rörelseskador,⁶⁴ dessa prövas dock inte i enlighet med influensregeln.

2.5.4.3 Psykiska immissioner

Psykisk immission faller under liknande störning precis som estetisk störning. Ett exempel på psykisk störning är den oron som uppstår till följd av sprängningsfabrik nära en fastighet. Den oro som uppstår kan också ha en inverkan på fastighetens marknadsvärde.⁶⁵ Psykiska immissioner som sänker fastighetsvärdet ger idag en låg chans till ersättning med hänsyn till vad man enligt reglerna om orts- eller allmänvanliga störningar rimligen måste tåla.⁶⁶ Det läggs större vikt vid rädslan för kraftledning och framkommer i bland annat NJA 1988 s. 376.⁶⁷ Psykisk immission till följd av väg kan handla om rädslan för olika typer av trafikolyckor, mellan bilar eller större lastbilar. Det kan också vara en otrygg känsla över att barn och husdjur ska springa ut på vägen.

⁶² Trafikverket. *Barriäreffekter och intrång*. 2017.

⁶³ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 147.

⁶⁴ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 144.

⁶⁵ Bengtsson. 2011, s. 37.

⁶⁶ prop. 1985/86:83 s. 43.

⁶⁷ Bertil Bengtsson, Miljöbalken (1998:808) lagkommentar till 32 kap. 3 § första stycket, 8 p. Karnov.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

2.5.4.4 Ljusstörning

Ljusstörning kan påverka trivselen på en fastighet. Starkt ljussken från strålkastarljus från passerande bilar är ett exempel. Ljussken ger sällan upphov till skadestånd om det inte är kombinerat med andra störningar.⁶⁸ Detta framkommer i NJA 1977 s. 424.

⁶⁸ Bengtsson. 2011, s. 37.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

3. Värdeteori och marknaden

För att ett ekonomiskt värde ska uppstå krävs: *behov, begränsad eller knapp tillgång, dispositionsrätt, rätt att nyttja och exkludera samt möjlighet att överlåta (marknad)*. Värde uppkommer när det finns behov och en resurs värde beror på de nyttor den bär. Värde kan förklaras som en funktion av framtida potentiella nyttor. Att förutsäga de framtida förhållandena är i princip omöjligt, därmed är all värdebedömning knuten till en viss osäkerhet. På en marknad med en viss resurs kan det finnas olika "nyttofunktioner" som gör att betalningsviljan - efterfrågan varierar.⁶⁹ Inom fastighetsekonomi talar man om: fastighetens marknadsvärde, avkastningsvärde eller kostnadsvärde. Reservationsvärde och taxeringsvärde är också två relevanta begrepp. Det som avgör när de olika begreppen används är värderingssituationer.⁷⁰

3.1 Prisbildning

Hur en prisbildning sker är en fråga som nationalekonomin beaktat länge. Idag förklaras prisbildningen med hjälp av termen utbud (*supply*) och efterfråga (*demand*), modellen är simpel men kan göras mer komplex och realistiskt.⁷¹ Efterfrågekurvan bildas efter individers betalningsvilja, när priset är lägre ökar den efterfrågade mängden. Alla konsumenters efterfrågan vägs samman och bildar marknadens efterfråga. Kvantiteten vid en viss summa som efterfrågas på marknaden är den totala summan som efterfrågas av alla individer vid samma summa. På andra sidan finns utbudskurvan, ett känt uttalande av Adam Smith på 1700-talet var att en bagare inte förser med bröd av generositet eller välvilja, utan

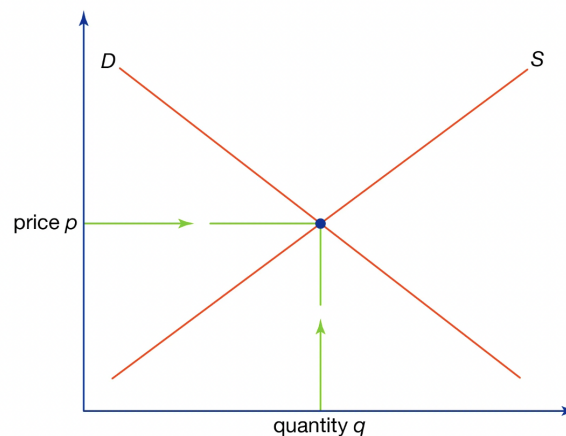
⁶⁹Fastighetsnytt. *Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätt*. upplaga 11. Stockholm: Fastighetsnytt Förlags AB, 2011, s. 272.

⁷⁰ibid.

⁷¹Andreas Bergh. Niklas Jakobson. *Modern Mikroekonomi*. upplaga 5. Lund: Studentlitteratur AB, 2022, s. 56.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

av eget intresse. Försäljningskostnaderna måste överstiga produktionskostnaderna annars blir det inte lönsamt att producera. Vid ett lågt pris produceras lite eller inget medan ett högre pris funkar som incitament till att producera mer. Högt pris kan också locka fler till att ta sig in och konkurrera om produktionen då det finns vinstmöjligheter.⁷²



Figur 2: Illustration av utbud och efterfråga. (Källa: Encyclopædia Britannica, Inc.2013.)

Jämviktspriset är det värde som bildas där efterfrågan och utbudskurvan skär varandra. Jämviktspris finns bara i en punkt. I denna punkt med priset p och kvantiteten q som produceras är marknaden i jämvikt. I verkligheten inträffar hela tiden nya händelser som gör att jämvikten förändras. Negativ efterfrågechock inträffar när någonting händer som minskar efterfrågan oavsett skäl till detta skiftar efterfrågekurvan till vänster och en ny jämvikt med lägre pris bildas.

⁷²Bergh. Jacobsson. 2022, s. 58.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Positiv utbudschock inträffar när det kan bjudas fler varor för varje pris, det kan inträffa när teknisk utveckling minskar produktionspriset.⁷³

Fastigheter skiljer sig dock från andra konsumtionsvaror och produktionsresurser. På grund av de unika egenskaper hos en fastighet har den blivit en viktig tillgång för hushållen. Värdering av en fastighet beskrivs i värderingsbranschen som bedömning och inte som en beräkning. Detta för att understryka att det alltid finns en viss osäkerhet i värderingar. I själva verket är en värdering en typ av mätning. Mätningen bygger på jämförelse mellan kända värden och själva mätobjektet. Alla fastighetsvärderingsmetoder bygger på någon typ av jämförelse. Ortsprismetoden handlar om att jämföra köpeskillingen mellan jämförbara fastigheter, avkastningsmetoden går ut på att kassaflödegenererande investeringar jämförs. Hedoniska metoden är lik orspsismetoden, här handlar det också om jämförelser mellan försäljningspriser och slutligen produktionskostnadsmetoden som skiljer sig markant från de andra metoderna.⁷⁴

3.2 Marknadsvärdesbedömning

Det framkommer i 4 kap. 1 § ExL att ersättningen ska bedömas utifrån *marknadsvärdet*. För att bedöma ersättning utifrån gällande lag krävs begreppsdefinition annars blir rättsregeln verkningslös. Rimligt vore att utgå ifrån gällande syn på värdebegreppet.⁷⁵ Det framkommer inte i lagtexten hur begreppet marknadsvärde ska tolkas, men beskrivs i förarbeten som: “det pris fastigheten sannolikt skulle betinga vid en försäljning på den allmänna marknaden”.⁷⁶

⁷³Bergh. Jacobsson, 2022, s. 72.

⁷⁴Bengtsson. 2018, s. 18.

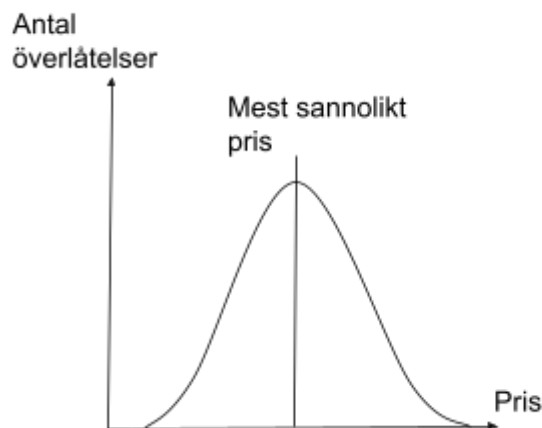
⁷⁵ Eric Norén. *Intrång i och reglering av äganderätten till mark. En metod och en studie av markåtkomstregler i Sverige*. Lund: LTH, Institutionen för Teknik och samhälle, Fastighetsvetenskap, 2023. s. 85.

⁷⁶ prop. 1971:122 s. 171.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Marknadsvärdet är det pris som sannolikt skulle betalas/erhållas om fastigheten bjöds ut på en fri och öppen marknad med tillräcklig marknadsföring, utan partsrelation och utan tvång.⁷⁷

Vid bedömningen av ersättning ska man utgå ifrån det värde som fastigheten skulle haft precis innan expropriationen. Värdet innan expropriationen ska jämföras med det värde efter expropriation och ersättningen ska utgöra nettovärdet.⁷⁸ Marknadsvärdet är ett statistiskt begrepp eller tankekonstruktion som grundar sig i att en fastighet säljs ett stort antal gånger vid samma tidpunkt på den öppna marknaden. I en sådan situation bildas en frekvensfunktion där maxpunkten representerar det värde som noterats flest gånger och som därmed också utgör marknadsvärdet.⁷⁹



Figur 3: Sannolikt frekvenskurva på en fastighet som säljs ett stort antal gånger under en viss tidpunkt på den öppna marknaden. (Källa: Bengtsson. 2018, s. 145.)

⁷⁷ Fastighetsnytt. 2011, s. 277.

⁷⁸ SOU 1969:50 s. 175.

⁷⁹ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 98.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

På det sättet är det klart att marknadsvärdet är samma som det mest sannolika värdet. Det är därmed naturligt att det alltid ligger en viss osäkerhet i bedömningen. Vad som gör en värdering mer eller mindre osäker är tillgången på jämförbara köp.⁸⁰ Möjligheten att värdera varor ser olika ut beroende på den underliggande marknadsförhållandena. När det handlar om en vara som säljs och köps ofta på marknaden och som också har flera identiska varor och andra substitut innebär det oftast att marknadsvärdet blir lättare att bedöma. Varor med en stor omsättning där det sker en mängd transaktioner på så kallat dagligvaruhandeln är många gånger lättare att bedöma marknadsvärdet på.⁸¹

3.2.1 Marknadsvärdeminskning

Värderingsmetoderna i avsnitt 3.4 *Värderingsmetoder* tar egentligen hänsyn till hela fastigheten, dvs hela fastighetens värde bedöms. Vid intrång handlar det många gånger istället om att bedöma en del av fastighetens värde, värderingsmetoderna är dock relevanta även i dessa fall. Olika fastigheter värderas på olika sätt vid intrång, specialfastigheter som jord- och skogsbruksfastigheter värderas med hjälp av jord- och skogsbruksnormer. Förutom marknadsvärdeminskning till följd av marknavståndet kan det uppstå värdeminskande effekter på restfastigheten. Ett exempel är när ett lantbruksfastigheter avstår mark vid expropriation och får en ny form som gör att den inte kan brukas lika effektivt. Ett annat exempel är att fastigheten blir avskuren vilket orsakar ett längre transportavstånd för fastighetsägaren. Handlar det om intrång på jordbruksfastighet kan värdeminskningen på restfastigheten bedömas med hjälp av marknadsvärdeanpassad avkastningskalkyl. De årliga intäkterna och kostnaderna före och efter intrånget beräknas och marknadsvärdeminskningen kan bedömas utefter detta.⁸² Uppstår utöver dessa

⁸⁰ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 98.

⁸¹ Norén. 2023, s. 57.

⁸² Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 102.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

andra marknadsvärdepåverkande störningar som faller under 4 kap. 2 § ExL eller 32 kap. MB ska även dessa prövas. Teoretiskt ska fastighetens marknadsvärdeminskning (V_m) bedömas till skillnaden mellan värdet före (V_f) och värdet efter (V_e).⁸³ Det är därmed två marknadsvärden som ska bedömas.

$$V_f - V_e = V_m$$

För vanliga småhustomter är det hela fastigheten inklusive byggnader som ska värderas. Det som kan vara svårt är att veta hur en lantbruksfastighet ska avgränsas vid bedömning av marknadsvärdepåverkan till följd av miljö- eller företagsskada. Det som har diskuterats i praxis är att alla delar av en fastighet inte påverkas på samma sätt, se bland annat avsnitt 5.2.3 *MMD F 5279-21*. Det som beaktas i speciella fastigheter är själva brukningscentrum då dessa anses påverkas mest när det kommer till trafikimmissioner. Småhus på lantbruksfastigheter som utgör brukningscentrum ska jämföras med småhus som ligger på tomtmark som utgör en självständig fastighet. Enligt 8 kap. 3 § fastighetstaxeringslagen ska det mest värdefulla småhuset utgöra brukningscentrum om det finns flera småhus, såvida inte annat visas. Det har i praxis också diskuterats huruvida ekonomibyggnader ska ingå i brukningscentrum, se avsnitt 5.2.1 *MMD M 4351-19*. Miljö- och företagsskada kan uppkomma på alla typer av fastigheter och handlar om marknadsvärdeminskningen till följd av störningar som uppkommer på grund av markanvändningen på närliggande fastigheter. I NJA 2003 s. 619 sa domstolen även att minskad jakt på grund av omläggning av väg skulle bedömas enligt influensreglerna.

⁸³ SOU 1969:50 s.175.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

3.2.2 Värdepåverkande faktorer

$$\text{Värde} = f(x_1, x_2, x_3, x_4, \dots, x_n)$$

Värdet på en fastighet kan beskrivas som en funktion av faktorer (x) som läge, storlek, ålder, hyror, o.s.v. Förutom information om fastigheten krävs en framtida prognos. De värdepåverkande faktorerna kan grovt delas in i omvärldsanknutna, marknadsanknutna och direkt fastighetsanknutna. Med omvärldsanknutna menas konjunkturutveckling, inflation, räntenivå och kreditavtal, skattepolitik m.m. Marknadsanknutna faktorer handlar om förändrade utbud och efterfrågan, genom ökad bestånd till följd av nyproduktion eller ökad vakans.⁸⁴ Direkt fastighetsanknutna kan handla om byggnaders ålder och skick, standardpoäng, boarea respektive biarea, tomtens storlek och utformning etc. Läges- och områdesknutna faktorer handlar då om tillgång till kommunikation, skola, jobb, daghem, områdets karaktär etc.

- *Läget*: Läge och områdesknutna faktorerna har ofta en mycket stor påverkan på prisnivån. Vid indelning av områden i delmarknader så är det de olika närmiljöfaktorerna som får störst inverkan på den slutliga indelningen. En Orts attraktivitet bestäms av områdets status, närhet till sevärdheter och belägenhet till positiva miljöfaktorer. Att en småhusfastighet ligger i ett attraktivt område leder dock inte automatiskt till ett högt marknadsvärde. Alla fastigheter har sina unika lägen som har en stor betydelse för värdet. Ligger huset vid en störningskälla som en stor kraftledning, intill en genomfartsväg eller annan typ av störningskälla får det en inverkan på fastighetens värde.⁸⁵

⁸⁴ Fastighetsnytt. 2011, s. 275.

⁸⁵ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet. 2013, s. 79.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

- *Fastighetsknutna faktorer*: Inom en delmarknad med småhusfastigheter är de faktorer som varierar värdet mellan fastigheterna knutna till själva fastigheten och byggnaden som finns på tomten. Då är det tomtens area, utformning, karaktär, eventuell delbarhet, upplåtelseform, vatten- och avloppshantering etc som man syftar på. Tomtens storlek kan ha en stor inverkan om den ligger på en nivå som överstiger gränsen för delbarhet genom avstyckning. I sådana sammanhang kan värdet ligga på en prisnivå mellan två tomter.⁸⁶

3.2.2.1 Delrättigheter

Delrättigheter kan höja marknadsvärdet, men det handlas nästan aldrig med delrättigheter på marknaden utan med hela äggandeknippet. Det kan dock vara intressant att diskutera vilka delrättigheter som marknaden är beredd att betala mer för. Ett begränsat utbud följer högre jämviktsvärde, det kan handla om fastigheter med speciella egenskaper som är särskilt värdefulla. Som potentiell köpare behöver man dock beakta vissa faktorer. Om det handlar om en strandnära fastighet kan det i framtiden komma regleringar som berör stranden.⁸⁷ Detta kan också jämföras med en ny motorväg som dras igenom en tidigare fridfull miljö. Frågan återstår i vilken utsträckning den enskilda fastighetsägare får räkna med förändrade förhållanden i framtiden.

3.3 Fastigheter i Sverige

År 2022 fanns det drygt 4,8 miljoner hushåll. Dessa hushåll var fördelade över cirka 2,4 miljoner lägenheter i flerbostadshus, varav 1,4 miljoner var hyresrätter och 1,0 miljoner var bostadsrätter. Resterande del av hushållen var fördelade över cirka 2,1 miljoner småhus. Av dessa bodde 1,9 miljoner i privatägt småhus, och

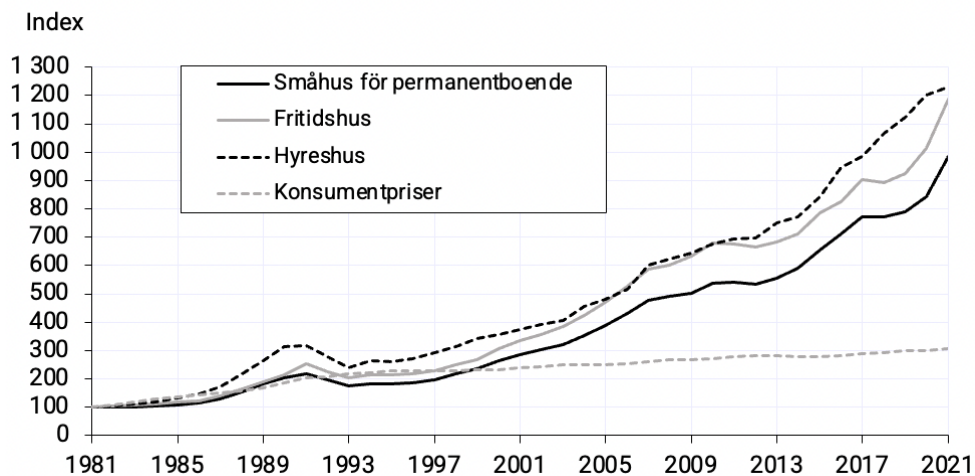
⁸⁶ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet. 2013, s. 79.

⁸⁷ Bengtsson. 2018, s. 92.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

resten i ett småhus med hyresrätt eller bostadsrätt.⁸⁸ Enligt svensk mäklarstatistik säljs det varje år cirka 100 000 bostadsrätter och 50 000 villor.⁸⁹ Som nämnt i avsnitt 3.2 *Marknadsvärdesbedömning* är det oftast lättare att bedöma värdet på en vara som har en hög omsättning på marknaden. Antalet sålda villor under ett år kan skilja sig stort från en annan vara som säljs och köps dagligen på dagligvaruhandeln. Fastighetsköp kan ses som tröga och långa eftersom de har en lång försäljningsprocess. Fastighetsförsäljning kräver bland annat en värdering, förmedlingsuppdrag, förbesiktning, marknadsföring, visning etc.⁹⁰ För en giltig överlåtelse måste formkraven i 4 kap. 1 § jordabalken vara uppfyllda.

3.3.1 Fastighetsprisutvecklingen bostäder



Figur 4: Fastighetsprisutvecklingen för bostäder mellan 1981-2021. (Källa: SCB 2011.)

⁸⁸ SCB. *Boende i Sverige*, 2020.

⁸⁹ Svensk mäklarstatistik, 2019.

⁹⁰ Fastighetsmäklarförbundet. *Säljprocessen*, u.å.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Efter fastighetskrisen i början av 1990-talet har trenden för fastigheters prisutveckling ökat starkt uppåt. Konsumentprisindex(KPI) används för att se prisutvecklingen genom tiden. Tillväxten av KPI och fastighetspriset kan jämföras i figur 4 ovan. Det finns i huvudsak tre faktorer som anses ha drivit prisutveckling framåt: ökad inkomst, sjunkande räntor och reallt dyrare byggkostnader dvs inflationen steg långsammare än byggkostnaderna. Under 90-talet övergick Sverige från att vara en ekonomi med högkonjunktur och hög ränta till lågkonjunktur och låg ränta. Under samma period hade hushållen en ökad inkomst vilket gav större utrymme för konsumtion.⁹¹ Det är dock inte självklart att reallt ökade produktionskostnader driver prisutvecklingen, eftersom det kan vara den höga efterfrågan som driver produktionskostnaderna. Det finns ytterligare faktorer som kan ha drivit på fastigheternas prisutvecklingen. Byggbranschen har i jämförelse med andra tjänster och varor inte blivit lika exponerad för globaliseringens effekter, därmed har konkurrensen hållit sig inom nationell gräns. Kostnadsutvecklingen ökar därmed en aning snabbare än konsumentprisindex.⁹² En slutsats från detta är att en stor del av privatekonomi ligger i fastigheter.

