



LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA/LUNDS UNIVERSITET

Avdelningen för Lantmäteri

EFFEKTER VID STÄNGNING AV JÄRNVÄGSÖVERGÅNGAR

en analys av effekter, ersättning och anpassning på främst
lantbruksfastigheter, och skillnaderna mellan
slätt- och skogsbygd



TEKNISKA HÖGSKOLAN I LUND
LANTMÄTERILINJEN

Examinator: Åsa Knutson

Akademisk handledare: Bertil Hall

Praktisk handledare: Göran Bäckstrand, LRF

Examensarbete utfört av

Samuel Norrlin

ISRN LUTVDG/TVLM 97/1005008 SE

Avdelningen för lantmäteri
Lunds Tekniska Högskola
Box 118, ht 54
221 00 Lund

Division of surveying
Lund Institute of Technology
Box 118, ht 54
S-221 00 Lund
Sweden

Effekter vid stängning av järnvägsövergångar - en analys av effekter, ersättning och anpassning på främst lantbruksfastigheter, och skillnaderna mellan slätt- och skogsbygd.

Effects by enclosure of railway