3.3.2 Monopol och effektiv resursanvändning

I en fullständig konkurrens blir priset på varor samma som marginalkostnaden. Monopolföretag behöver dock inte förhålla sig till detta och kan sätta ett högre värde än marginalkostnaden, vilket leder till en lägre producerad kvantitet. När monopolföretag bara producerar den kvalitet där betalningsviljan fortfarande är högre än marginalkostnaden uppstår effektivitetsförlust.⁹³ Det uppstår en transaktionsförlust till följd av utebliven konsument- och produktionsöverskott.

⁹¹ Bengtsson. 2018, s. 27.

⁹² ibid.

⁹³ Bergh. Jacobsson. 2022, s. 212

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Effektivitetsförlust kan även uppstå vid resursanvändning av fastigheter. Detta kan också ses som en motivering till varför det finns tvångsregler för markanvändning. Tvångsvis markåtkomst får endast ske när det är viktigt och samhällsekonomiskt gynnsamt. Normerna säger idag att det är viktigt att alla fastigheter kan tillgodoses med infrastruktur för att de ska kunna fungera på ett bra sätt. Det handlar om tillgång till vägar och ledning för vatten, avlopp, elektricitet, kommunikation osv.⁹⁴ Om fastighetsägaren har monopol kan det uppstå effektivitetsförluster till följd av att markägaren inte vill sälja eller sätta ett orimligt högt värde på marken.

3.3.3 Rationella val och preferenser

Inom ekonomin antas det att människor agerar rationellt, då menas preferenser som är kompletta och transitiva. Kompletta preferens innebär att individer själva kan göra en avvägning och jämföring mellan alternativ som finns tillgängliga. Transitiv preferens innebär i sin tur att det finns en tydlig struktur som är logisk i hur individen rangordnar alternativen. För att preferenser ska vara rationella behöver alternativ A som föredras över B och alternativ B som föredras över C innebära att A också föredras över C⁹⁵. Rationella preferenser är viktiga för att förklara nyttofunktioner som i sin tur är ett teoretiskt verktyg som används för att analysera och förutsäga människors beteende. Även om ersättningen för miljöskada baseras på marknadsvärdeminskningen är det människors behov och efterfrågan som sätter marknadsvärdet. I LMV-rapport 1996:8 utfördes exempelvis enkätundersökningar för att förstå betalningsvilja vid olika störningar. Om människor alltid agerar på samma sätt i riktiga situationer är en annan fråga.

⁹⁴ Sjödin, Ekbäck, Kalbro, Norell. 2016, s. 17.

⁹⁵ Bergh, Jacobsson. s. 230.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

3.4 Värderingsmetoder

De allra vanligaste situationerna där värdering krävs är vid köp eller försäljning av fastigheter. Värdering behövs även vid belåning, redovisning, finansiell rapportering, portföljanalys, fastighetstaxering, skadeersättning mm. Värderingen kan ske på flera olika typer av fastigheter som småhus, jord- och skogsfastigheter, kommersiella flerbostadshus, specialfastigheter i form av skolor, sjukhus osv. I de olika fallen ställs skilda krav på värderingarnas innehåll och utformning.⁹⁶ Nedan beskrivs de vanligaste metoderna för värdering av fastigheter.

3.4.1 Ortsprismetoden

Metoden går ut på att jämföra likartade fastigheters köpeskilling. Vid jämförande ska hänsyn tas till den värdeutveckling som skett från försäljnings tidpunkten till värderings tillfället. Metoden kan betraktas som en ren induktiv metod där ett sannolikt värde tas fram för objekt med hjälp av tidigare sålda fastigheter.⁹⁷ De två samband som beaktas i ortsprismetod är att priser måste spegla marknadspriset och egenskaperna hos jämförelseobjekten måste överensstämma med värderingsobjektet. Utgångspunkten ligger i att observationerna är normalfördelade vilket innebär att ett större stickprov ger en mindre avvikelser vid beräkning av medelvärden. Säkerheten vid bedömning av marknadsvärdet för en fastighet ökar snabbt vid fler observationer. Säkerheten ökar mest när observationsdatan går från få till några fler sedan avtar marginalvärdet.⁹⁸

Det som beaktas i första hand är värderingsobjektets delmarknad. En delmarknad har olika dimensioner men för fastigheter handlar det framförallt om läget. Utöver dessa spelar storlek, standard på byggnad, eller storlek på tomten roll. Det går inte att bara se efter de rena fysiska egenskaper hos fastigheter, det är minst lika viktigt

⁹⁶ Fastighetsnytt. 2011, s. 271.

⁹⁷ Bengtsson. 2018, s. 143.

⁹⁸ Bengtsson. 2018, s. 145.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

att beakta målgruppens behov. Målgruppen för värderingsobjektet behöver fångas in. Vid val av ortsprismaterial krävs en avvägning mellan kvantitet och kvalitet. Fler köp innebär att risken för att outliers dominerar materialet minskar. Samtidigt innebär högre kvantitet att mindre representativa jämförelseköp inkluderas i ortsprismaterialet. Med en mindre spridning på materialen minskar risken att medelvärden i stickprovet hamnar långt ifrån det teoretiska medelvärdet. Vid värdering av en fastighet som befinner sig inom ett område med heterogena fastighetsbestånd krävs att fler köp tas med i gallringen för att minska stora avvikelser. Transaktioner sker många gånger inte tillräckligt ofta vilket kräver att gamla köp får ligga till grund för värderingen. Används gamla köp ska dessa justeras för att de speglar dagens prisnivå.⁹⁹

3.4.2 Avkastningsmetod

Avkastningsvärde kan sammanfattas som “nuvärdet av förväntade framtida avkastningar från värderingsobjektet”.¹⁰⁰ Avkastningsmetoden går ut på att jämföra kassaflöden som genereras av fastigheten. Denna metod används ofta för att värdera kontors- eller bostadshyreshus. I nuvärdesvärdering bestäms värdet idag av alla framtida kassaflöden. Nuvärdet kan förklaras som den investering som man gör i början för att få en större men mindre betalning under en längre period. Värderingen innehåller två grundmoment.

- Att uppskatta storleken på alla framtida kassaflöden.
- Att omvandla framtida kassaflöden till motsvarande kassaflöden idag.

Det sistnämnda kallas även *diskontering* och bedöms med hjälp av riskjusterade avkastningskrav.¹⁰¹ Avkastningskrav är individuellt och är knutet till den

⁹⁹ Bengtsson. 2018, s. 148.

¹⁰⁰ Fastighetsnytt. 2011, s. 278.

¹⁰¹ Bengtsson. 2018, s. 158.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

individuella investeraren. Det har i grunden också en individuell nyttofunktion.¹⁰² Ett positivt avkastningskrav ger ett lägre nuvärde ju längre in i framtiden. I värderingssammanhang är en korrekt kalkylränta samma som investerarens avkastningskrav. Avkastningskravet består av två värden, den riskfria räntan och en riskpremie. Riskpremie är den ersättning utöver den riskfria räntan som en investerare kräver för att ta risken i en investering. De två dominerande metoderna för avkastningsvärdering är *kassaflödesvärdering* och *direktkapitalisering*. Båda används för värdering av avkastningsfastigheter och utgår från nuvärdemetoden. Gordons formel är det som tillämpas vid direktkapitalisering och då ska avkastningskravet och kassaflödet vara kända. Den största skillnaden mellan de olika metoderna är att direktkapitaliseringsmetoden räknar på oändligt många identiska kassaflöden medan kassaflödesmetoden räknar med ändligt antal kassaflöden som också kan variera i storlek under kalkyperioden.¹⁰³

3.4.3 Hedonisk metod

Hedonisk metod skiljer sig från de andra värderingsmetoderna och förekommer mer i vetenskapliga sammanhang snarare än praktisk värdering. Priser som tas fram med en hedonisk metod kallas även implicita priser eftersom det inte går att observera dem direkt. Småhus har varierande egenskaper som tillfredsställer olika behov hos fastighetsägaren, bland annat kan läget ge tillgång till arbetstillfällen, service och natur. Fastigheten kan också ha ett hus som uppfyller olika nivåer av komfort, tomten kan ge möjlighet till utomhusmiljö med odling och rekreation. Den hedoniska metoden ger ett värde på de olika delegendskaperna genom att pressmaterial tas fram baserat på en mängd småhus som har varierande kombination av egenskaper. Hedonisk metod kan användas för att få fram ett värde där alla egenskaper vägts samman. Metoden kan även användas för att förstå och tolka egenskapspriserna såsom värdet av att boytan ökar med

¹⁰² Fastighetsnytt. 2011, s. 278.

¹⁰³ Bengtsson. 2018, s. 160.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

ytterligare en kvm, eller värdet av en balkong, eller den negativa påverkan av trafikkommissioner orsakat av närliggande trafikled. Det krävs en stor mängd observationsdata vid hedonisk värdering, där kommer också värdepåverkande faktorer ingå.¹⁰⁴

3.4.4 Andra metoder

3.4.4.1 Rättslig värdering

I vissa sammanhang är det svårt att utgå ifrån ett strikt fastighetsekonomiskt marknadsvärde för att bestämma en viss ersättning. Det finns situationer där det inte finns möjlighet att tillämpa gängse värderingsmetoder för att "mäta" värdeförändringar.¹⁰⁵

3.4.4.2 K/T analys

Taxeringsvärdet motsvarar 75 % av fastighetens marknadsvärde, två år före taxeringsår. Värdet bestäms med stöd av ett schablonförfarande. Det görs då baserat på olika taxeringsenheter som småhus, industrifastighet, hyreshus osv.¹⁰⁶ K/T värdet fås sedan genom att dividera köpeskillingen för jämförelseobjekt med taxeringsvärdet för respektive jämförelseobjekt. Den genomsnittliga K/T värdet kan sedan användas för att ta fram marknadsvärdet för mätobjektet.¹⁰⁷

3.4.4.3 Multipel regressionsanalys

Multiple regression är en statistisk analysmetod som används för att undersöka sambandet mellan en beroende variabel och flera oberoende variabler. Den

¹⁰⁴ Bengtsson. 2018, s. 173

¹⁰⁵ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 104.

¹⁰⁶ Sjödin. Ekbäck. Kalbro. Norell. 2016, s. 100.

¹⁰⁷ Bengtsson. 2018, s. 151

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

används främst inom statistik, ekonomi, psykologi och andra vetenskapliga
områden för att förstå hur olika faktorer påverkar en viss händelse eller utfall.¹⁰⁸

¹⁰⁸ TIBCO. *What is Regression Analysis?* u.å.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

4 . Utredning av tidigare studier

I denna del sammanställs tidigare undersökningar som gjorts på trafikkommissioner och deras marknadsvärdepåverkan på småhus. Idén är att klargöra och lyfta fram de resultat som finns och hur dessa resultat är framtagna. LMV-rapporterna är indelade i tre delar. LMV-rapport 1996:7 består av delundersökningar på permanenta bostadsområden i Stockholm, Göteborg och Växjö. LMV-rapport 1996:8 är en enkätundersökning där deltagarna var fastighetsägarna. LMV-rapport 1998:7 är en sammanställning av alla tidigare utredningar som gjort på trafikkommissioner och deras värdepåverkan. Med hjälp av tidigare kunskaper har en värderingsmodell tagits fram i den sistnämnda rapporten. Utöver LMV-rapporterna lyfts i detta avsnitt, en slutsats från doktorsavhandlingen, Trafikbuller och fastighetsvärde en hedonisk regressionsanalys av Mats Wilhelmsson.

4.1 LMV-rapport 1996:7

Rapporten är framtagen i syfte att utreda i vilken grad trafikkommissioner påverkar marknadsvärdet på småhus. Undersökningen utfördes på tre områden i Stockholm, tre områden i Göteborg och ett område i Växjö. Undersökningen är begränsad till småhusområden med permanent boende. Syftet var bland annat att göra en fördjupad utredning av delmarknad samt utföra ortprisundersökningar för en framtida modellframtagning. Ortsprisanalyser utfördes i Lantmäteriets fastighetsprissystem FPS, köpen som undersöktes låg mellan 1990 och halvårsskiftet 1995. Bullernivåer beräknades huvudsakligen för de fastigheter närmast respektive bullerkälla. Värdena som användes var ekvivalentnivå för dygn (dBA) utomhus och exklusive fasadreflex.¹⁰⁹

¹⁰⁹ LMV - rapporten 1996:7 - värdering av miljökada - ortprisundersökning, 1996.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Ljudmiljö undersöks delvis genom antingen uppmätning med mätinstrument eller beräkning av bullernivån. Sedan gjordes en subjektiv bedömning med hjälp av fyra uppdelade klasser. Vid bedömning av närmiljö, utsikt (förfulning) har man iakttagit fastighetens avstånd till vägen i meter, tomtens disposition i förhållande till vägen och vilken rad fastigheten stod på. Vidare har man tittat på hur skärmd fastigheten är genom att välja mellan: skärmd, delvis skärmd eller oskärmd (exponeringsgrad 3,2,1). Vid sammanställning av de olika undersökningarna i rapporten kunde det konstateras att det framför allt finns tre faktorer som spelar en avgörande roll för hur stor marknadsvärdepåverkan blir. Dessa är: bullernivån, hur exponerad fastigheten är mot störningskällan och dels områdets socioekonomiska förhållande. De delområden som betraktas som särskilt attraktiva visade sig ha en större marknadsvärdepåverkan på grund av trafikkommissioner.¹¹⁰

4.2 LMV-rapport 1996:8

Denna del består av enkätundersökning som genomförts. Deltagarna i enkätundersökningen var enskilda fastighetsägare. Resultatet i rapporten visade att det finns en betalningsvilja för en ostörd boendemiljö. Betalningsviljan steg också i takt med att störningen ökade. I större utsträckning var de hushåll som utsattes för störning villiga att betala mer för att slippa störningen, i jämförelse med de hushåll som inte utsattes för någon störning.¹¹¹

4.3 LMV-rapport 1998:7

Rapport 1998:7 är en syntes av de kunskaper som fanns tillgängliga och är uppbyggda av tidigare undersökningar och utredningar. Informationen i rapporten om hur småhusfastigheters marknadsvärde påverkas av vägtrafikkommission är därmed inte heltäckande. Värderingsmodellen som tagits fram är tänkt att fungera som en förenklad matris att följa vid andra värderingssituationer. Modellen är

¹¹⁰ LMV - rapporten 1996:7.

¹¹¹ LMV - rapporten 1996:8 - värdering av miljökada - enkätundersökning, 1996.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

uppbyggd på genomförda intervjuer, enkäter, ortprisundersökningar, litteraturstudie och erfarenheter. Det är bland annat delundersökningen som gjordes i rapport 1996:7 som har bildat en grundförutsättning för modellens framtagning. Den andra delen som utgör grund för modellen är enkätundersökning som gjordes i rapport 1996:8. Enkätundersökningen har fungerat som en konfirmation av det resultat som rapport 1996:7 gav. Tredje delen är en undersökning som liknar enkätundersökningen men med fokus på den upplevda rädslan och närhet till vägen. Den fjärde undersökningen består av ortsprisanalys av småhusfastigheter där man har tittat på andra trafikkommissioner än buller. Den femte delen består av svar som samlats på intervjuer med mäklare. Utöver dessa fem har andra undersökningar som genomförts av Hammar och Sjöberg inkluderats, bland annat Hammars undersökning från 1974.¹¹² Nedan presenteras två av delundersökningarna som ingår i modellen.

I början av 70-talet gjordes en delundersökning i Täby av Thomas Hammar som låg till grund för domstols avgörandet i Värmdöledsmålet. Vägen som undersöktes låg i området Roslag Näsby/Lahäll i Täby kommun. Trafikmängden låg mellan 30 000 - 33 000 fordon per dygnstrafik. Utredningen genomfördes mellan 1970 - 1973 med hjälp av ortsprismetod och multipel regressionsanalys. Området som undersöktes var högexklusivt (A) villaområde i storstad och medelxklusivt (A) villaområde i storstad. Variablerna i undersökningen var bullermått, exponeringsvariabel, hörstyrkeindexvariabel samt en subjektiv störningsklass. Nedan finns en sammanställning av bullernivåer, exponeringsgrad och den procentuella värdeminskningen som undersökningen tog fram.

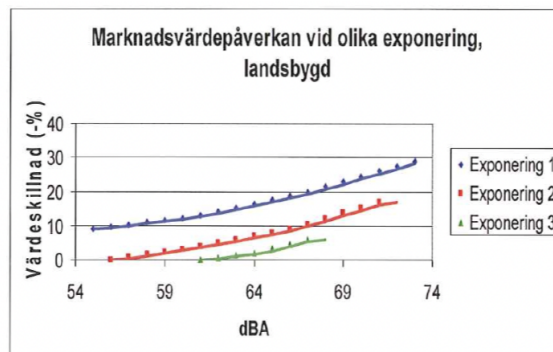
¹¹² LVM- rapporten 1998:7 – Värderingsmodell för vägtrafikkommissioner; marknadsvärdeminskning för småhus, s.3.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Tabell 3: Resultatet från utredningen i området Roslag Näsby/Lahäll i Täby.
(Källa: LVM- rapporten 1998:7 s.14-21)

	Exponeringsgrad 1	Exponeringsgrad 2	Exponeringsgrad 3
53-54 dB(A)	-	0 %	-
60 dB(A)	-	-	6 %
64 dB(A)	-	12 %	-
71 dB(A)	20 %	-	-

Grafen nedan är baserad på en liknande undersökning som den som beskrivs ovan men på ett annat område.



Exponering 1: Tomtplatsen helt fritt exponerad
Exponering 2: Tomtplatsen kraftigt exponerad med visst skydd
Exponering 3: Tomtplatsen påtagligt skärmd

Figur 5: Marknadsvärdepåverkan vid exponering, landsbygd, Hammar och Sjöberg 1997. Källa: Kursmaterial. Fastighetsrättsliga ersättningsprinciper VFTN20, Nov 2022.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Hammar och Sjöberg utförde en utredning på 90-talet som har använts i bland annat i MÖD 2013:42. Området som undersöktes klassades som landsbygdsfastighet (L). Utredningen genomfördes mellan år 1990-1995 med hjälp av ortsprismetod och K/T-analys. Trafikmängden låg mellan 9400-15 000 fordon per dygnstrafik. Fastighetsmarknaden kännetecknades under perioden av svag efterfrågan. Variablerna i undersökningen var bullermått, exponeringsvariabel, hörstyrkeindexvariabel samt en subjektiv störningsklass. Nedan finns en sammanställning av bullernivåer, exponeringsgrad och den procentuella värdeminskningen som undersökningen tog fram.

Tabell 4: Resultatet från landsbygdsfastighet. (Källa: LVM-rapporten 1998:7 s.66-76)

	Exponeringsgrad 1	Exponeringsgrad 2	Exponeringsgrad 3
<u>55 - 59 dB(A)</u>	10 %	0 %	0 %
<u>60 - 64 dB(A)</u>	-	5 %	0 %
<u>65 - 69 dB(A)</u>	20 %	-	-

Värderingsmatris se *bild 1* nedan är uppbyggd av ett antal olika delutredningar likt de två sammanfattade ovan där marknadsvärdepåverkan undersökts i olika delområden. Metoden som använts i utredningarna är ortsprismetod och multipel regressionsanalys eller ortsprismetod och K/T-analys. Värderingsmatrisen och hela värderingsmodellen är tänkt att underlätta värderingen av marknadsvärdepåverkan i andra situationer. Arbetsgången kräver bullernivåer dB(A) utan fasadreflex, mät eller beräknas. Nästa steg är att värdera objektets delområde (tätort A,B,C eller L) med hjälp av det genomsnittliga marknadsvärdet. Sedan måste trafikens synlighet och exponeringsvärden från fastigheten bedömas

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

(1,2 eller 3). Utöver dessa behöver fastighetens speciella egenskaper beaktas. Efter det kan värdet bestämmas med hjälp av det undersökningsresultat som bäst stämmer överens med den aktuella värderingssituationen.

Områdestyp/ Exponeringsgrad	Bullernivå i dB(A)				
	55	60	65	70	75
Tätort A	1		25 ⁴		
	2	0 ⁵	5-6 ³	13-15 ¹	
	3	0 ⁹ 1 ¹⁹	0 ²² 3 ²⁴	1 ¹⁵ 5 ¹³	0 ¹² 6 ¹¹
Tätort B	1			1,4 ²⁶	
	2			0 ²³ 0 ²⁹	
	3		0 ²⁸ 3 ³¹	3 ²⁷ 1 ³⁰	
Tätort C	1				
	2				
	3				
Landsbygd	1		10 ³³		20 ³²
	2		0 ³⁵	5 ³⁴	
	3		0 ³⁷	0 ³⁶	

Bild 1: Värderingsmatris för trafikkommissioner. ¹¹³

Exponenterna visar numret på det undersökningsresultat som tagits fram från någon av de ovan nämnda rapporterna 1 - 37. Med hjälp av den bullernivå som beräknats eller mäts kombinerat med exponeringsgrad och områdestyp kan

¹¹³ Matris, (bild), LVM- rapporten 1998:7 – Värderingsmodell för vägtrafikkommissioner; marknadsvärdeminskning för småhus, Gävle: Lantmäteriverket, 1998, flik 3 s. 3.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

värdeinsnkningen tas fram direkt från matrisen. De siffror som är i fetstil är statistiskt säkerställda och de som är kursiverade kan vara statistiskt säkerställda. Tätort A beskrivs som ett exklusivt område, tätort B normalexklusivt område, tätort C lågexklusivt område och L Landsbygdsområde. Bullernivån ska beräknas i enheten dB(A). Exponeringsgrad bedöms utifrån hur visuell vägen är i förhållande till fastigheten/tomten.

4.4 Trafikbuller och fastighetersvärde en hedonisk regressionsanalys av Mats Wilhelmsson

Det finns även en doktorsavhandling med en annan studie inom området. Mats Wilhelmsson gjorde delundersökningar på fastigheters marknadsvärdepåverkan till följd av bullerstörningar. Undersökningen redovisades i fem olika uppsatser. I den femte uppsatsen utförde han en undersökning i förorten Ängbyplan i Stockholm med hjälp av hedonisk metod. Där fanns ett relativt homogent område. Wilhelmsson kom fram till fyra huvudsakliga slutsatser.

1. Det går att uppskatta betalningsviljan för en marginellt reducerad bullernivå med hjälp av hedonisk metod.
2. Den empiriska analysen indikerar att fastigheter med lägre bullerstörning har ett högre värde än liknande hus med högre bullerstörning. Korrelationen mellan bullernivån och huspriserna i Ängbyplan visade sig vara negativ.
3. För varje dB(A) som ökar minskar försäljningspriser med ca 6000 SEK när bullernivån ligger under 68 dB(A) och 4000 SEK när bullernivån ligger över 68 dB(A) .

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

4. För varje dB(A) så påverkas fastighetsvärdet med ca 0,5-5 %. Ett hus som är värt 1 000 000 SEK skulle säljas för 750 000 om den befinner sig nära en väg med hög bullerintensitet, vilket är en värdeminskning på 25 %.¹¹⁴

¹¹⁴ Mats Wilhelmsson, Trafikbuller och fastighetsvärde en hedonisk regressionsanalys, Stockholm: KTH, Institutionen för fastigheter och byggande, Avdelningen för bygg- och fastighetsekonomi, 1997.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5. Rättsfallsstudie och resultat

För att bedöma storleken på skadorna som uppstår på grund av trafikkommissioner kan man undersöka prejudikat som finns. De fyra mål från HD och Mark- och miljööverdomstolen som kommit att påverka hur miljö- och företagsskador ska bedömas plus annan praxis har sammanfattats nedan. Hur har domstolarna bedömt marknadsvärdepåverkan på grund av buller, avgaser, damm, vibrationer, strålkastarljus, väsentligt ökad insyn, förändrade växtförhållanden, ökad vindkänslighet och kraftig förföljning av området i praxis?

5.1 Högsta instans

5.1.1 NJA 1977 s. 424 - Värmdöålet: Statistiskt baserad bedömning får genomslag för första gången.

5.1.1.1 Sammanfattning

Målet handlar om en ersättningstvist vid omläggning av väg 74 Stockholm-Gustavsberg, så kallade Värmdöleden. Vägomläggningen berörde bland annat småhusfastigheterna som tillhörde Bernt La, Artur J, Birger L, Sigurd Sv och Eskil S. HD tillämpade Trafikbullerutredningens (TBU) gränsvärden för ny trafikled om 35 dB(A) inomhus och 60 dB(A) utomhus. Bullernivåerna som fastigheterna utsattes för var enligt HD allmänt förekommande i centrala delar av tätorterna, men inte i ytterområden. Marknadsvärdeminskningen bedömdes till mellan 11 - 16 %, från dessa värden drogs det bort ett toleransavdrag på 5 %. Se bilder på fastigheten och exponeringen av vägen i *bilaga 1*. Det aktuella vägavsnittet sträcker sig cirka 2 kilometer och öppnades för trafik i juli 1975. Vägen hade inte utmärkts som motorväg då och hastighetsbegränsningen var 90 km i timmen. På grund av Skurusundsbron som skulle byggas om blev den

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

aktuella vägen en aning smalare än resten av Värmdöleden. Den gamla Värmdövägen löpte ca 350 m norr om den nyöppnade vägsträckan.

5.1.1.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

HovR

Baserat på undersökningsresultaten som Thomas Hammar hade tagit fram räknade Vägverket fram eventuella marknadsvärdeminskningar. Vägverket räknade på tre olika scenarier där alla hade en hastighetsbegränsning på 90 km i timmen. I alternativ A utgick man ifrån mängden trafik år 1975 vilket understeg 14 000 fordon/dygn. Alternativ B motsvarade trafikförhållandena år 1978 och låg på ungefär 14 000–18 000 fordon/dygn. Det sista alternativet C gällde trafikmängden år 1985 och detta antogs skulle uppgå till 18 000–22 000 fordon/dygn. Baserat på bullernivåerna bedömde Vägverket att La:s, J:s och L:s fastigheter föll under samma kategori som de mest utsatta fastigheterna i Hammars undersökning. Sv:s och S:s fastigheter hade däremot likställts med mellanfallet av normalvilla. *Tabell 5* nedan visar marknadsvärdeminskning i procent för de berörda fastigheterna i de fyra olika alternativen som beräknades fram av vägverket.

Tabell 5: Visar den procentuella marknadsvärdepåverkan vid olika trafikmängder.

Alt A		Alt B		Alt C		
dB (A)	Värdeminskning %	dB (A)	Värdeminskning %	dB (A)	Värdeminskning %	
66	11,9	67	13,1	68	14,7	La
64	9,2	65	10,4	65,5	11,8	J
65	10,4	66	11,9	66,5	13,0	L
59	7,0	60	7,6	62,5	10,7	Sv
61	8,7	62	9,6	62,5	10,5	S

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

HovR:n besökte platsen för att bilda sig en uppfattning om den rådande bullerintensiteten och undersöka andra störningar som uppkommit på platsen till följd av den färdigställda leden. Det som observerades för La:s, J:s och L:s fastigheter var att alla tre låg på mark som i princip var på samma höjd som vägen. Den allra största delen av fastighetens uteplats var belägen mellan vägen och huset. HovR:n bedömde att bullerintensiteten var stark att det inte kunde anses vara trivsamt att vistas på tomten. Det visade sig att J:s fastighet även hade en hög bullernivå inomhus som hördes starkt. Angående insynen dvs fastigheternas exponeringsgrad i förhållande till vägen ansåg HovR:n den som stor. Enligt anmärkta förhållanden hade de tre fastigheter utsatts för alla negativa effekter som vägen orsakade.

Beträffande Sv:s och S:s fastigheter bedömde HovR:n att situationen på platsen var annorlunda. Fastigheterna befann sig på en högre marknivå än vägen. Det fanns en flera meter lång och brant sluttande skärning. I södra delen av S:s fastighet närmast vägen låg det kvar delar av en bergsklack och huset låg på bergsklacken ungefär fem meter över vägbanan. Bergsklacken sträckte sig även in på den sydöstra delen av Sv:s fastighet och även den låg på en högre höjd, dock en höjd som var en aning lägre än S:s tomt. Topografien på de två ovan nämnda fastigheterna, framför allt på S:s fastighet, ska enligt HovR:n mening hjälpt till att dämpa olägenheter till följd av trafikleden. HovR:n konstaterade att bullerstörningarna på Sv:s och S:s hus inte var lika kraftiga som de tre andra fastigheterna. Utöver mindre bullerstörningar var S:s fastighet även helt skyddad mot strålkastarsken från leden tack vare markförhållandena. Sv:s fastighet hade även den till viss utsträckning liknade skydd. S:s hus var belägen på den nordliga delen av fastigheten dvs bort från vägen vilket också skyddar för immissioneffekterna från vägen. Trots att S:s fastighet hade en uteplats som uppenbarligen var mer skyddad än Sv:s var den i jämförelse med La:s, J:s och L:s fastigheter betydligt mer skyddad från störningarna enligt HovR:ns mening.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Utöver de topografiska fördelarna hade Sv och S en betydligt större möjlighet att anordna ytterligare skydd så som bullerskärm på sina fastigheter.

Trafikbullret varierade enligt beräkningar mellan 29 - 42 dB(A) inomhus dagtid och mellan 54 - 67 dB(A) utomhus dagtid vid en tillåten högsta hastighet av 90 km/tim. HovR:n beslöt att det rådande trafikförhållandet skulle ligga till grund för värderingen. Eftersom det ansågs råda osäkerheter vid bedömning av en framtida trafikutveckling. De nivåer som presenteras av vägverket tydde på att La:s, J:s och L:s fastigheter hade högre värden än för de två andra fastigheterna vilket också stämde överens med det som HovR:n iakttagit på platsen.

Hammars undersökning var utförd på ett par fastigheter belägna i ett villaområde som liknar Björknäs vilket gjorde resultatet av ett stort intresse i målet. Enligt Hammars undersökning minskar en normal småhusfastighet med cirka 20 % när den utsätts för ekvivalent ljudnivå utomhus på cirka 71 dB(A). HovR:n bedömde att La:s, J:s och L:s befinner sig inom denna villakategori även om de hade något lägre bullernivå precis som Vägverket. Sv:s och S:s fastigheter hade däremot inte drabbas i lika stor utsträckning av immissionseffekterna. De var skärmade från vägen men bullerstörningen var subjektivt mycket. Den uppmätta bullernivån låg på cirka 64 dB(A). Dessa två fastigheter skulle i Hammars undersökning hamna i kategorin av villor som minskade med knappt 12 % av marknadsvärdet. När de aktuella bullernivåerna ställdes i relation med Hammars undersökning fick man ut värdeminskning på 13,1, 10,4, 11,9, 7,6 respektive 9,6 % eller i kr räknat cirka 40 000, 27 000, 26 000, 14 000 respektive 13 000.

Enligt HovR:n mening kan inte Hammars undersökning användas direkt av. Det finns flera faktorer att ta hänsyn till. I detta mål syftade HovR:n på individuella faktorer som husets belägenhet på tomten och de större eller mindre möjligheterna att genom särskilda anordningar motverka olägenheterna av vägbygget. Hänsyn måste tas till ett osäkerhetsmoment som kan ha varit ett faktum vid framtagning

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

av undersökningen. Därmed måste undersökningsresultaten tolkas och beaktas med en viss försiktighet.

Sammanfattning av bedömningen

HovR:n gjorde slutligen en samlad övervägning av alla de förlagda utredningarna för att göra en skäligen bedömning av marknadsvärdeminskningen som uppkommit på fastigheterna till följd av att vägföretaget förorsakade immissionsskador. Värdeminskningen bedöms till ett belopp på: 50 000 kr för La:s fastighet, 40 000 kr för J:s fastighet, 35 000 kr för L:s fastighet, 20 000 kr för Sv:s fastighet och 15 000 kr för S:s fastigheter. HD fann att de i HovR:n angivna värdeminskningar av fastigheterna till följd av immissionsskadorna skulle kvarstå. Angående tvisten om huruvida trafikens utveckling skulle tas i beräkning hade HD samma inställning som HovR:n. Eftersom utvecklingen inte kunde förutses med tillräckligt hög säkerhet skulle den rådande trafiken beaktas. Det diskuterades dock att en presumtiv köpare antagligen skulle värdera fastigheten lägre till följd av en framtida trafikutveckling.

5.1.1.3 Kommentar

HDs avgörande i detta mål blev en ledning till att använda mer statistisk grundad undersökning. Trots att HovR:n klargjorde att den utredning som Hammar tagit fram skulle tillämpas var det tydligt att den inte skulle tas rakt av. Hammar fick själv yttra sig om undersökningens tillämpbarhet. Han förklarade då att brister vid generalisering inte beror på att sambanden varierade mellan de oberoende variablerna. Han menade att det är boendenas attityd som gör tillämpningen av utredning i andra situationer bristande. Närhet till kommersiell, kulturell och social service innebär mer tolerans av störning och tvärtom vid avstånd till sån service. HovR:n beaktade utöver dessa även områdets topografi. Höjdnivå skillnad på husets och vägen ansåg vara avgörande i hur mycket störningen påverkar fastighetsägaren. Utöver det ansågs möjlighet att upprätta bullerskydd som en viktig faktor för värdepåverkan. Mängden trafikflöden är kopplad till

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

störningens intensitet, det blev dock klart att framtida trafikutveckling inte kunde ligga till grund för värderingen eftersom den inte kunde bedömas med tillräcklig säkerhet. Bedömningen av marknadsvärdepåverkan av fastigheterna hänförde sig så gott som helt till vägtrafikbuller. Målet är därmed mer vägledande vid bullerskador och mindre i andra trafikkommissioner.

5.1.2 NJA 1999 s. 385 Dalarö-målet: Estetisk störning ansåg ha orsakat störst värdepåverkan på småhusen.

5.1.2.1 Sammanfattning

Den 22 juni 1988 tog staten fram en plan som innefattade framdragning av en väg längst västra stranden av Smådalarö i sträckningen norrut från bron mellan Dalarö och fastlandet. Ägare av respektive fastigheter Dalarö 5:12, 5:22 och 7:25 plus två andra fastighetsägare väckte talan mot Haninge kommun i Stockholms TR. Vägen hade anlagts helt och hållet på Haninge kommuns mark och det handlade därmed endast om miljöskada. Fastighetsägarna menade att den aktuella delen av Dalarö utgjorde ett ostört fritidsområde medan kommunen menade att Dalarö var en typisk tätortsbebyggelse. En annan tvist i målet var huruvida bullernivåerna för fastigheterna skulle ha utgångspunkt i årsmedeldygn eller i trafikflöden per somarmedeldygnstrafik? Skadorna bedömdes som allmänvanliga men inte ortsvanliga, skälighetsavvägning gjordes. Området hade en speciell karaktär av skärgårdsmiljö, därmed skulle skada inte behöva tålas av fastighetsägarna. Gällande den estetiska påverkan ansåg domstolen att förändringen av landskapsbilden var stor till mycket stor och därför inte längre stämde överens med Dalarös skärgårdsmiljö. Den estetiska störningen var större än bullrets skador. Fastigheterna bedöms slutligen ha tappat 8 %, 12 % respektive 10 % av marknadsvärdet. Det drogs av 5% på marknadsvärdeminskning eftersom toleransavdrag gällde. Se bilder på fastigheten och exponeringen av vägen i *bilaga 2*.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5.1.2.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

Enligt HDs mening hade Dalarö en relativt homogen karaktär, området bestod till största delen av friliggande enfamiljshus där ett enhetligt gatunät saknades. Det konstaterades att Smådalarövägen var den största genomfartsvägen därtills. För att ta sig till Smådalarövägen fick man tidigare köra på den mycket smala genomfartsvägen med en hastighetsbegränsning på 30 km i timmen. Med detta som utgångspunkt kunde det konstateras att Smådalarövägen hade haft en betydande förändring på orten. Störningen var därmed inte att se som ortsvanlig.

Buller

Parterna var oense i målet om huruvida det var de ekvivalenta ljudnivåerna eller maxnivåerna, årsgenomsnittet för trafiken eller medeltrafiken på sommaren som skulle ligga till grund för bedömningarna. Ragnar Rylander, professor i miljömedicin vid Göteborgs universitet hördes som vittne i målet. Ragnar hade bland annat varit med och tagit fram de allmänna råd Buller inomhus och höga ljudnivåer (SOSFS 1996:7). Enligt Ragnars mening var dygnsekvivalenta ljudnivåer ett dåligt mått på bullerstörningar hos människor, han menade istället att maximalnivåer bör tillämpas. HD valde trots Ragnars synpunkt att i första hand använda de ekvivalenta dygnsnivåer som tagits fram för bedömning av bullerstörningarnas omfattning och intensitet, dock med viss hänsyn till maximalnivåer. Bullerstörningarna beräknades enligt den så kallade nordiska beräkningsmodellen.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Tabell 6: De ekvivalenta ljudnivåerna och maxnivåerna som använts i målet.

	Dalarö 5:22	Dalarö 5:12	Dalarö 7:25	
Ekvivalent ljudnivå frifält vid ÅDT, dB(A).	51	48	49	53
Ekvivalent ljudnivå frifält vid SDT, dB(A)	51	49	49	54
Maxnivå inomhus dB(A)	40	37	45	47
Exponeringsgrad	2	2	2	

ÅDT bedömdes till cirka 1350 och SDT till cirka 1750 fordon. Den tunga trafiken bedöms ligga mellan 4-5 %. Parterna har varit oense om det är trafikförhållandena sommartid eller den genomsnittliga årstrafiken som är relevant. HD konstaterade som TR och HovR att årsgenomsnittet ska användas som underlag för störningsbedömningen eftersom fastigheterna används som permanentboende. Enligt kommunen passerade cirka fyra lastbilar per natt och därför översteg inte de rekommenderade värdena, 45 dB(A) max 5 gånger per natt.

Av utredningen framgick att fastigheterna lidit av särskilt hög bullerstörning under sommartiden, det uppmätta värdet på uteplatserna låg mellan 65-82 dB(A). På grund av T-korsningen som var belägen söder om bron över Dalarö kanal utsattes fastigheterna av väldigt höga bullerstörningar till följd av att fordonen behövde accelerera efter korsningen. Fastigheterna var också belägna på eller i anslutning till en stark sluttning mot vägen vilket ansågs försvåra eventuella installationer av sedvanliga anläggningar för skydd mot bullerstörningar. Det fanns också bara begränsade möjligheter för fastighetsägarna att förlägga uteplatserna på sådant sätt att störningarna skulle motverkas. Enligt HDs mening rådde ingen tvekan om att fastigheterna hade låga förutsättningar att begagna fastigheterna och att ägarna

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

blivit utsatta för kännbara obehag. Detta gällde framförallt uteplatserna under sommarperioder.

Estetisk

Enligt HD ska estetisk störning samt förändrade växtförhållanden och ökad vindkänslighet prövas samtidigt. Parterna hänvisade till de bedömningar som tagits fram av Tyréns Infrakonsult angående den estetiska inverkan som Smådalarövägen har haft på fastigheternas omgivning. Enligt dessa bedömningar överensstämde inte den omgivande miljön med den förväntade bilden av en skärgårdsmiljö. Vägen hade påtagligt förändrat landskapsbilden av det tidiga området. Förändringarna bedömdes till mellan stor och mycket stor eftersom den hade haft en stor kontrast till öns övriga kulturmiljöer och skärgårdskaraktär.

Den förändrade landskapsbilden för Dalarö 5:22 bedöms stor till mycket stor. Trots de höga störningsvärdena ansågs de negativa effekterna av vägen en aning reducerade tack vare höjdskillnad på ca 10 meter över vägen. Förändringen av mikroklimatet samt utblickar och vyer från fastigheter bedömdes som måttligt. Förändringen för tomtens användning och funktion bedömdes som måttlig och stor. Det ansågs att den nedre delen av uteplatsen kan åtgärdas så att den största delarna av den negativa effekten kan motverkas. Övre delen av uteplatsen ansågs också som påtagligt påverkad, där fanns dock inget som förhindrar användandet ur ett visuellt perspektiv. Utöver det ansågs fastigheten vara utsatt för en stor barriäreffekt till följd av vägen samt att uteplatsen längst vägen utsattes för högt buller.

Fastigheten Dalarö 5:12 hade en landskapsbild som förändrats från stor till mycket stor. Denna fastighet låg också på en höjd 10 meter över vägen vilket reducerade de negativa effekterna från vägen en aning. Förändringen av mikroklimatet samt utblickar och vyer från fastigheter bedömdes som måttlig. Användningen och funktionaliteten av fastigheten bedöms också som måttlig.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Barriäreffekten var stor och samtliga delar av uteplatsen var utsatta för buller. Det ansågs vara svårt att kompensera för de negativa effekterna för huvudbyggnadens uteplats och veranda. Förändringen sågs som påtaglig men inte så pass att det förhindra användandet ur ett visuellt perspektiv.

För Dalarö 7:25 ansågs skadan vara mest tydlig i nordsidan av huset, där bedöms skadan som mycket stor samt svår att åtgärda. Resten av tomten tycktes emellertid ha blivit påverkad av en måttlig störningsnivå. Mikroklimatet sågs ha en liten till måttlig förändring. De flesta förändringarna bedöms ligga mellan måttlig och positiv nivå. Utblickar och vyer bedömdes som måttliga eller positiva medan tomtens användning och funktioner ansågs ha förändrats på ett måttligt sätt. Uteplatserna och verandan var vända mot vägen vilket ökar upplevelsen av bullerstörning. Barriäreffekten bedöms som mycket stora och irreversibla.

Sammanfattning av bedömningen

Det presenterades tre värderingar från olika värderare. Eftersom området bara hade en begränsad mängd försäljningsmaterial bedömde HD att Johansson och Gustafsson värderingar var osäkra då dessa till största del var baserade på erfarenhet. Hammars undersökning var uppbyggd på faktiska försäljningar på områden som tidigare drabbats av liknande störningar. HD ansåg därmed att hans beräkningar var de mest objektiva. Baserat på utredningen bedömde domstolen att den estetiska störningen hade orsakat den största skadan. Mot bakgrund av undersökningarna bedömde HD marknadsvärdeminskning till 8 % för Dalarö 5:22, ca 12 % för Dalarö 5:12 och ca 10 % för Dalarö 7:25.

5.1.2.3 Kommentar

Parterna var oense om bedömningen skulle utgå ifrån ett ostört fritidsområde eller ett typisk tätortsområde. En väg genom en tätort eller en väg förbi ett tidigare ostört villaområde har inte samma påverkan på fastighetsvärdet. Förutom att mäta störningsnivåer på trafikimmissionerna krävs en korrekt bedömning av områdets

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

karaktär. Hur stor påverkan blir är delvis kopplad till områdets karaktär. Samma störning kan få olika konsekvenser och därmed behöver bedömningen ske på ett korrekt sätt. Det gjordes klart att det genomsnittliga årstrafiken skulle ligga till grund för bedömning av störningen eftersom det handlade om permanenta bostadsfastigheter. Det gjorde också klart att det framförallt är den ekvivalenta dygnsnivåer som skulle användas med en viss hänsyn till maximalnivåer. Den estetiska störningen ansågs ha orsakat störst skada. Bedömningen av landskapsförändring och den estetiska störningen var mycket subjektiva. Skadan beskrevs med ord som positiv, måttlig, stor och liten. Detta ger inte en klar bild på storlekarna och blir väldigt svårt att tillämpa framöver.

5.1.3 NJA 2003 s. 619 Ålbergamålet: Minskad möjlighet på jakt ersätts som miljö- och företagsskada.

5.1.3.1 Sammanfattning

Målet handlar om en omläggning av väg E4 i Södermanland som skedde med stöd av en arbetsplan som vann laga kraft i maj 1992. Omläggningen berörde bland annat jord- och skogsbruksfastigheterna Stora Lida 3:1 och Ålberga Gård 3:1. Parterna var oense om hur stor marknadsvärdeminskning som uppkommit till följd av företagsskadan. Gårdscentrumet på Stora Lida 3:1 låg cirka 200 meter norr om den gamla E4 och cirka 800 meter söder om nya E4. På grund av omläggningen hade fastigheten blivit uppdelad i tre delar. Hastighetsgränsen på den gamla vägen var 90 km i timmen medan den nya vägen hade en gräns på 110 km i timmen. Den ekvivalenta ljudnivån i markplanet var innan nya vägen 61 dB(A) och reducerades därefter till 49,5 dB(A). Ålberga Gård 3:1 hade däremot sin gårdscentrum cirka 300 meter norr om den gamla vägen och cirka 600 meter söder om den nya E4an. På den sträckan var hastigheten tidigare 70 km i timmen och 110 km i timmen på den nya sträckan. Bullernivån som mäts på markplan

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

efter omläggningen var 47,5 dB(A). Se bilder på fastigheterna och exponeringen av vägen i *bilaga 3*.

5.1.3.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

Domstolen observerade på plats att området blivit stört av buller och landskapet förfulats. Norr och söder om motorvägen har tidigare ostört område berörts, framför allt vid Ålbergaån där motorvägen dragits fram över öppen mark på en brokonstruktion. Det konstaterades att motorvägen inte var synlig från huvudbyggnaden på Stora Lida, samt att vägen knappt var synlig från huvudbyggnaden på Ålberga Gård. Den samlade bedömningen var att bullernivåerna och ingripandet på naturen var påtagliga men inte mer omfattande än vid normalt fall, när en ny väg dras igenom ett nytt jord- och skogsbruksmark som tidigare varit orört. Det var dock ostridigt att nya E4 hade påverkat områden norr och söder om motorvägen som tidigare varit ostört.

Bortsett från jaktskadan ansåg man att de positiva effekterna av den nya vägen vägde mer än de negativa. Bullerstörningarna och de estetiska störningarna hade blivit uppvägda av de positiva effekter på fastigheternas marknadsvärden som nya E4 haft. Enligt vad som angetts kunde man inte säkert säga att fastigheten tidigare hade attraherat en speciell köpkategori som fallit bort när nya E4 drogs över fastigheterna. Eftersom boendemiljön på respektive huvudbyggnad förbättrats efter nya E4 menade man att de snarare blivit mer attraktiva för denna kategori köpare. Värdeökningen på bostadsvärdet bedömdes till 100 000 kr för både Stora Lida och Ålberga Gård. De utredningar som presenterats i HD ansågs inte ha tillräcklig stöd för omprövning av bedömningen. Någon ersättning utgick därmed inte till fastighetsägarna för dessa skador.

Det framgick dock tydligt att nya E4 haft en stor inverkan på jaktmöjligheterna i området. Parterna var eniga om att den skadade jaktarealen motsvarar en totalskadad areal om 145,5 hektar för Stora Lida och 124,5 hektar för Ålberga

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Gård. Jaktmarken i fråga hade bedömts som mycket god för bl.a. kronhjort och vildsvin. Den minskade jaktmöjligheten hade i sin tur bidragit till ett minskat marknadsvärde på fastigheten. Det var tvist i HD om hur man ska beräkna värdet på jaktmark och vilket genomslag jaktskadan hade fått på fastigheternas marknadsvärde. Oenigheten handlade bland annat om vilken kalkylränta som skulle tillämpas samt vilken nivå som skulle sättas på jaktarrendet.

Den marknadsmässiga arrendenivån 125 kr per hektar/år användes, värdeminskningen bedömdes motsvara 15 årsskador. Det gav en värde på cirka 18 100 kr för Stora Lida och cirka 15 500 kr för Ålberga Gård. Lantmäteriets rekommenderade värde för M-faktor 10 (variera för olika delar av landet) användes för bedömning av marknadsvärdeminskningen vid normala jordbruksintrång med en bestämd årsskada. Enligt domstolen går det att anta ett större marknadsvärdepåverkan vid intrång på jaktmark än vid normal jordbruksintrång. I detta fall var det dessutom frågan om välbelägen jaktmark som ansågs vara mycket värdefull inte minst ur rekreationssynpunkt. Domstolen menade också att det var nödvändigt att ta hänsyn till att jaktmöjligheterna hade försämrats kraftigt inom det stora området mellan vägarna. Den slutgiltiga värdeminskningen till följd av vägen bedöms med stöd av anförda informationer till 275 000 kr för Stora Lida och 235 000 kr för Ålberga Gård.

5.1.3.3 Kommenta

Trots högre hastighet hade bullerstörningarna på gårdscentrumen minskat. Boendemiljön vid bostadsfastigheten hade förbättrats till följd av den förändrade bullersituationen. Den estetiska störningarna ansågs bara ha en märkbart negativ inverkan på rekreationsvärdet men var inte lika betydande för jakt och boende. Barriäreffekter till följd av motorvägen ansåg ha negativ inverkan på jakten men mindre påverkan på rekreationsvärdet. Domstolen avgjorde att trafikkommissionerna bara hade betydande påverkan på jaktvärdet. Enligt

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

ersättningsreglerna är utgångspunkten att fastighetsägaren ska ha samma förmögenhetsställning efter intrånget som innan den uppstod. I denna situation menade man att företagsnyttan på delar av fastigheten hade vägt över företagsskadan. Därmed bedömdes att ersättning endast skulle utgå för jaktskadan.

5.1.4 MÖD 2013:42 Vikendomen: Flera enskilda trafikkommissioner lyfts fram och diskuteras.

5.1.4.1 Sammanfattning

B P och P P (Makarna P) var sedan 1992 bosatta på fastigheten X i Höganäs kommun. Målet handlar om störningar som uppkommit på bostadsfastigheten X belägen på landsbygden strax utanför ett samhälle. Störningen hade uppkommit till följd av att väg 111 dragits om år 2007 och att ett 450 meter långt bullervall bebyggts längst med vägen. Mark- och miljööverdomstolen bedömde att störningarna definitivt uppfyllde väsentlighetsvillkoret. Störningar från vägen ansågs vara allmänvanliga men ej ortsvanliga. Bullernivåerna var under det föreskrivna riktvärdet på 55 dB(A). De sammanlagda skadorna från alla typer av störningar från vägen bedömdes uppgå till ca 5 % av det oskadade marknadsvärdet vilket lämnade fastighetsägarna utan ersättning. Se bilder på fastigheten och exponeringen av vägen i *bilaga 4*.

5.1.4.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

I målet har två värderingsutlåtanden redovisats av två skilda värderare vardera på uppdrag av motparterna. Fastigheten i fråga var belägen strax utanför Viken i ett område som inte hade blivit detaljplanelagt. Fastigheten låg på 3 461 kvm och användes i första hand som bostadsfastighet. En bullervall hade anlagts likt en båge utanför fastigheten ca 200 meter söder därom. Vägen som byggdes var en 2+1-väg med en bredd på 13 meter och en hastighetsgräns på 100 km/h. När

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

trafikmängden mättes år 2009 låg det på cirka 8020 fordon/dygn, varav 480 av dessa bestod av tunga fordon.

M G som anlitas av makarna P och D N hade baserat sin värdering på de faktiska förhållandena på platsen, tidigare rättsfall och värderingsmodell för vägtrafikbuller (LMV-rapport 1998:7). M G hade även i sin värdering vägt in en egen utredning av värdeförändringar längs väg E6 mellan Kungälv och Uddevalla. D N hade tagit fram ett värderingsutlåtande på uppdrag av Trafikverket. Precis som på M G har värderingen baseras på de faktiska förhållandena, lantmäteriets värderingsmodell samt en undersökning av Hammar Locum Metior *"Värdeinverkan på permanenta bostadshus på landet av stora trafikleder"*. Enligt Mark- och miljööverdomstolen bedömningar var D N:s tillvägagångssätt att föredra. Vid värdering av skador som uppkommit kring en större väg menade de att diagram som Hammar Locum Metiors tagit fram ska användas. M G har i sin värdering till stor del utgått från bedömda skadenivåer, både i rättsfallen och i sin egen utredning, utan att ställa dessa i relation till de störningsnivåer som var aktuella i de olika fallen.

Det konstaterades att fastigheten var särskilt svåranalyserad på grund av bristande jämförelseobjekt. Mark- och miljööverdomstolen beaktade att D N enbart okulärbesiktigt fastigheten och inte värderat komplementbyggnaderna. Enligt Mark- och miljööverdomstolen mening var värderingen trots detta jämförbar. De vederlagda modeller och utredningar ska bara ses som en utgångspunkt, det är i bedömningen som den slutgiltiga avvägningen ska göras baserat på fastigheternas specifika förhållanden.

Buller

Det rådde skilda uppfattningar om bullernivåerna och Mark- och miljööverdomstolens bedömde att makarna P uppgivna värden skulle användas, ca 55 dB(A). I tidigare ostört läge sa domstolen att en nivå på 55 dB(A) kan ha en

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

marknadsvärdepåverkan på cirka noll till tio % beroende på exponering mot vägen. Marknadsvärdepåverkan kan dock variera till följd av andra faktorer.

Vibrationer

Fastighetsägarna hade redogjort för hur trafiken på vägen orsakat vibrationer i deras boende. Detta ska ha visat sig tydligt när tunga lastbilar kört förbi. De hade förklarat hur glas i vitrinskåpet ska ha klirrat på grund av detta. Trafikverket bestred däremot detta påstående och hänvisade till miljökonsekvensbeskrivningen. De undersökningar och bedömningar som gjorts angående vibration gällande vägprojekt tyder på andra förhållanden menade Trafikverket. Enligt deras erfarenhet av gällande geologiska förhållanden i området kan vibrationerna som uppkommit inte stämma överens med de nivåer av störning som fastighetsägarna påstått sig ha upplevt.

Enligt Mark- och miljööverdomstolen fanns inget skäl att betvivla det fastighetsägarna beskrivit angående klirrar i vitrinskåpet. De undersökningar som Trafikverket åberopat hade i vart fall inte bedömts kunna motbevisa det som påståtts. Det fanns inte heller någon närmare utredning om störningens frekvens. De värderingsmodeller som värderarna tagit fram har inte vibration som ingångsvariabel. Detta behöver dock inte innebära att någon eller några av de fastigheter som använts vid framtagning av modellerna inte lidit av vibrationsstörningar. Mark- och miljööverdomstolen förklarade vidare att de intensiteter av vibrationerna inte kan anses vara tillräckligt stora för att anses ha en tillräcklig påverkan på den totala skadan. Med det sagt förklarade Mark- och miljööverdomstolen att någon höjning på den bedömda skadenivån inte behöver göras till följd av vibrationer.

Insyn och ljusreflexer

När det kom till fastighetens exponeringsgrad mot störningskällan gjordes en insamling av information på plats. Den observation som gjordes på platsen tydde

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

på att personbilar på vägen endast kan ses på en grenad vägavsnitt mer än 250 meter sydost om bostadsfastigheten. Däremot kunde övre delen på bussar och lastbilar observeras på ett avstånd som låg på cirka 100 meter från bostadshuset. Dessutom fann Mark- och miljödomstolen inte skäl att betvivla de uppgifter B P lämnat om ljusreflexer utan dessa fick tas för gott. Mark- och miljööverdomstolen hade baserat på de insyn och ljusreflektion som observerats på fastigheten bedömt att exponeringsgrad låg lite under ”Exponering 2”.

Vägens barriäreffekt

När det kom till vägens barriäreffekt menade Mark- och miljööverdomstolen att det bör bedömas som begränsad. Marken öster om vägen utgjordes till största del av odlad mark, detta innebar att under stora delar av året kan, eller bör, den inte beträdas. Utöver det låg de flesta målpunkter i motsatt riktning från vägen. Trots detta bedömdes det att vägen hade en påtaglig barriäreffekt som inte kunde förnekas och ansågs ha en bidragande faktor till skadenivåer på fastigheten. Den anlagda s.k. koporten ansågs knappast vara särskilt betydande för att begränsa denna effekt.

Utsikten m.m.

Vägen hade påverkat fastighetens utsikt och därmed också dess marknadsvärde. Avgörande var hur eventuella köpare skulle uppleva vägens förhållande till fastigheten. Detta tyckte Mark- och miljööverdomstolen skulle ligga till grund för bedömning av störningens storlek. Domstolen menade att den upplevda närheten till vägen hade betydelse för marknadsvärdet. Det hade tidigare funnits möjlighet till en lång och öppen landskapsutblick från fastigheten. På grund av vägen hade möjligheten till ett öppet landskap försvunnit i östlig och nordlig riktning men fanns kvar i sydlig riktning. Den västliga utsikten hade inte påverkats av vägen, dock var utsikten på den sidan redan begränsad av det närliggande samhället Viken. Det var inte själva vägen som skymde utsikten utan bullervallen. Det kunde resonera för att bullervallen hade en utformning som smälte in väl i

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

landskapet, trots det bedömde domstolen att den hade försämrat utsikten. Det bedöms därmed att den förändrade utsikten medför en större marknadsvärdeminskning.

Luftföroreningar (avgaser, damm m.m.) från vägtrafiken

Det hade uppkommit föroreningar i form av ökade avgaser, damm mm. Dessa immissioner från den nya vägen hade däremot inte kunnat bevisas överskrida gällande riktvärden. Det menades att luftföroreningar redan finns i värderingarna, de ska ha samvarierat med buller och exponering. Mark- och miljööverdomstolen lyfte fram att vägens placering i förhållande till fastigheten har en betydande roll. Den förhärskande vindriktningen är syd- sydvästlig och vägen ligger öster och norr om fastigheten, därmed blir störningen mindre än normalt. Angående psykisk störning såsom oro för att barn och husdjur ska springa ut på vägen bedömde Mark- och miljööverdomstolen att det inte kan anses ha någon påverkan på själva marknadsvärdet på fastigheten.

Sammanfattning av bedömningen

Den sammanlagda bedömningen av alla skador gav en marknadsvärdeminskning på 5 %. Störningen ansågs vara vanligt förekommande i jämförliga förhållanden och störningen från väg 111 fick slutligen tålas utan ersättning.

5.1.4.3 Kommentar

Värderingen i målet har baserats på Hammars utredning samt Lantmäteriets värderingsmodell med justering för det aktuella området. Fastigheten låg precis utanför ett samhälle och det kan i avvägningen ha spelat roll för att fastighetsägarna fick räkna med en sådan utveckling. Det framgår också tydligt att den största störningen ligger i det estetiska, bullernivåer hade inte överstigit 55 dB(A). Marknadsvärdepåverkan på 5 % ansågs inte tillräckligt högt för att kompensation skall utgå.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5.2 Första instans

5.2.1 MMD M 4351-19: Ska ekonomibyggnad ingå i värderingen vid bedömning av marknadsvärdepåverkan? Ja, menar MMD.

5.2.1.1 Sammanfattning

Arbetsplanen "Omläggning och ombyggnad till motorväg av väg 40 Borås-Ulricehamn delen Dällebo-Hester samt indragning av väg" togs fram av Trafikverket 29 oktober 2010. Den nya vägen ersatte den gamla väg 40 som gick igenom Ulricehamn och var i drift oktober 2015. Per Johansson och Jenny Thuresson, ägare av fastigheten Ulricehamn Vist 10:54 anförde att vägen medfört skada på deras fastighet i form av buller och estetisk störning framför allt genom förfölning av utsikt. Fastigheten ligger cirka tre kilometer utanför Ulricehamns tätort och har en storlek på ca 6,78 hektar, varav omkring 5 hektar består av åker- och betesmark. Fastigheten är bebyggd med bostadshus som utgör ett permanentboende, plus en gäststuga/förråd. Där finns även ekonomibyggnader, maskinhall med verkstad, samt en med kontorsdel och en annan med lager/garagebyggnad. Se bilder på fastigheten och exponeringen av vägen i *bilaga 5*. Enligt Trafikverkets mening låg bullerstörningar under ersättningsgill nivå. Det som orsakar marknadsvärdeminskning i detta fall är kombinationen av buller och vägens synlighet, menade de. Vidare yttrade Trafikverket att endast bostadshuset med tillhörande tomtmark ska ses som påverkad av störningen. Trafikverket menade även att värderingen ska grundas på de faktiska bullernivåerna som förekommit på fastigheten.

5.2.1.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

I målet presenterades tre värderingsutlåtande från skilda värderare. Maria Nilsson värderade fastighetens oskadda värde till 3 900 000 kr, fastigheten är unik och saknar jämförbara jämförelseköp. Hon bedömde att utsikten mot vägen och bron

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

dominerade utsikten från fastigheten och bullernivåer låg på 50 - 65 dB(A) i hennes bedömning. Marknadsvärdeminskning bedömde hon därmed till 25 %, eller 975 000 kr. Den aktuella fastigheten är en typisk "hästgård" och kan inte värderas som en kommersiell jordbruksfastighet, menade Maria. Fastigheten ska ses som en enhet då marknadsvärden påverkas av boendemiljön på fastigheten snarare än avkastning från jordbruksmark. Det går därmed inte att endast utgå från bostadshuset och tomten som grund för värdering utan hela fastigheten ska ingå. Det finns en rad avgöranden där marknadsvärdeminskningen utgått från hela brukningscentrum. Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 juni 2019 i mål nr F 11702-18 öppnar till och med upp för en vidare tolkning av vad som ska utgöra brukningscentrum, menade Maria.

Mikael Sjöberg lantmätare och reg. fastighetsmäklare samt Dag Magnusson civilekonom och reg. fastighetsmäklare har bedömt skadan till 30 % av marknadsvärdet dvs 1 269 000 kr. Enligt deras bedömning var fastigheten i ostört skick värd 4 230 000 kr, varav 550 000 kr utgjorde markvärden och 3 680 000 kr utgjorde byggnadsvärden. De menade att vägen och bron var mycket påträngande och dominerade utsikten så pass att antalet spekulanter skulle minska kraftigt. För att hitta intresserade köpare krävs en prisreduktion på ca 1 269 000 kr.

Anders Sjöberg har använt sig av taxeringsvärdet för att bedöma marknadsvärdet på det ostörda värdet, 1 800 000 kronor. Han bedömde att väg 40 hade medfört en skada på ca 8 % av marknadsvärdet eller 150 000 kr. Han utgick i sin värdering från lantmäteriets modell som finns LMV-rapport 1998:7 "värderingsmodell för vägtrafikkommissioner" samt rapporten "Värdeinverkan på permanentbostadshus på landet av stora trafikleder, 1997-05- 30". Anders har utgått från den uppmätta bullernivå och fastighetens exponeringsgrad i förhållande till vägen för att få fram marknadsvärdepåverkan. I värderingen valde Anders att utesluta åkermark och ekonomibyggnader.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Med bakgrund av Maria Nilssons värderingsutlåtandet och egen iakttagelse har domstolen bedömt att vägen och bron har dominerat den största delen av utsikten på fastighetens brukningscentrum samt att den påverkats av en påtaglig bullermatta. Enligt domstolens mening är det framför allt fastighetens brukningscentrum som påverkats till följd av buller och visuella störningar. Det som hänfört sig till brukningscentrum är bostadshuset, dess tomt och ekonomibyggnaderna. Att utesluta ekonomibyggnaderna i värderingen och bara se till bostadshusets värdeförändring har enligt domstolen bedömts som alltför snävt. Vid bedömning av fastighetens marknadsvärde i ostört skick ska delar som bostadshuset, tomten och även närliggande ekonomibyggnaderna tas med.

Domstolen har efter egen iakttagelse konstaterat att fastigheten ligger mycket nära Ulricehamns centrum i en kyrkby. Fastighetens mark är kuperad med flera omgivande trädriddar vilket ger den omgivningen en lantlig känsla. Närheten till stormarknaden och industriområdet ansåg inte vara märkbar. Därmed konstaterade domstolen att fastigheten var tämligen ostörd innan byggandet av väg 40. Fastigheten har många ekonomibyggnader som alla bedöms vara i gott skick och relativt sammanhållna. Domstolen fann att fastighetens läge, utformning m.m. kommer rimligtvis att attrahera presumtiva köpare som söker en bostad kombinerat med småbruk på landet. I sådana situationer väger en lugn boendemiljö i ett lantligt läge mycket tungt enligt Mark- och miljödomstolens mening. Fastighetsmäklaren Mikael Sjöbergs uttalade sig om att fastigheten är lättsåld i oskadat skick på grund av de varierade egenskaperna som lyfts fram. Fastigheten är perfekt för någon som söker närhet till en tätort men befinner sig i ett ostört läge. Det korta avståndet till tätort driver dessutom upp fastighetspriser, konstaterade han. Mark- och miljödomstolen bedömde därmed den totala skadan till 25 % av värdet av fastighetens brukningscentrum i oskadat skick vid värdetidpunkten (4 914 000 kronor), det vill säga 1 228 500 kr.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5.2.1.3 Kommentar

Oenigheten mellan värderarna i detta mål har framför allt legat i huruvida ekonomibyggnader ska inkluderas i värderingen vid bedömning av marknadsvärdeminskningen. Enligt mark- och miljödomstolen blir värderingen alldeles för snäv om värderingen endast grundas på bostadshuset och tomten. Domstolen bedömde att Maria Nilssons värdering skulle ligga till grund för bedömningen av skadans storlek. I sin värdering utgick Maria från att fastigheten var en typisk "hästgård" vilket gör att den inte kan värderas som en jordbruksfastighet. Det framgår i målet hur Maria använt sig av i praxisetablerade modeller för bedömning av marknadsvärdeminskningen. Troligtvis på liknande sätt som Anders använt sig av Lantmäteriets värderingsmodell, tidigare rättsfall samt egna slutgiltiga justeringar. Diskussionerna i detta mål skiljer sig inte märkbart från äldre mål. Anmärkningsvärt är att det skiljer sig ganska mycket mellan lägsta och högsta värdeminskningen 8-30 %. Detta kan givetvis beror på skilda utgångspunkter, där det varit oklart om brukningscentrum ska vara inkluderat eller inte. Eftersom det saknats bra ortsprismaterial med jämförbara köp blir det redan i bedömningen av fastighetens oskadda värde svårt att vara helt överens. Det verkar inte som att de uppmätta bullernivåerna överstiger de accepterade nivåerna, däremot är exponeringsgraden stor. Den estetiska skadan har därmed varit den mest avgörande delen.

5.2.2 MMD M 3861-21: En värdering på ortsprismaterial utesluts.

5.2.2.1 Sammanfattning

Under åren 2018-2020 byggde Trafikverket en ny mötesfri väg för Europaväg E20. Vägen passerade då nära fastigheten Alingsås Bälunge 6:17. Fastigheten är bebyggd med ett åretrunthus och hela fastigheten är knappt 3 000 kvadratmeter. Värdet på fastigheten innan vägen bedömdes till 4,4 miljoner kr. De störningar

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

som lyfts fram av fastighetsägarna var buller, ljusstörningar från strålkastare samt estetisk förfölning av utsikten. Tidigare låg vägen knappt en kilometer från Bälinge 6:17, den nya vägbanan förlades 60 meter från bostadshuset på Bälinge 6:17. Det anlades en bullervall ca 40 meter från bostadstomtens gräns försedd med viltstängsel i metall. Se bilder på fastigheten och exponeringen av vägen i *bilaga 6*.

5.2.2.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

Trafikverket bedömde bullernivån inom fem år till ca 52 dB(A). Enligt trafikverkets mening hade vägen kommit närmare och blivit synlig dock menade de att vägen varit synlig tidigare också. Störningen som tillkommit enligt dem är den ökade bullernivå från 43 dB(A) till 51 dB(A) (och inte från helt tyst till 51 dB(A)). De menade också att den uppförda vällen medfört att vägens intryck på fastigheten blir begränsat. Fastighetsägarna förklarade att den gamla vägen inte gav upphov till trafikbuller som upplevdes som störande i boendemiljön. Vägen var tvåfilig med lägre hastighet samt att den ska ha varit estetiskt väl integrerad i landskapet, de förklarade att den nya är helt oskyddad. Den ska enligt fastighetsägarna bara vara avskärmd på vissa delar med hjälp av bullervallen.

I målet har fem olika värdeutlåtanden lyfts fram, varav tre också har hörts muntligen. Trafikverket har anfört sig till markförhandlare Magnus Carlstedts utlåtande med en värdepåverkan på 8 - 10 %. Carlstedts värdering var matematiskt grundad. Detta i försök att uppdatera de sedvanliga värderingsmodellerna. Domstolen fann dock värderingen som osäker, bland annat uppmärksammade de att standardpoängen i jämförelsematerialet varierade för mycket. Utöver det kommenterade domstolen på tydlighet i begreppsbeskrivning, samt att det inte framkom hur metoder som använts för att ta fram bullernivåerna hade valts.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Peter Strand uppskattade värdeminskningen till 25 % eller 900 000 kr (december 2016), på uppdrag av Trafikverket.

Anders Sjöberg uppskattade värdeminskningen till 15 % eller 600 000 kr (2020-04-08) resp. 12 – 15 % eller 600 000 kr (2021-03-05), på uppdrag av Trafikverket.

Maria Nilsson uppskattade värdeminskningen till 11 % eller 500 000 kr (2021-09-09). Företrädde fastighetsägaren.

Thomas Thim uppskattade värdeminskningen till 1 300 000 – 1 500 000 kr utifrån oskadat värde om 5 300 000 kr. Företrädde fastighetsägaren.

Mark- och miljödomstolen avgjorde att värdeminskningen skulle ligga mellan det som Peter, Maria och Anders bedömt. Alla tre har erfarenhet av liknande värderingar. Thomas hade inte samma erfarenhet av liknande värderingar men hade bra kännedom om lokala fastigheter.

Sammanfattning av bedömningen

Domstolen sa att 10 % vid ny infrastruktur överstiger vad som bör tålas. Marknadsvärdeminskningen bedömdes slutligen till 600 000 kr eller 13,5 % av fastighetens oskada värde.

5.2.2.3 Kommentar

En slutsats från detta mål är att det kan vara svårt att få en värdering accepterad om den inte är uppbyggd på sedvanliga värderingsnormer. Det finns inte lika mycket utrymme för att försöka ta fram nya eller uppdatera gamla versioner. Det finns en tendens till att hålla kvar på de sedvanliga metoderna eftersom de uppfattas som kända och säkra. Kritiken på Magnus värdering har legat i val av ortsprismaterial men också att det inte varit tillräckligt förklarad.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5.2.3 MMD F 5279-21: En fastighet med flera ändamål, endast gårdscentrum ansågs störningskänsligt.

5.2.3.1 Sammanfattning

År 2015 fastställdes en vägplan för riksväg 44 i Lidköpings och Götene kommuner. Vägsträckan består av 1+1 filer med en hastighetsbegränsning på 100 km/h. Omplacering av sträckningen berörde bland annat Christian Poucettes fastighet Filsbäck 3:4 i Lidköpings kommun. Trafikverket menade att skadan som uppstått varit av orts- och allmänvanlig och ingen ersättning för företagsskada ska utgå. Se bilder på fastigheten och exponeringen av vägen i *bilaga 7*.

5.2.3.2 Bedömning av den ekonomiska skadan

Trafikverket menade att när mark tas i anspråk enligt 4 kap. 1 § ExL ska marknadsvärdeminskningen beräknas på den rådande markanvändningen vilket i detta fall är jordbruksmark. Om det utöver ianspråktagandet av mark fortfarande finns en marknadsvärdeminskning på fastigheten ska det prövas enligt 4 kap. 2 § ExL. Fastighetsägaren har väsentligt hänfört sig till John Wåhlin och Tina Olsson samt lantbruksvärderaren Ulfs utlåtande. Fastighetsägaren har inte gjort klart vilka störningar som han utgått ifrån men av värderingar som åberopats går att förstå att det är baserat på buller samt estetisk störning i form av förfölning av utsikten. John och Tina menade att fastigheten var svårbedömd på en öppen marknad. De menade att lämplig metod som också används ofta är att utgå efter delvärdena på en lantbruksfastighet, dvs. värdet för ekonomibyggnader, skogsmark, åkermark m.m. var för sig. Hänsyn skulle enligt dem också tas till värdepåverkande faktorer som t.ex. närhet till stad, vatten, arrondering, kulturvärden etc. De bedömde det totala fastighetsvärdet innan vägen till 41,6 miljoner kr. Det som påverkar värdet mest var enligt dem förändrade möjligheter till arronderingen och gårdens ostördhet. De konstaterade även att vägen skulle synas och höras från gårdscentrum, den totala prisreduktionen bedömde de till 10 % ca 4 100 000 kr.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

John har inte stor kunskap inom denna typ av värdering men har hög kunskap om fastighetsmarknaden för den aktuella typen av fastighet. Domstolen bedömde dock deras värdering som osäker eftersom den bygger på en subjektiv uppskattning. Det var oklart om värdeminskningen på 10 % var knuten till företagsskador. Värderingsosäkerheten ansågs vara för hög.

Ulf bedömde marknadsvärdeminskningen till 4 000 000 kr, utöver själva markavståendet, värderingen var baserat på subjektiv sammanställning av tio försålda lantbruksfastigheter i Sörmland och Östergötland. Standardiserade nyckeltal som appliceras på objektens taxeringsvärde användes. Det framkom inte att han besiktigt fastigheterna, och ingen bullerberäkning hade utförts för bostadshusen. De flesta av fastigheterna som Ulf utgått ifrån hade en mycket högre bullerstörning som överstig riktningsvärdet på 55dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad. Ulf hade slutligen jämfört värdena med tre ostörda jämförelseobjekt. Sammantaget menade domstolen att värderingen var alldeles för subjektiv och fick inte ligga till grund för bedömningen. Trafikverket har hänfört sig till vad auktoriserade fastighetsvärderarna Joachim och Staffan anfört. Joachim och Staffan menade däremot att miljöskadorna har en liten påverkan på jord- och skogsfastigheter. I detta fallet ska det inte ha uppstått någon skada på delvärdet.

Sammanfattning av bedömningen

Fastigheten används utöver jordbruksdrift, kommersiellt med golfbana, lokal och bostadsuthyrning. Störningarna var både Orts- och allmänvanliga. Bullernivåerna som brukningscentrumet utsattes för låg långt under riktvärdena. Vittnesförhör har konstaterat att gårdcentrumet har en kulturhistorisk värde. Gården ansågs vara välskött och välbevarad. Det enda som ansågs störningskänslig var gårdcentrumet men inget av de andra som åker, skog, golfbana, verksamheten med uthyrning av kommersiella lokaler och bostäder. Gårdcentrumet låg dock 320 m från vägen och var avskärmande av ekonomibyggnader och träd. Mark- och miljödomstolen

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

bedömde att marknadsvärdeminskningen på gårdcentrumet låg på 3 % eller högst 380 000 kr. Detta var inte större än vad som fick tolereras.

5.2.3.3 Kommentar

Domstolen menade att fastighetsägaren hade brustit i att bevisa marknadsvärdeminskningen på gårdscentrum som orsakats av företagsskador. John och Staffan verkar ha tagit hänsyn till vägens påverkan på hela fastigheten. Mark- och miljödomstolen menar dock att värdeminskningen ska utgå från gårdcentrumet. Anledningen till att Ulfs värdering ansåg ha för hög värderingsosäkerhet var att den var baserad på jämförelsefastigheter som hade haft högre störningar. Av den anledningen tyckte domstolen inte att värderingen var säker. Bedömningarna har legat mellan 4 miljoner och 380 000 kr vilket är stor skillnad.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

5.3 Resultat - sammanställning av rättsfall

Tabell 7: Sammanställning av de sju rättsfall som tagits upp i kapitel fem.

	NJA 1977 s. 424 Värmdö	NJA 1999 s.385 Dalarö	NJA 2003 s. 619 Ålberga	MÖD 2013:42 Viken	MMD M 4351-19	MMD M 3861-21	MMD F 5279-21
Miljö-Företagsskada	Företagsskada	Miljösskada	Företagsskada	Miljöskada	Miljösskada	Miljösskada	Företagsskada
Typ av väg	2+2	1+1	2+2	2+1	2+2	2+2	1+1
Buller dB(A)	67, 65, 66 60, 62	51, 48 49/53	49,5 47,5	55	50-65	51	45-50
Hastighetsgränser (km/h)	90	50	110	100	110	110	100
Exponeringsgrad (1-3)	1, 1, 1 2, 2,	1-2	3,3	2	1	2-3	2-3
Avstånd till störningskälla (m)	45,46,42 45,48	45- 40	800 600	90	120-190	60	320
Områdets exklusivitet (A-C + L)	A	A	L	L	A	L	L
Marknadsvärde minskning (%)	13,1 10,4, 11,9 7,6 9,6	8, 12, 10	-	5	25	13,5	3
Marknadsvärde förändring(kr)	-50 000 -40 000 -35 000 -20 000 -15 000	-216 000 -75 000 -200 000	+100 000 +100 000 -275 000 -235 000	-	-1 228 500	-600 000	-380 000

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

De fetmarkerade är det som är taget rakt av från rättsfallen. De som i kursivt är en egen tolkning av det som sagts i varje rättsfall. Anledningen till att det inte är i fetstilt kan vara om parterna inte varit helt överens eller att det är beskrivet med ord och därmed behöver tolkas för att passa i tabellen. Vissa gånger har det tolkats med hjälp av bilder och egna mätningar med hjälp av karttjänster. Är det bara ett sträck har det inte sagts någonting om det i rättsfallen. Områdets exklusivitet (A-C+L) samt exponeringsgrad (1-3) är tagna från LMV-rapporterna ovan.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

6. Resultat - intervjuer

6.1 Inledning

I detta avsnitt finns en sammanställning av utförda intervjuer. Det har skett intervjuer med fem personer som alla har kunskaper och erfarenheter inom ämnet. Denna del är tänkt att ge ett perspektiv på hur det ser ut i praktiken och besvara oklara frågor. Samtliga intervjuer har skett i telefonsamtal. Frågor som har ställts har för det mesta varit likartade men inte exakt likadana.

6.1.1 Magnus Carlstedt

Magnus gick ut högskoleingenjörsutbildningen i lantmäteri på Högskolan Väst i Trollhättan 2011. Har arbetat på statliga och kommunala lantmäteri på bland annat plan och byggavdelning. Sedan 2017 sitter han på Trafikverket och jobbar med ersättningsrätt och intrångsfrågor. Magnus jobbar även deltid som internstöd för andra markförhandlare nationellt.

Magnus fick frågan hur de på Trafikverket bedömer storleken på störningars marknadsvärdepåverkan? Han svarade att det var ovanligt för anställda på Trafikverket att själva jobba med värdering. Trafikverkets övergripande metod är att ta in externa konsulter som värderar skadans storlek, sedan granskar anställda på Trafikverket det och godkänner. På så sätt avlastas arbete samtidigt som fastighetsägarna ofta upplever värderingen som mindre partisk, förklarar Magnus. Han berättade vidare att de alltid granskar värderingen innan de kommunicerar det med fastighetsägarna. Det som vi tittar på är att värderaren har använt vedertagen metodik samt korrekt lagrum men många gånger tas värderingen rakt av, berättade han. Det finns också ett så kallat ramavtal där Trafikverket pekat på lite metoder som värderaren måste hålla sig till, metodik som Trafikverket kan stå bakom.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Trafikverket har också interna regelverk, så kallat "T-dock" som är uppbyggd av befintliga värderingsnormer och modeller. Det styr centralt hur de jobbar och är uppbyggt av framför allt LMV- rapporter och andra accepterade normer. Utöver det finns metoder som tagits fram av Trafikverket och meningen med dessa är att försöka täppa till där det inte finns vedertaget metodik, förklarade Magnus. Det finns många skador Trafikverket stöter på som ingen annan stöter på. LMV-rapporterna innehåller mest fastighetsanknutna skador medan Trafikverket ofta stöter på personrelaterade skador och rörelse anknutna skador. LMV-rapporterna innefattar inte alla typer av skador som Trafikverket behöver stöd för. Magnus tog upp NJA 2000 s 737 (Arlandabanan) som exempel, fastighetsägarna led av minskat boendevärde under själva byggtiden. Eftersom LMV-rapporterna saknar vägledning för tillfälliga skador fick Trafikverket själva ta fram en modell för denna typ av skada.

Första instans har på senare tid nästan helt övergivit statistik med argument att det inte är tillräckligt träffsäkert. Det har varit tre mål det senast halvåret, i den ena så man att LMV-rapporterna inte kan användas för att de är för gamla och osäkra, i det andra målet tog Trafikverket fram egen statistik som ansåg ha för låg säkerhet, i den tredje gick man tillbaka till modellerna i LMV-rapporterna, förklarar Magnus. I det senaste målet har bedömningarna skilt sig mellan 10 – 30% vilket troligen beror på mycket subjektiva bedömningar som är svåra att få samlade resultat på, menade Magnus. Trafikverket har överklagat för att reda ut vilka metodval som ska gälla. Högsta instans har tidigare i Värmdö-målet och Dalarö-målet gjort klart att statistik ska utgöra basen med en del subjektiva justeringar.

Magnus berättade om hur han för ett år sen gjort ett försök till uppdatering och samlade då in statistisk data som dock blev underkänt i MMD. Då hade argumenten varit en för låg signifikans. Magnus misstänker att det bland annat har skett missförstånd som förhoppningsvis ska redas ut. Många värderare gör ett

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

påslag på värdet som de fått fram med hjälp av LMV-rapporterna. Resultaten som vi fick fram bekräftar egentligen bara att korrigeringsbehovs men med hjälp av statistik istället för toppkänsla, förklarade Magnus. När statistik ligger till grund kan en mer korrekt tolkning göras samtidigt som utgångspunkten blir densamma, vilket ökar möjligheten till en mer transparent bedömning.

Trafikverket tar alltid den större delen av osäkerheten om det med relativ säkerhet går att säga var osäkerheten är. Vi utgår inte från lägsta nivån utan håller oss åtminstone i mitten av spannet, berättar Magnus. När värderingen baseras endast på subjektiv bedömning blir det omöjligt att verifiera hur stor osäkerheten blir. På senare tid försöker Trafikverket att driva på för att det i så hög grad som möjligt går att jobba med objektiv försäljningsstatistik, för att enklare ta fram en mer korrekt osäkerhetsgrad. Dock är det inte någonting som rättsväsendet tycker är viktigt idag och då blir det svårt att veta hur man ska ta sig an, berättade Magnus vidare.

Magnus förklarar att samma störning har större påverkan på småhusfastigheter idag. Fastighetsägare som flyttar till landsbygden söker sig ditt för lugn och ro, när det då byggs en väg tappar man kanske en viktig grupp av köpare som hade varit intresserade. Förr bodde man på landsbygden av mindre ideella skäl, de som bosatte sig på landsbygden gjorde det primärt för att kunna leva och odla mat, successivt har dessa värderingar förändrats. Magnus fick frågan om miljö- och företagsskada kan bli jämställd med andra intrångsfrågor där påslag på 25 % görs på marknadsvärdet. Han förklarade då att utvecklingen på senare tid har gått åt att stärka äganderätten, då är det inte helt orimligt att tro att utvecklingen kommer att fortsätta i den banan. Den typen av förändring kan därför bli möjlig eftersom linjen legat i att värna om äganderätten, inte bara hur man ersätter utan också hur man upprättar rättigheter.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

6.1.2 Maria Nilsson

Maria Nilsson gick ut civilingenjörsutbildningen i lantmäteri på LTH 2002 och har jobbat med intrångsfrågor och miljöskador sedan 2006–2007 i ca 16–17 år. Hon har arbetat på olika företag som bland annat Eon och Svefa, samt drivit egen verksamhet och jobbat som konsult för energibolag med luftledningar och stationer.

Det som är svårt med den här typen av frågor är att det inte går att beräkna, inledde Maria med. Det är väldigt svårt att statistiskt göra en modell och beräkna skadan, det blir alltid i de här situationerna en fråga om bedömning. Maria fick frågan om marknadsvärdet är det bästa "objektiva" måttet för att bedöma storleken på en miljö- och företagsskada. Hon förklarade att det hade varit så om man hade kunnat beräkna marknadsvärdet. Både marknadsvärdet och taxeringsvärdet är bedömningar grundade på klassificerad ortsprismaterial. Om man hade kunnat räkna på dessa så hade det funnits mindre värderingsosäkerheter men det finns alltid en viss osäkerhet. Hon menade att värderingsosäkerhet finns på båda hållen, därför måste man på något sätt mötas vid det. Vid en förhandling brukar man oftast kunna mötas ungefär där man ska ligga, tillade Maria. Att ta in flera oberoende auktoriserade värderare kan ge en bättre bild på skadan. Alla är partiska på något sätt inklusive TRV, alla har ett intresse och då krävs en avvägning och förhandling för att mötas i mitten, förklarade hon.

Maria tycker inte att LMV-rapporterna är utdaterade. LMV-rapporterna är en typ av sammanfattning och sammanställning av flera olika fall, vart fall beskriver olika intrång av fastigheter och hur man har bedömt dessa, den funkar som ett referensbibliotek för olika skador. Det man gör är att titta på de som är mest likt ens egna fall och använda den som vägledning. Den andra delen är att använda sig av tidigare rättsfall, där finns en del som är vägledande i just skador av buller och utsiktstörningar. Hammar Locum Meteors utredning om hur småhusfastigheter

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

marknadsvärde påverkas i förhållande till exponeringsgrad har haft ett stort genomslag. Den användes i bland annat Dalaröområdet. Den utredningen är relevant även om det inte används i lika stor utsträckning längre, förklarar Maria. Utifrån praxis och andra rättsfall, plus referensbibliotek och andra godkända utredningar gör man i slutändan en bedömning av den procentuella skadan.

Maria förklarade vidare att inställningarna på hur man ser på olika skador har förändrats på senare tid. Idag kan man exempelvis få ersättning utan att man når upp till en bullernivå som överstiger 55 dB. Detta har medfört att en skada inte behöver överstiga gränsvärdet för att anses som ersättningsgill. Denna typ av inställning har medfört att större vikt lagts på den sammanlagda bedömningen av fastigheten före och efter. Det har vid olika tillfällen gjort försök att ta fram modeller för att mer objektivt bedöma skadans storlek, problemet är att det krävs ett homogent underlag, fortsatte hon att berätta. Det går inte att jämföra geografiskt olika lägen med varandra, eftersom man har olika taxeringsvärden, storlekar på hus, och andra faktorer som påverkar marknadsvärdet. Det som hade varit önskvärt är att dra en väg genom bostadsområden, radhusområde eller kedjehusområde där alla husen ser likadana ut, bebyggda vid samma tillfälle och jämföra vad husen sålts för före vägen byggdes och efter vägen byggdes, men så enkelt är det dock inte i praktiken, menade Maria.

Det händer att försök till att grunda statistisk modell inte håller hela vägen på grund av att de inte är tillräckligt statistiskt säkerställda. Det kan lätt bli för spretigt materialval, alldeles för stora områden eller för stora osäkerheter som gör att det inte går att dra några slutsatser. Det är svårt att veta säkert om marknadsvärdepåverkan beror på skadan eller på grund av andra faktorer som storlek och standard på huset osv. Om det inte är statistiskt säkerställt vilken påverkan de olika delarna har för sig så går det inte heller att ta fram en modell baserat på dessa.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Maria fick frågan om hur hon ansåg att värderingsosäkerheten ska fördelas. Hon svarade att det inte är rimligt att den enskilda markägaren ska bära hela osäkerheten själv när det blir nominellt höga belopp. Värderingsosäkerheten får på något sätt hanteras inom rimliga gränser. Enligt hennes mening ska den större delen av osäkerheterna läggas på den som har större kunskap och som utför själva intrånget. Vid miljö- och företagsskada måste fastighetsägaren också själv ta sin sak till domstol och bevisa skadan. Markägaren har oftast inte den makt eller kunskap som krävs och då är det mer rimligt att dessa osäkerheter läggs hos den andra parten.

Maria fick ytterligare en fråga om hur man förhåller sig till ideella skador. Ideella skador ersätts inte, dessa skulle man kunna kategorisera som affektionsvärde, förklarar hon. Det som man pratar om är fysiskt och psykiskt lidande, personens lidande ersätts dock inte, det är fastighetens minskade värde som ersätts. Nästa köpare kommer köpa fastigheten för ett lägre värde, på grund av dessa störningar. Marknadsvärdet beror på alla köpare och alla köpare är människor, det hänger därmed ihop även om man inte ersätter ideella skador, menade Maria.

6.1.3 Michael Gröndahl

Mikael Gröndahl är i grunden utbildad till skogsmästare och arbetade 10 år i skogsbranschen innan han gick över till Lantmäteriet för att jobba med fastighetsekonomi. Han utbildades internt på Lantmäteriet för att kunna arbeta som fastighetsvärderare inom framför allt jord- och skogsbruk. Efter några år på Lantmäteriet var han med och grundade den konkurrerande verksamheten Svefa där han arbetade fram till 2007. Han och två kamrater från Svefa startade senare en annan värderingsbyrå som såldes till Forum fastighetsekonomi för drygt en månad sedan. Idag jobbar Mikael som egen konsult sen en månad tillbaka med

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

framför allt landsbygdsfastigheter och väldigt mycket med ersättnings- och intrångsfrågor.

Mikael fick frågan om hur han arbetar för att bedöma störningars påverkan på marknadsvärdet. Han svarade att det berodde på situationen. Om värderingen ska göras för någon som står för intrånget brukar det ligga ett ramavtal till grund för värderingen. Ramavtalet utgör vissa uppsatta regler som man måste förhålla sig till, förklarade han. Ramverken brukar vanligtvis uppstå av normer som Lantmäteriet tagit fram och rättsfall som gäller. Ett annat sätt är att ta fram egna data och göra statistikbedömning. Mikael berättade om hur han vid ett tillfälle blev frågad att samarbeta med ett par advokater för att lösa fastighetsrättsliga frågor som hade hamnat i tvistemål. Då hade han själv gjort ett försök till simuleringar för att stärka tesen från domstolarna. Han analyserade då småhusfastigheter längst E6 mot Göteborg som låg på ett visst avstånd från vägen. Han tittade på 100-tals fastigheter i området och fick fram ett stort antal köp. Resultaten konstaterade en viss värdeskillnad inom ett närmare avstånd. Denna utredning använde han vid ett antal värderingar men fick inte ett jättestort genomslag. Det var som att slåss mot Goliat, menade han.

Mikael fick frågan om normerna i LMV-rapporterna kan anses vara utdaterade. Han svarade då att det alltid varit någon typ av eftersläpning på de metoder, rekommendationer och normer som arbetats med. Han menade att det finns brister i normerna. Det har skett förbättringar men det går väldigt väldigt långsamt, det handlar ofta om utredningar som tar flera år. När utredningen är klar är det ytterligare förändringar som marknadsmässiga förändringar som inte beaktas, det är ett väldigt trögt system med mycket osäkerheter, berättade han.

Han beskrev att allmänheten har en annan syn på fastigheter idag, bara 30 år tillbaka såg det annorlunda ut. På 60–70 talet när det byggdes mycket villor och städerna expanderade kraftigt, var de nya ägarna inte lika påstridiga som de är

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

idag, upplever han. Mikael förklarade att han inte sett att normerna hänger med helt i fastighetsprisutvecklingen, det är mycket annat som genererar värde nu och inte bara avkastning som det var innan 90-talet. Då var det väldigt mycket avkastning som avgjorde värdet nu är det många andra faktorer som påverkar. Förutom jord- och skogsvärde finns även äganderättsvärde och jaktvärde som är värt mycket mer idag. Normerna har inte hängt med under den tiden som jag jobbat med dessa frågor, berättade han. Fastighetsprisutvecklingen var väldigt långsam fram till 90-talet. Sett till förändringar i jordförvärvslagen och fastighetsbildningslagen på 90-talet som innebar att fler kunde köpa mark på landsbygden, vilket innebar att en ny kategori av köpare kom in i jord- och skogsbruksfastigheter. Detta medförde mycket större konkurrens som har gjort att priserna skenat i väg väldigt.

I slutändan är störningens påverkan på fastighetspriset en förhandlingsfråga, det finns ofta olika parter som tycker olika och det handlar då om att bevisa värdepåverkan utifrån relevant metod. Mickael fick slutligen svara på om marknadsvärdet är det bästa sättet att bedöma skadans storlek på. Han svarade att sen tidigt 2000-tal har ortsprismaterial och möjligheterna att arbeta med statistik förbättrats radikalt, han tycker att det idag finns väldigt bra statistik på köp och olika ägoslag som gör att det blir lättare att ta fram mer korrekt marknadsvärde. Han ser inte något annat bättre sätt än marknadsvärdet för att bedöma skadans storlek.

6.1.4 Leif Norell

Leif Norell är en teknologie doktor och F.d. värderings- och fastighetsrättslig specialist, med inriktning på framför allt intrångsvärdering. Enligt intervjupersonerna ovan har synen på miljö- och företagsskada förändrats med tiden. Leif fick därmed frågan om det finns samband mellan att toleransavdraget borttagande 2010 och fastighetsprisutvecklingen samt de nominellt höga värdena

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

som fastighetsägaren annars hade behövt tolereras. Han svarade att orsaken till att man tog bort toleransavdraget var framför allt ett politiskt beslut, äganderätten hade lyfts fram och skulle få ett starkare skydd. Att fem procent av marknadsvärdet idag är mycket mer kan ha spelat en viss roll men det var framför allt tänkt att värna om äganderätten.

Leif fick också svara på varför avvägningen mellan enskilt och allmänt intresse ser olika ut i olika lagar. Samma olägenheter kan vara accepterat beroende på om det sker via väglag (1971:948) eller plan- och bygglag (2010:900). Leif tror att det beror på att väglagen är lite äldre än PBL vilket i sin tur innebär att det fanns andra intressen som vägde tyngre. I PBL finns intresseavvägningar reglerade på ett sätt som saknas i väglag, förklarade han. Även i lag (1995:1649) om byggande av järnväg finns regler om intresseavvägning, lagen är lite yngre och det går att ana en trend.

6.1.5 Thomas Hammar

Thomas Hammar är utbildad till Civilingenjör i Lantmäteri på KTH och har också studerat företagsekonomi, ADB och operationsanalys på Stockholms Universitet. Thomas har 43 års erfarenhet inom sitt yrkesområde, han har bland annat jobbat statligt, kommunalt och drivit eget värderingsföretag, Hammar Locum Metior AB.

Thomas berättade att han varit med på de stora utbyggnadsprojekten som gick från Stockholm norr, öst, väst och söder ut. Ett av dessa var Värmdöleden som började byggas på mitten av 70-talet. Vägverket själv hade då inte accepterat att det fanns någon inverkan utanför vägområdet. När vägverket blev stämnda av fastighetsägarna gick Thomas i uppdrag av Högsta domstolen att göra en undersökning om det fanns någon inverkan på fastighetsvärdet. För att utreda detta tog han hem ett amerikanskt program för multipel regressionsanalys som på

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

den tiden användes för medicinska epidemiska undersökningar. Det var en matematisk modell där ekvationen bestod av miljöskador som oberoende variabel vilket förklarade priset och fullständigt säkra samband kunde då säkerställas, berättade Thomas.

Detta var första gången i Sverige som frågan behandlades och successivt anammade TRV detta. Thomas berättade att han sade upp sig från lantmäteriet 1994 och startade en konsultbyrå, där han satt med sin kollega och gjorde fler undersökningar på liknande sätt. Han berättade hur de utvecklade tekniken eftersom de hade förstått att det var begränsat att bara titta på buller, hus stor andel av vägen som exponerades var också viktigt. De ekvationerna utvecklades ordentligt i ett antal undersökningar. Han berättade att de bland annat gjorde beräkningar på E4 genom Södermanland samt en förnyad undersökning på Värmdöleden i Nacka. Sen gjorde de ett antal regressionsanalyser på mindre leder bland annat på villaområdet i Danderyd. Han och kollegan kunde hitta samband ända ner till trafikflöden på 3000 fordon/dygn.

Ett annat HD fall i Haninge kommun i slutet av 90-talet, handlade om ett mindre trafikerat led inne i samhället med låga bullervärden, domstolen tog inte hänsyn till de beräkningar som de gjorde. Det man kan säga är att det viktigt att ta hänsyn till vad det är för slags vägtrafik, motorväg till små genomfartsled genom villasamhällen, förklarade han. Desto mindre väg med mindre trafikflödet desto större inverkan får exponeringen. I det målet för HD gjorde Thomas en mycket omfattande genomgång av allt som hade skrivits, inom det här området i Sverige fram till den tidpunkten. Inom universiteten har det gjorts en annan typ av undersökning, där man intervjuar folk och frågar hur mycket mer de skulle vilja betala om de utsatts för samma skada. Thomas underkänner denna metod, eftersom människor betar sig på ett helt annat sätt på en faktisk marknad med riktig transaktion. Thomas berättade vidare att det finns två typer av jurister, naturvetenskapligt skolad och humanistisk skolad, den senare sorten dominerar

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

rättsväsendet, det kan man tänka på när man läser rättsfall. Han tror att det kan påverka vilket tillvägagångssätt som väljs i fallen. Domstolar älskar schablon, men differentiering är mycket mycket större, i enskilda fall kan det röra sig om 20 - 50% till den nivån att fastigheten blir obeboelig och borde rivas, det kan man se när man åker längst med motorvägen. Gamla torp med inga värden, det beror förmodligen på att de legat utanför vägområdet, och inte omfattas av rättslig ianspöksatagade. Ägarna har kanske inte fattat att de kan väcka talan enligt 32 kap. MB, förklarade han.

Marknadsvärdet är det mest objektiva och relevanta, menade han. Dessa typer av beräkningar har fått genomslag i andra typer av infrastruktur också som bland annat stora kraftledning. Man måste förstå sig på multipel regression och ha bra ortsprismaterial samt ett område med tillräckligt många störda som ostörda fastigheter. Thomas berättade att han hade en sån vägsträcka i Täby 1974 där och kunde undersöka trafikimmissioners effekt på villavärden när en ny trafikled tillkommit i befintlig miljö. Roslagsvägen gick genom Lahäll på ena sidan och Roslags Näsby på andra sidan. Det måste finnas bra försäljningsmaterial annars är det meningslöst att försöka sig på en sådan undersökning, menade han. Att hitta meningsfulla undersökningsområden är det viktigaste, enligt Thomas.

Thomas fick frågan om hur man har förhållit sig till värderingsosäkerheter. Han tror att man inte beaktat dem och bara hoppar över det. En mening som ofta dyker upp ofta är "Vid en samlad bedömning", Det finns oftast ingen grund för dessa. Det finns ingen bra precisering av underlagen i det uttrycket. Det är brist på precisering och det jobbas istället med samlad bedömning och schabloner. Slutligen förklarar han att överföring av kunskap till efterkommande har varit dålig. Den kunskap som redan finns används inte på ett bra sätt och nykomlingar börjar om på ny kula. Om undersökningarna som gjordes i stor utsträckning på 90-talet hade skett inom universiteten hade de kanske varit tillgängliga i söksystem.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

6.2 Kommentar

Det har skett lite konkreta förändringar som rör miljö- och företagsskada. Lagändringen den första augusti 2010 (SFS 2010:832) där toleransavdraget togs bort är ett exempel. Leif menade att det hänger ihop med det stärkta äganderättsskyddet. De höga fastighetspriserna kan också ha varit ett annat incitament till att avveckla toleransavdraget, annars skulle enskilda fastighetsägare behöva tåla nominellt stora värdena. Vidare kan det också diskuteras om det nominella beloppet är någonting att ta hänsyn till framöver med tanken på att fler skador då kommer att bli ersättningsberättigade. Konsekvensen blir höga kostnader för att genomföra samhällsnyttiga projekt. Det kan bli intressant att se hur den här typen av avvägning kommer att se ut framöver.

Angående hur bedömningarna ska baseras på marknadsvärdeinskränkning framtaget med statistik och värderingsmetoder som ortsprismaterial verkar det finnas lite skilda meningar om. Enligt Marias mening är det extremt svårt att få till en statistisk säkerställd värdering eftersom det krävs att många faktorer måste stämma. Däremot är LMV-rapporterna vedertagna metoder att tillämpa. Dessa metoder kräver dock justeringar och det kan vara svårt att bevisa värderingsosäkerheten som uppstår.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

7. Diskussion

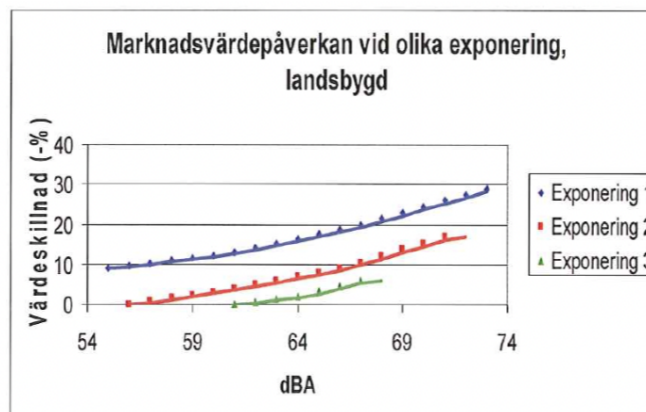
7.1 Vad säger praxis, doktrin och studier etcetera om enskilda trafikkommissioners värdepåverkan på småhus idag?

Av det som framkom i intervjuerna använder de flesta värderare liknande tillvägagångssätt vid bedömning av marknadsvärdepåverkan. De metoder som kom upp var bland annat LMV-rapporterna samt praxis, vilket också verkar vara de mest använda. Hur stor inverkan enskilda trafikkommissioner får på marknadsvärdet beror på flera olika faktorer. Studier i LMV-rapporterna och Wilhemssons undersökning har visat att det råder ett tydligt samband mellan bullernivån och marknadsvärdeminskningen. I början av 70-talet gjordes en delundersökning i Täby av Thomas Hammar som låg till grund för domstols avgörandet i Värmdöledsmålet. Det var första gången en lika stor utredning gjordes inom området. Hammars utredning visade ett statistiskt säkerställt samband mellan bullernivå och den procentuella värdeminskningen på småhus. Det blev ingången för flera likartade utredningar, bland annat en för småhus på landsbygden. Mängden buller kan därmed vara avgörande för hur stor påverkan blir. Det som i sin tur påverkar mängden buller är bland annat markens typ, hastigheten och läget på väg, mängden fordon, fordonsslag och avstånd till mätpunkt. Hur buller sprids påverkas också av topografi, vind, marktyp och andra faktorer i omgivningen. Alla dessa faktorer måste vägas in för att bedöma hur stor inverkan buller får på fastighetens marknadsvärde.

Metoden som Hammar använde utvecklades så småningom vidare och avancerade för att få ännu mer säkra resultat med fler parametrar. Under senare tid har andra typer av trafikkommissioners inverkan på marknadsvärdet kunnat utredas och säkerställas. Ett tydligt samband har visat sig föreligga mellan hur exponerad fastigheten är i förhållande till störningskällor och inverkan på värdeförändringen.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Figuren nedan har använts flitigt vid bedömning av värdepåverkan av fastigheters marknadsvärde på landsbygden med hjälp av bullernivåer och exponeringsgraden. Är bullernivåer på en fastighet i landsbygden 55 dB(A) kan marknadsvärdeminskningen variera mellan 0 - 10 %. Det som avgör värdeminskningen är då exponeringen.



Exponering 1: Tomtplatsen helt fritt exponerad
Exponering 2: Tomtplatsen kraftigt exponerad med visst skydd
Exponering 3: Tomtplatsen påtagligt skärmd

Figur 6: Marknadsvärdepåverkan vid exponering, landsbygd, Hammar och Sjöberg 1997. Källa: Kursmaterial. Fastighetsrättsliga ersättningsprinciper VFTN20, Nov 2022.

Flera delområden med olika trafikmängder har undersökts på samma sätt för att ta fram vägledning för bedömning av störningar vid liknande situationer. Wilhelmsson utförde en liknande undersökning som Hammar på en förort i Stockholm. En av hans slutsatser var att för varje dB(A) så påverkas fastighetsvärdet med ca 0,5 - 5 %. Ett hus som är värt 1 000 000 SEK skulle säljas för 750 000 om det befinner sig nära en väg med hög bullerintensitet, vilket är en värdeminskning på 25 %. Matrisen på avsnitt 4.3, se bild 1, är uppbyggd av andra

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

likartade utredningar och kan användas för att bedöma hur stor värdepåverkan blir på småhus som utsätts för trafikimmissioner. Denna matris är uppbyggd i fyra delområden (A,B,C och L), bullernivå och exponeringsgrad (1 - 3). Det man kan säga om detta är att flera undersökningar har stärkt Hammars första resultat om att bullernivå och exponeringsgrad är avgörande för värdoförändringar. En ytterligare faktor som utredningarna visat är att de socioekonomiska förhållandena i ett område spelat en viktig roll för hur stor värdeminskningen blir. Samma störning kan ha olika stor inverkan på fastighetsvärdet beroende på hur exklusivt ett område anses vara.

Det finns dock utöver buller och exponering andra trafikimmissioner som avgaser, damm, vibrationer, strålkastarljus, förändrade växtförhållanden, ökad vindkänslighet och kraftig förfölning av området. Det finns inga direkta metoder för att mäta enskilda trafikimmissioners värdepåverkan, många gånger är det kombinationen av de som i slutändan ger rätt till ersättning. I förarbeten har luftförorening beskrivits som alla typer av förändring av luften som är olämplig. Det kan handla om besvärande ämnen som inte är direkt farligt t.ex. lukter från svinstall, liksom ångbildning från närliggande tvätter. Ökad partikelnivå av till exempel sot och damm eller illaluktande utsläpp kan alla ge en värdeminskning på närliggande fastigheter. Dessa typer av störningar ger dock sällan rätt till skadestånd enligt 32 kap. MB då de är vanligt förekommande och därmed ses som orts- eller allmänvanliga. Psykisk immission kan uppkomma till följd av rädslan för trafikolyckor eller en otrygg känsla över att barn och husdjur ska springa ut på vägen. Psykiska immissioner som sänker fastighetsvärdet ger också en låg chans till ersättning, det kan bero på att typen av störning är svår att värdera ekonomiskt.

Enskilda trafikimmissioner diskuteras i rättsfallen även om de individuellt nästan aldrig ger ersättning kan de anses vara mer eller mindre störande när de kombineras. I MÖD 2013:42 diskuterades att vägens placering i förhållande till fastigheten har en betydande roll. Eftersom den förhärskande vindriktningen var

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

syd- och sydvästlig och vägen låg öster och norr om fastigheten, sa domstolen att störningen var mindre än normalt. Angående psykisk störning såsom oro för att barn och husdjur ska springa ut på vägen, d.v.s ideella skador, sa domstolen att det inte kan anses ha någon betydande påverkan på själva marknadsvärdet. Maria förklarade att ideella skador skulle kunna kategoriseras som affektionsvärde som inte ersätts. Även om personliga lidanden inte ersätts direkt beror marknadsvärdet på alla köpare och alla köpare är människor, ideella skador får ändå betydelse som visar sig i värdoförändringar, menade Maria. Utöver dessa kan värdeminskning uppkomma till följd av förändrade växtförhållanden, ökad vindkänslighet och kraftig förfölning av området. I NJA 1999 s. 385 sa HD att estetisk störning samt förändrade växtförhållanden och ökad vindkänslighet ska prövas samtidigt. Detta beror på att det är svårt att dela upp deras individuella inverkan.

Som nämnt innan används praxis flitigt i liknande bedömningar. Hur bra denna metodval är kan diskuteras. Det finns förstås både fördelar och nackdelar. Att blint följa praxis kan vara bristande då situationer kan skilja sig mycket. Det som är bra att ha i åtanke är att domstolar är begränsade till det som lyfts fram av parterna. Domstolen kan inte fatta beslut utanför ramarna för vad parterna yrkat. Det innebär att det kan finnas möjlighet till helt andra utfall som inte kan prövas förrän en part ansöker om det.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

7.2 Vilka problem och begränsningar finns i teori och praktik vid bedömning av marknadsvärdepåverkan orsakat av trafikkommissioner?

Att värdera är att mäta och syftet är att bedöma ett värde för en bestämd tidpunkt. Teoretiskt ska en fastighets marknadsvärdeminskning bedömas till skillnaden mellan värdet före och värdet efter. Det är därmed två marknadsvärden som ska bedömas. I prop. 1971:122 beskrivs att ortsprismetoden följt av avkastningsvärdemetoden och produktionskostnadsmetoden ska tillämpas vid bedömning av ersättningen till följd av expropriation av en fastighet. Det är således samma metoder som gäller för att bedöma ersättningen för marknadsvärdeminskningen som uppkommer till följd av trafikkommissioner. Vid bedömning av fastighetens marknadsvärde med ortsprismetoden används tidigare köp av liknande fastigheter. Utgångspunkten ligger i att observationerna är normalfördelade vilket innebär att ett större stickprov ger en mindre avvikelser vid beräkning av medelvärden. Detta innebär i sin tur att säkerheten av marknadsvärdebedömningen ökar snabbt vid fler observationer. Ett problem i praktiken är att det inte alltid finns tillräckligt många jämförelseobjekt att utgå ifrån. I många situationer får man göra en avvägning mellan kvantitet och kvalitet. Fler köp innebär att risken för att outliers ska dominera materialet minskar. Samtidigt innebär högre kvantitet att mindre representativa jämförelseköp inkluderas i ortsprismaterialet.

Värdering är alltid förknippad med en viss osäkerhet eftersom det ofta går ut på jämförelse mellan mätobjektet och kända objekt. Det som påverkar värdet på fastigheten är många. Konjunkturutveckling, inflation, räntenivå, kreditavtal och skattepolitik är omväldsknutna faktorer som är avgörande för värdet på en fastighet. Även förändrade utbud och efterfrågan genom ökad bestånd, till följd av nyproduktion eller ökad vakans, kan påverka värdet. Läget är också en central del som påverkar fastighetens värde. Det som dock är avgörande för värdeskillnaden på fastigheter inom samma delmarknad är faktorer knutna till fastighetens egna

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

egenskaper som byggnaders ålder och skick, standardpoäng, boarea respektive biarea, tomtens storlek och utformning etc. Hur stor marknadsvärdepåverkan blir till följd av trafikkommissioner är kopplat till dessa egenskaper. I NJA 1999 s. 385 diskuterade domstolen bland annat vikten av att kunna upprätta bullerskydd på fastigheten. Om det finns en bra möjlighet till detta så blir värdepåverkan lägre än om det inte hade gått. Detta är ett bra exempel på att detaljer på varje enskild fastighet kan spela en viktig roll för värdeförändringar.

I teorin finns LMV-rapporterna och praxis att följa för att bedöma trafikkommissioners värdepåverkan på småhusfastigheter. Det finns även rättsliga och medicinska riktvärden som anses acceptabla och som värderaren kan väga in i sin bedömning. Trots det finns det många svårigheter i praktiken. LMV-rapport 1998:7 är en syntes av kunskaper som fanns tillgängliga när det togs fram och är uppbyggda av tidigare undersökningar och utredningar vilket innebär att den inte är helt komplett.

I vissa sammanhang, ofta till följd av att det saknas god ortsprismaterial, kan värdeinsnkningen inte bedömas genom strikt fastighetsekonomiskt marknadsvärde. Det finns situationer där det inte finns möjlighet att tillämpa gängse värderingsmetoder för att mäta värdeförändringar vilket kan innebära att rättslig värdering blir aktuellt. Det är i sådana situationer som bedömningen grundas på subjektiv uppfattning samt tidigare liknande situationer och erfarenheter. Rättslig värdering kan anses ha en relativt stor plats i bedömning av trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan. Hammar menade dock att strikt fastighetsekonomiskt marknadsvärde är det mest objektiva sättet att bedöma värdeinsnkningen på. Det kan vara effektivt, smidigt och enkelt att välja schabloner, men Hammar förklarade under intervjun att differentiering är mycket större, i enskilda fall kan det röra sig om 20 - 50 % till den nivå att fastigheten blir obeboelig och egentligen borde rivas.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Inom ekonomin används termen utbud (supply) och efterfrågan (demand) för att beskriva hur ett värde bildas på marknaden vilket även gäller fastigheter. Fastigheter skiljer sig dock från andra konsumtionsvaror och produktionsresurser. På grund av de unika egenskaper hos fastigheter kan de skilja sig oerhört mycket från varandra och andra varor. Varor som handlas och säljs dagligen på marknaden där det också finns mycket substitution ger ett bättre värderingsunderlag för att bedöma marknadsvärdet. Det säljs ungefär 50 000 småhus varje år i Sverige medan det äts betydligt fler än 50 000 ägg per person och år i Sverige. Det innebär att det finns en stor marknad med daglig transaktion av ägg. Ägg har också i jämförelse med en fastighet betydligt färre faktorer som kan påverka priset om det exempelvis är ekologiskt, importerat, färg, storlek, frigående höns osv. Fastigheter har däremot flera komplexa faktorer som påverkar värdet. Att fånga in alla dessa värdepåverkande faktorer är utmanade som kräver lång erfarenhet av liknande värderingar.

Varje fastighet är unik, även två närliggande småhusfastigheter kan få olika marknadsvärdepåverkan till följd av störningar från samma väg. I NJA 1977 s. 424 jämfördes två av fastigheterna med de mest utsatta fastigheterna i Hammars undersökning där en normal småhusfastighet minskade med ca. 20 % vid ekvivalent ljudnivå utomhus på cirka 71 dB (A) trots att de två fastigheterna i målet hade en aning lägre bullerstörningar. HovR hade då på plats besiktigt störningsmängden, det går därmed inte bara att räkna på störningar och dess påverkan. Att vara på plats och besiktiga fastigheten är därmed nödvändigt för att bättre bedöma situationen. Maria förklarade också under intervjun att det är svårt att statistiskt göra en modell och beräkna skadan, hon menade att det alltid i slutändan är fråga om bedömning.

Det finns i huvudsak tre faktorer som anses ha drivit prisutveckling framåt: ökad inkomst, sjunkande räntor och reallt dyrare byggkostnader, dvs inflationen steg långsammare än byggkostnaderna. Ökad inkomst har även varierat

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

betalningsviljan, preferens hos köparna är därför en viktig aspekt att ta hänsyn till vid speciella fastigheter. I NJA 1999 s. 385 bedömdes att området hade en speciell karaktär av skärgårdsmiljö, därmed skulle skadan inte behöva tålas av fastighetsägarna. Påverkas exklusiva fastigheter av trafikkommissioner kan de tappa en viktig grupp av köpare som eventuellt hade varit intresserade. Det går inte bara att se efter de rena fysiska egenskaper hos fastigheten, det är minst lika viktigt att beakta målgruppens behov, målgruppen för värderingsobjektet behöver därmed fångas in vid värdering. Värderingsmodellen i LMV-rapporten är framtagen med hjälp av försäljningsmaterial från 90-talet och som man ser i avsnitt 3.3.1 *Fastighetsprisutveckling* är omständigheterna olika. Efterfrågan på marknaden såg annorlunda ut på 90-talet än vad den gör idag, därmed kan modellen inte ge en helt korrekt bild av efterfrågan idag.

7.3 Har normer och värderingsmodeller förändrats eller utvecklats på senare år, med hänsyn till bland annat samhällets synen på äganderätten?

Äganderätten är grundlagsskyddad och med tiden har den förstärkts för att skydda den enskilda fastighetsägaren. När man förvärvar en fastighet är det i själva verket ett knippe med rättigheter som förvärvas, rättigheter att nyttja fastigheten, rättigheter att förändra fastigheten och rättigheter att överlåta fastigheten. Som tidigare nämnt säger normerna idag att alla fastigheter ska tillgodoseas med infrastruktur så att de ska kunna fungera på ett bra sätt. Det handlar om tillgång till vägar och ledning för vatten, avlopp, elektricitet, kommunikation etc. Om fastighetsägaren har monopol och total rätt över sin fastighet kan effektivitetsförluster uppstå. Effektivitetsförluster kan uppstå om samhällsnyttiga projekt inte kan genomföras på grund av att markägaren inte vill sälja. Det är också intressant att fråga sig om nominella värden ska få avgöra huruvida ersättning ska utgå eller inte. Samma störning har procentuellt samma marknadsvärdeminskning men minskningen i kronor är betydligt mycket högre idag jämfört med 20 år tillbaka. Höga ersättningar leder till större kostnader för

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

vägprojekt, dock är frågan om dessa summor verkligen påverkar projekten eller är det små marginella summor som inte alls har någon inverkan?

Vanligtvis har en fastighetsägare kravrätt över sin fastighet och kan inte bli störd av andra som har en skyldighet i relation till ägarens kravrätt. Som nämnt i avsnitt 2.4.2 är dock rättsförhållandena i fastighetsägande lite mer komplicerat. Kravrätt gäller nämligen inte vid miljö- eller företagsskada. Fastighetsägaren måste acceptera dessa störningar även om det i vissa sammanhang tillkommer ersättning för skadan. Ersättningsreglerna finns för att den drabbade fastighetsägaren ska kunna bli kompenserad för intrång och andra negativa effekter. Kompensationsregler har däremot andra viktiga funktioner ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Reglerna möjliggör att totalekonomiskt lönsamma och effektiva åtgärder kan genomföras. Utan dessa skulle optimala lösningar inte kunna uppnås och lönsamma projekt skulle behöva pausas. Det finns lagar som saknar liknande styrmedel. I PBL finns bestämmelser som förhindrar planläggning om det innebär "betydande olägenhet" för människor medan liknande olägenhet inte hindrar genomförandet om det berörs genom ExL. Leif menade att lagarna är från olika tider vilket kan innebära att värderingarna skiljer sig. Det kan ha funnits andra intressen som vägde tyngre då och därmed kan det också ha påverkat hur lagarna utformats.

I prop. 1985/86:83 diskuterades det även om att skador som ansågs naturligt och svår att frånkomma förr kan komma att förändras och bli mindre accepterade i framtiden. Det handlade bland annat om normer som myndigheter gav ut som acceptabla störningar. När det kommer till bullerstörning behöver det inte längre överstiga 55 dB(A) för att ersättning ska utgå. I takt med att hälsokonsekvenserna av buller blivit uppenbara har också regler kring det skärpts. EU direktiv 2002/49/EG funkar exempelvis som ett incitament för att skärpa kraven för att minska buller framför allt från stora bullerkällor. Vart femte år måste Trafikverket i enlighet med förordningen kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Både Magnus och Leif bekräftar att trenden pekar åt en förstärkt äganderätt, vilket har varit fallet de senaste åren. Borttagandet av toleransavdrag 2010 är en tydlig markering som är kopplat till förändrade normer. Det anses inte längre rimligt att fastighetsägaren accepterar en del av marknadsvärdeminskningen. När expropriationslagen infördes 1972 så var det mindre restriktivt när det kunde ske expropriation. Under 1980- 90-talet skedde stora samhällsförändringar som påverkade synen på intrångsfrågor. Vid avvägning ska skadans storlek tas i beaktande men hänsyn ska också tas till om den berörda är en privatperson, näringsidkare vilket är en juridisk person som driver ett företag eller en offentlig sektor. En privatperson behöver inte själv stå för värdeminskningen på samma sätt som ett företag.

Efter intervjuer med sakkunniga framgick det att tidigare kunskaper, utredningar och studier inte blivit överförda till den nya generationen på ett bra sätt. En misstanke är att mycket material och underlag har gått förlorat under perioden som myndigheter inledde digitalisering. Det har inte gjorts försök att ta fram nya versioner av LMV-rapporterna eller så har dessa inte blivit accepterade. Michael som har en lång erfarenhet hittade ett område med god försäljningsmaterial av störda och ostörda fastigheter, hans värdering användes vid ett par tillfällen men fick inte ett stort genomslag. Detta kan jämföras med det Thomas sa under intervjun om att domstolarna uppskattar schablonvärden, i detta fall kan det handla om hålla sig till värderingsmodellen i rapporten.

Värderingsmodeller och schabloner kan vara bra eftersom de är effektivare och mindre resurskrävande. De finns för att underlätta processen. Värderingsmodellen är dock anpassade för att fungera bra för så många olika situationer som möjligt, vilket innebär att de kommer att vara lite avvikande från alla värderingssituationer. Värderingsmodeller kan hjälpa till att standardisera bedömningarna av störningens värdepåverkan. Utan dessa skulle varje beslut ta mycket längre tid och vara kostsammare.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Det är ingenting som har utvecklats i LMV-rapporterna, dock verkar det finnas interna vägledande värderingsnormer inom enskilda företag och myndigheter som Trafikverkets T-dock, men dessa är inte tillgängliga för övriga. Frågan återstår dock varför värderingmodellen inte har utvecklats vidare? Det måste finnas mer ortprismaterialet idag än på 90-talet, det större ortprismaterialet bör i sin tur innebära bättre möjligheter till flera undersökningar som kan användas för att uppdatera LMV-rapporterna. Det kan också handla om att utreda hur värderingmodellen har tillämpats i olika situationer och undersöka vilka justeringar som har varit nödvändiga. Idag verkar de flesta värderare förlita sig på LMV-rapporterna vilket är ytterligare en motivering till att uppdatera dessa. Försäljningar som används i modellen är från 90-talet. Även om värderingsmetoderna som används för att ta fram modellerna ser likadana ut idag (K/T-analys, ortsprismetod, multipel regressionsanalys) är materialet som används från en annan tid. Utbudet och efterfrågan såg inte likadan ut som den gör idag samt att preferenser och nyttor kan skilja sig. Magnus menade att samma störning har en större påverkan på fastighetsvärdet idag. Successivt har värderingar och inställningar hos fastighetsägarna förändrats. Det är inte samma nyttor som attraherar till olika delområden.

7.4 Hur har marknadsvärdeminskningen till följd av störningar som uppkommit av anläggning, omläggning eller breddning av väg bedömts tidigare?

I NJA 1977 s. 424 angav domstolen att bedömningen på marknadsvärdepåverkan skulle baseras på statistik. Detta efter att undersökningen som Hammars genomförde visade ett statistiskt säkerställt resultat på den påverkan som buller har på småhusfastigheters marknadsvärde. Hammar förklarade under intervjun hur han hade hittat en vägsträcka i Täby 1970 med en perfekt blandning av ostörda och störda småhusfastigheter som gjorde det möjligt att ta fram ett mycket säkert

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

resultat. Domstolen förtydligade dock att Hammars undersökning inte kunde tas rakt av eftersom det krävs en viss justering för att passa rådande situation. Det kan då handla om möjligheter att genom särskilda anordningar motverka olägenheterna etc. HovR var på plats och besiktigade miljön och kunde konstatera det som beräkningarna hade visat. Några av småhusen låg på ett topografiskt bättre läge, vilket hjälpte till att dämpa olägenheter till följd av trafikleden.

Hammars utredning öppnade upp för flera liknande studier. I NJA 1999 s. 385 Dalaröålet låg bullernivån under riktvärdet istället var det den estetiska störningen som huvudsakligen orsakade värdeminskningen. Andra rättsfall har följt detta och i MÖD 2013:42 gick man ett steg längre med en genomgång av flera olika trafikimmissioner och inte bara buller och estetisk störning. Vägens barriäreffekt ansåg bland annat bidra till fastighetens värdepåverkan, trots att marken öster om vägen utgjordes till största del av odlad mark som under stora delar av året inte kunde beträdas. Domstolen tyckte också att den upplevda närheten till vägen hade betydelse för marknadsvärdet och bedömningen skulle utgå från en eventuell köparens perspektiv. Det var inte vägen utan bullervallen som skymde utsikten. Det diskuterades att bullervallen hade en utformning som smälte in väl i landskapet, men domstolen ansåg ändå att utsikten hade försämrats. Utöver dessa beaktades även luftföroreningar, insyn, ljusreflex och vibration. Luftföroreningar ansågs dock redan finns i värderingarna, de ansågs samvariera med buller och exponering. Värderingsmodellen saknar både luftförorening och vibration som ingångsvariabel men domstolen menade att fastigheter som ingått i framtagningen av modellen kan ha påverkats av vibrationsstörningar. Intensiteten av vibrationerna ansågs i alla fall inte tillräcklig för att bidra med ytterligare värdepåverkan.

I NJA 2003 s. 619 berördes jord- och skogsbruksfastigheterna till följd av omläggning av väg E4 i Södermanland. Företagsskadan hade störst inverkan på jakt möjligheterna i området. Miljön på gårdscentrum ansågs förbättrad för de

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

båda fastigheterna, den nya vägen låg på längre avstånd och bullernivån hade minskat från tidigare. Tvist i HD handlade snarare om hur man ska beräkna värdet på jaktmark och vilket genomslag jaktskadan fick på fastigheternas marknadsvärde. Oenigheten handlade bland annat om vilken kalkylränta som skulle tillämpas samt vilken nivå som skulle sättas på jaktarrendet. Marknadsmässiga arrendenivåer 125 kr per hektar/år användes och värdeminskningen bedömdes motsvara 15 årsskador. Lantmäteriets rekommenderade värde för M-faktor 10 användes för bedömning av marknadsvärdeminskningen vid normala jordbruksintrång med en bestämd årsskada. Domstolen menade dock att det går att anta ett större marknadsvärdepåverkan vid intrång på jaktmark än vid normal jordbruksintrång vilket kräver en justering.

I MMD M 4351-19 var tvisten lite annorlunda, det handlade om hur fastigheten skulle avgränsas vid värdering. Det var oklart om ekonomibyggnaderna skulle ingå i värderingen eller inte. Domstolen höll dock med om att det skulle värderas som en hästgård utanför ett samhälle. Fastigheten skulle ses som en enhet då marknadsvärden påverkas av boendemiljön på fastigheten snarare än avkastning från jordbruksmark. Vid bedömning av fastighetens marknadsvärde i ostört skick ska delar som bostadshuset, tomten och även närliggande ekonomibyggnaderna tas med, menade domstolen. I detta mål var bullerstörningar under ersättningsgill nivå och den största värdepåverkande faktorn var estetisk förfulning. Marknadsvärdeminskningen bedömdes till 25 %, vilket är det högsta värdeminskningen av alla rättsfallen i rapporten. Här var oenigheten vad som skulle beaktas i själva värderingen. Det finns därmed en viss osäkerhet som inte bara handlar om storleken på trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan utan också avgränsningar.

Fastighetens omständigheter i MMD M 3861-21 liknar de i MÖD 2013:42. Fastigheten låg utanför samhället Alingsås och var knappt 3 000 kvm och

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

bebyggd med ett åretruntboende. Bullernivån ökade från 43 dB(A) till 51 dB(A) från vägen. Vägen är en motorväg med 2+2 filer samt en hastighet på 110 km/h. Den nya vägbanan förlades ca 60 meter från bostadshuset, det anlades även bullervall ca 40 meter från bostadstomtens gräns försedd med viltstängsel i metall. I MÖD 2013:42 var fastigheten belägen på landsbygden strax utanför samhället Höganäs. Fastigheten var 3 461 kvm och användes i första hand som bostad. Avståndet från vägbanan till gårdsplatsen var omkring 100 meter. Ett 450 meter långt bullervall hade bebyggts längst med vägen. Bullernivåerna var under det föreskrivna riktvärdet på 55 dB(A). Vägen som byggdes var en 2+1-väg med en hastighetsgräns på 100 km/h. Marknadsvärdeminskningen i MMD M 3861-21 blev 13,5 % medan den bedömdes till 5 % i MÖD 2013:42. Trots att fastigheterna är relativt lika kan det ha funnits skillnader som gjorde att marknadsvärdeminskningen skilde sig. Ett exempel är hastigheten på vägen och att det var två olika typer av vägar, 2+2 väg och 2+1 väg. Alingsås kan också vara en mer attraktiv stad än Högnäs. Utöver det kan justeringar ha blivit mer generösa nu än för 10 år sedan, synen på skadorna kan ha förändrats.

I MMD M 3861-21 sa domstolen även nej till en värdering baserad på matematiska beräkningar på grund av bristande urval av ortsprismaterial. Efter intervjun med Carlstedt och Hammar verkar det i domstolarna finnas tendenser till att hålla kvar på de sedvanliga metoderna eftersom de uppfattas som kända och säkra. Det är komplicerat och svårt att ta fram marknadsvärdeminskningen med hjälp av ortsprismetoden eller multipel regressionsanalys om det inte finns bra material, annars kan det vara meningslöst att försöka sig på en sådan undersökning. Av den anledningen kan många värderare välja att förlita sig på värderingsmodellen i LMV-rapporten 1998:7 med en subjektiv justering.

I det sista rättsfallet MMD F 5279-21 rörde det sig om en fastighet med flera ändamål framför allt jordbruk. Fastigheten används utöver jordbruksdrift för kommersiellt med golfbana, lokal och bostadsuthyrning. Domstolen sa dock att

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

endast gårdscentrum var störningskänsligt men inte åkermark, skog, golfbana eller verksamheten med uthyrning av kommersiella lokaler och bostäder. Det konstaterades att gårdscentrum hade ett kulturhistoriskt värde och var både välskött och välbevarad. Gårdscentrumet låg dock 320 m från vägen och var avskärmat av ekonomibyggnader och träd samt att bullernivåerna som brukningscentrumet utsattes för låg långt under riktvärdena. Domstolen bedömde att marknadsvärdeminskningen på gårdscentrumet till endast 3 %.

8. Slutsats

Sammanfattningsvis kan det konstateras att det finns tydliga metoder för att bedöma enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan. I enlighet med 4 kap. 2 § ExL och 32 kap. MB ska en fastighet som minskat i värde till följd av en väg kompenseras upp till ursprungsvärdet. Detta för att sätta fastighetsägaren i samma ekonomisk ställning som innan skadan uppstod. De flesta värderare använder sig idag av värderingsmodellen i LMV-rapport 1998:7, praxis samt egen subjektiv justering för att bedöma marknadsvärdepåverkan. Trots tydligt tillvägagångssätt så är det väldigt komplext att bedöma marknadsvärdepåverkan som i sin tur orsakar oenigheter. Hur stor inverkan trafikimmissioner får på marknadsvärdet beror på flera olika faktorer. Det finns idag tre huvudsakliga faktorer som avgör hur stor marknadsvärdeminskningen blir på fastigheten till följd av anläggning, omläggning och breddning av väg. Först beror det på områdets attraktivitet, det vill säga hur exklusivt ett område anses vara. Följt av närheten till störningskälla och hur exponerad fastigheten är. Den tredje faktorn är bullerintensiteten. Dessa tre punkter utgör också ingångsvärdena för värderingsmatrisen i LMV-rapporten. Utöver dessa finns dock många fler faktorer att hänsyn till vid bedömning.

Det kan då handla om individuella omständigheter på varje fastighet som husets belägenhet på tomten och de större eller mindre möjligheterna att genom särskilda anordningar motverka olägenheterna av vägbygget etc. Det kan i praktiken vara svårt att hålla koll på alla dessa faktorer. Eftersom fastigheter är unika kan det skilja sig oerhört hur de påverkas. Det är också svårt att bevisa hur stor ekonomisk påverkan vissa immissioner får. Tidigare studier har kunnat bevisa den ekonomiska påverkan som buller och exponeringsgrad har på småhus. Andra trafikimmissioner som bland annat avgaser, damm, vibrationer, strålkastarljus, förändrade växtförhållanden och ökad vindkänslighet ger individuellt nästan aldrig rätt till ersättning. Det finns inte heller någon direkt metod för att mäta

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

dessa enskilda trafikimmissioners värdepåverkan. Det handlar många gånger om en kombination av störningar som orsakat en värdepåverkan. I flera av målen har det framkommit att den slutliga bedömningen av marknadsvärdet har skett i en "samlad bedömning". I en sådan bedömning kan det vara svårt att veta exakt vad värderingsosäkerheten är. Eftersom det inte går att väga in alla aspekter utan en samlad bedömning så kan det vara svårt att utesluta denna bedömningsmetod. Efter intervjuerna med sakkunniga blev det också tydligt att praxis är en stor del av bedömningsmetodik. Nackdelen med denna metodik är att domstolar oftast är begränsade att hålla sig inom det som yrkats av parterna i målet. Att domstolarna är bundna kan i sin tur påverka utfallet av rättsfall. Eftersom praxis har en stor plats i bedömningen finns en risk att marknadsvärdepåverkan egentligen är högre idag än vad den anses vara.

Fortsättningsvis finns osäkerheter i alla typer av värderingar som inte går att undgå helt. De flesta värderare använder som nämnt ovan av värderingsmodellen i LMV-rapporten. Vilket är bra med liknande tillvägagångssätt. Värderingmatrisen i rapporten kan tillämpas för att på ett effektivt och relativt korrekt sätt få fram en marknadsvärdepåverkan av en fastighet. LMV-rapporterna har dock sett likadana ut sen de togs fram på 90-talet. Efterfrågan och marknaden ser däremot inte likadan ut idag som den gjorde för 20 år sedan. Av naturliga skäl bör det också finnas ett större ortsprismaterial idag, då flera störda samt ostörda fastigheter antagligen hunnit säljas/köpas. Större ortsprismaterial bör i sin tur innebära möjligheter till flera undersökningar som kan användas för att uppdatera LMV-rapporterna. Eftersom rapporterna används flitigt idag bör en uppdatering av dessa vara en prioritering för att öka trovärdigheten.

Avslutningsvis går det att konstatera att normerna har förändrats, idag behöver bland annat buller inte överstiga 55 dB(A) för att ersättning ska utgå. I takt med att hälsokonsekvenserna av buller blivit uppenbara har också reglerna kring det skärpts. Nya direktiv sätter skärpta krav på att minska buller från stora

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

bullerkällor samtidigt som nya medicinska och rättsliga riktvärden ges ut av myndigheterna. På senare tid har äganderätten också stärkts för att skydda den enskilda fastighetsägaren. Enligt intervjupersonerna lär denna trend fortsätta i samma riktning. Vilket kan innebära att flera förändringar kan tillkomma inom en snar framtid. Borttagandet av toleransavdrag 2010 är en annan tydlig markering som är kopplat till förändrade normer.

8.1 Förslag till vidare studier

En fortsatt studie kan handla om att undersöka möjligheterna till vidareutveckling av LMV-rapporterna som finns sammanfattade i kapitel 4. Detta kan genomföras genom att söka upp statliga eller kommunala vägar som anlagt, omlagts eller breddats de senaste 20 åren. En del av undersökningen kan handla om att leta upp försäljningsmaterial inom ett bestämt avstånd från valda vägar. Med hjälp av Google maps går det också att undersöka områdets exponering utan att åka ut på plats. Detta arbete skulle kunna ske i samarbete med Lantmäteriet eller Trafikverket, de kan tillgodose med material och vägledning. För mer inspiration rekommenderar jag att man läser examensarbetet *Marknadsvärdepåverkan på småhusfastigheter vid omläggning av länsväg 155 av Lovisa Engström*.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Källförteckning

Offentligt tryck

Förarbeten

Prop.1969:28, *Miljöskyddslagen*.

Prop. 1985/86:83, *Om ersättning för miljöskador*.

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

Prop. 1996/97:53, *Infrastrukturinriktning för framtida transporter*.

Prop. 2009/10:162, *Ersättning vid expropriation*.

SOU 1969:50, *Expropriationsändamål och expropriationsersättning m.m.*

SOU 1983:7, *Ersättning för miljöskador*.

SOU 2008:99, *Nya ersättningsbestämmelser i expropriationslagen, m.m., Stockholm: Justitiedepartementet*.

Praxis

NJA 1975 s.155.

NJA 1977 s. 424.

NJA 1999 s. 385.

NJA 2003 s. 619.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

MÖD 2013:42.

MMD M 4351-19.

MMD M 3861-21.

MMD F 5279-21.

Litteratur

Bengtsson, Bengt. *Skadestånd för miljöskada*. upplaga 1 Stockholm: Nordstedts Juridik AB, 2011.

Bengtsson, Ingemar. *Fastighetsvärdering*. upplaga 1. Lund: Studentlitteratur AB, 2018.

Ingemar, Bengtsson. *Hohfeld i ekonomisk teori*, 2005.
<https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/5677903/4245479.pdf>
[2023-04-13].

Bergh, Andreas. Jakobsson, Niklas. *Modern Mikroekonomi marknaden, politiken och välfärd*. upplaga 5. Lund: Studentlitteratur AB, 2022.

Dahlsjö, Anders. Kalbro, Thomas. Lindgren, Eidar. Norell, Leif. upplaga 1. *Intresseavvägningar inom fastighetsrätten*. Stockholm: Nordstedts Juridik, 2021.

Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätts. upplaga 1. Stockholm: Fastighetsnytt Förlags AB, 2011.

Fastighetsvärdering: Grundläggande teori och praktisk värdering, Gävle och Solna: Lantmäteriet och Mäklarsamfundet, 2013.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Kalbro, Thomas. Lindgren, Eidar. *Markexploatering*. upplaga 6. Stockholm: Norstedts Juridik AB, 2018.

Sjödin, Eije. Ekbäck, Peter. Kalbro, Thomas. Norell, Leif. *Maråtkomst och ersättning – för bebyggelse och infrastruktur*. upplaga 4. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB, 2016.

Lagkommentarer

Magnus Hermansson, Expropriationslagen (Karnov), lagkommentar till 4 kap. 2§ ExL 1st.

Bertil Bengtsson, Miljöbalken (Karnov), lagkommentar till 32 kap. 1 § MB 1 st.

Bertil Bengtsson, Miljöbalken (Karnov), lagkommentar till 32 kap. 1 § MB 2 st.

Bertil Bengtsson, Miljöbalken (Karnov), lagkommentar till 32 kap. 3 § MB 1 st.

Henrik Jermsten, Regeringsformen (Karnov), lagkommentar till 2 kap. 15 § 1 st.

Harald Ullman, Miljöbalken (Lexino), lagkommentar till 32 kap. 3 § 1 st.

Myndighetspublikationer

LVM-rapporten 1996:7 – *Värdering av miljöskada: trafikkommissioners inverkan på småhuspriser; Delrapport 1 – ortsprisundersökning*. Gävle: Lantmäteriverket, 1996.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

LVM-rapporten 1996:8 – *Värdering av miljöskada: trafikkommissioners inverkan på småhuspriser; Delrapport 2 – enkätundersökning*. Gävle: Lantmäteriverket, 1996.

LVM- rapporten 1998:7 – *Värderingsmodell för vägtrafikkommissioner; marknadsvärdeminskning för småhus*. Gävle: Lantmäteriverket, 1998.

Folkhälsomyndigheten. *Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus*, FoHMFS 2014:13.

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/66c03ed04e244b92a9165705ef3ac3c2/fohmfs-2014-13.pdf>

[2023-05-10].

Elektroniska källor

Boverket. *Definitioner och begrepp för buller*, 2014.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planeringsfragor/information-om-buller-och-goda-ljudmiljoer/ljud-och-buller/definitioner-och-begrepp-for-buller/>

[2023-04-26].

Boverket. *Regler och riktvärden för buller*, 2020.

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/regler-och-riktvarden-for-buller/>

[2023-04-20].

Fastighetsmäklarförbundet. *Säljprocessen*, u.å.

<https://fmf.se/saljprocessen/>

[2023-05-18].

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Folkhälsomyndigheten. *Vägledning om buller och höga ljudnivåer*, 2020.

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-hal-soskydd/tillsynsvagledning-halsoskydd/buller/vagledning-och-riktvarden/#:~:text=H%C3%A4lsoeffekter%20av%20buller%20och%20h%C3%B6ga%20ljudniv%C3%A5er&text=Publikationen%20kan%20anv%C3%A4ndas%20som%20kuns-kapsst%C3%B6d.ljudniv%C3%A5er%20kan%20p%C3%A5verka%20m%C3%A4nniskors%20h%C3%A4lsa.&text=Dessa%20tre%20publikationer%20ers%C3%A4tter%20handboken.gavs%20ut%20av%20Socialstyrelsen%202008.>

[2023-04-25].

Naturvårdsverket. *Undersökningar av hur många som är störda av buller*, u.å.

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/undersokningar-av-hur-manga-som-utsatts-for-buller/>

[2023-04-23].

SCB. *Boende i Sverige*, 2022.

<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/boende-i-sverige/#:~:text=2%2C4%20miljoner%20i%20en,sm%C3%A5hus%20med%20h-yresr%C3%A4tt%20eller%20bostadsr%C3%A4tt.>

[2023-05-16].

Svensk mäklarstatistik, 2019.

<https://www.maklarstatistik.se/om-oss/om-statistiken/#:~:text=Varje%20%C3%A5r%20s%C3%A4ljs%20ca%20100.000,%2C%20allts%C3%A5%20icke%20representativa%20f%C3%B6rs%C3%A4ljningar>

[2023-05-16].

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Trafikverket. *Barriäreffekter och intrång*, 2017.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Lokalisering---principer-och-markanvandning/Barriareffekter-och-intrang/>

[2023-04-28].

Trafikverket. *Fakta om buller och vibration*, 2020a.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Fakta-om-buller-och-vibrationer/#:~:text=Niv%C3%A5n%20p%C3%A5%20buller%20och%20vibrationer,%C3%B6rat%20som%20ljud%20vi%20h%C3%B6r.>

[2023-03-18].

Trafikverket. *Kartläggning och åtgärdsprogram för buller enligt EU-direktiv*, 2020b.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/kartlaggning-och-atgardsprogram-for-bullerenligt-eu-direktiv/#:~:text=I%20f%C3%B6rordningen%20om%20omgivning%20sbuller%20st%C3%A4lls,redovisa%20kartl%C3%A4ggningsarna%20till%20EU%20kommissionen.>

[2023-05-01].

TIBCO. *What is Regression Analysis?* u.å.

<https://www.tibco.com/reference-center/what-is-regression-analysis#:~:text=Regression%20analysis%20is%20a%20statistical,dependent%20variable%20against%20independent%20variables.>

[2023-05-18].

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Muntliga källor

Leif Norell. Teknologie doktor, intervju, 17.03.2023.

Magnus Carlstedt. Markförhandlare, intervju, 16.03.2023.

Maria Nilsson. Civilingenjör Lantmätare, intervju, 09.03.2023.

Mikael Gröndahl. Skogsmästare, fastighetsvärderare, intervju, 13.03.2023.

Thomas Hammar. Civilingenjör Lantmätare, intervju, 16.03.2023.

Doktorsavhandling

Eric Norén. *Intrång i och reglering av äganderätten till mark. En metod och en studie av markåtkomstregler i Sverige.* Lund: LTH, Institutionen för Teknik och samhälle, Fastighetsvetenskap, 2023.

Mats Wilhelmsson. *Trafikbuller och fastighetersvärde en hedonisk regressionsanalys.* Stockholm: KTH, Institutionen för fastigheter och byggande, Avdelningen för bygg- och fastighetsekonomi, 1997.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilagor

Bilaga 1. Bilder, NJA 1977 s. 424.



Bild 1: Flygbild över Nacka Björknäs 1:450 i Värmdöområdet ca år 1975 och innan Värmdöleden. Bild: Minkarta.



Bild 2: Flygbild på Nacka Björknäs 1:450 i dagsläget, efter byggnation av Värmdöleden. Bild: Minkarta.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.



Bild 3: Exponeringsgraden idag fastigheten Nacka Björknäs 1:450. Bild: Google maps.



Bild 4: Exponeringen innan bullerplank, Bild: Kursmaterial.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

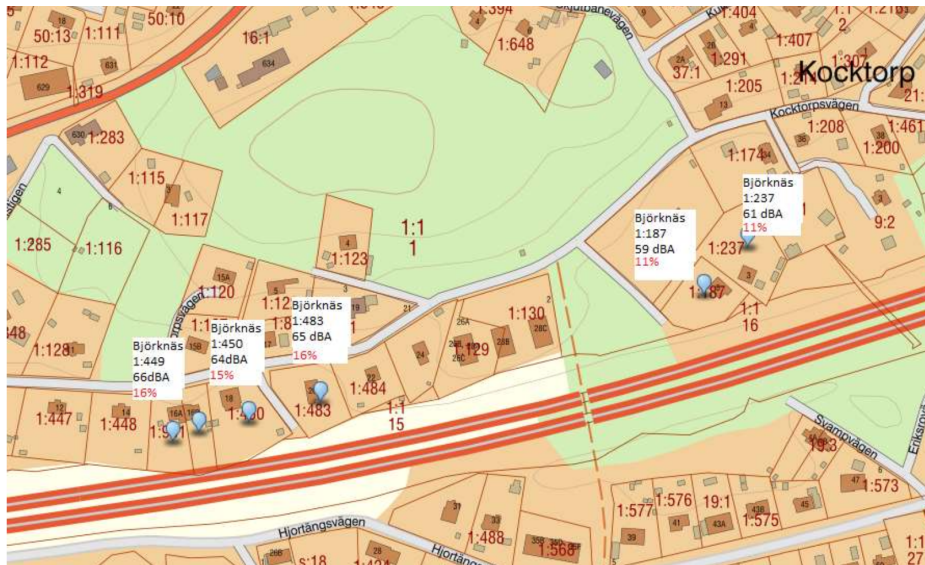


Bild 5: Karta över de andra fastigheterna i Värmdöområdet, bullernivå plus deras värdepåverkan. Bild: Intern dokument TRV.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilaga 2. Bilder, NJA 1999 s.385.



Bild 1: Dalarö 5:22(8 %), 5:12(12%) och 7:25(10%) som berördes i målet. Bild: Minkarta.



Bild 2: Exponeringsgrad på Dalarö 5:22 idag. Bild: Google maps.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.



Bild 3: Exponeringsgrad på Dalarö 5:22. Bild: Intern dokument TRV.



Bild 4: Exponeringsgrad på Dalarö 7:25. Bild: Intern dokument TRV.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilaga 3. Bilder, NJA 2003 s 619.



***Bild 1:** Ålberga Gård, nya E4 norr om och gamla E4 söder om. Bild: Google maps.*



***Bild 2:** Stora Lida, nya E4 norr om och gamla E4 söder om. Bild: Google maps.*

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilaga 4. Bilder, MÖD 2013:42



Bild 1: Exponeringen från vägen, fastigheten från Vikendomen (värdeminskning 5%). Bild: Google maps.



Bild 2: Bild ovanifrån, fastigheten från Vikendomen. Bild: Google maps.

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilaga 5. MMD M 4351-19.



Bild 1: Ulricehamn Vist 10:54 i MMD M 4351-19, (värdeminskning 25%).

Bild: Maria Nilsson



Bild 2: Ulricehamn Vist 10:54 i MMD M 4351-19, (värdeminskning 25%).

Bild: Maria Nilsson

Bedömning av enskilda trafikkommissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilaga 6. MMD M 3861-21.



Bild 1: Alingsås Bälinge 6:17 i MMD M 3861-21 (värdeminskning 13,5 %). Bild:
Minkarta.



Bild 2: Bullervall ca 40 meter från bostadstomtens gräns försedd med viltstängsel
i metall. Bild: Google maps.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.

Bilaga 7. MMD F 5279-21

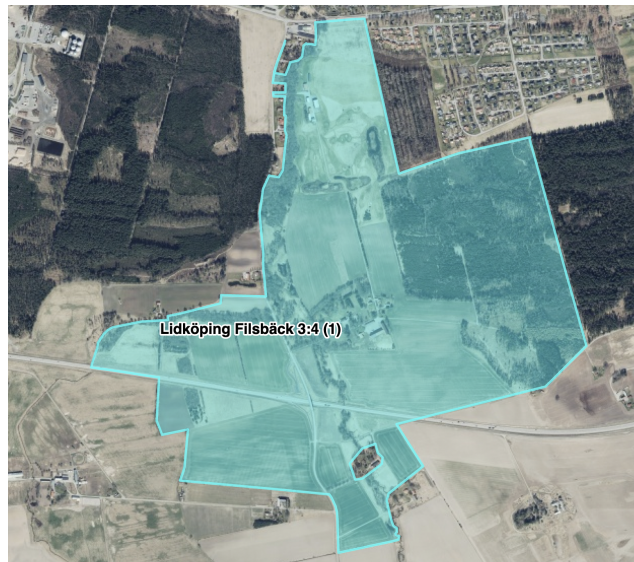


Bild 1: Fastighet Filsbäck 3:4 i Lidköpings kommun. Bild: Google maps.



Bild 2: Inzoomad bild på gårdscentrum, Filsbäck 3:4 i Lidköpings kommun.
Bild: Google maps.

Bedömning av enskilda trafikimmissioners marknadsvärdepåverkan på småhus
vid anläggning, omläggning och breddning av väg.



Bild 3: Exponering från vägen mot fastigheten. Bild: Google maps.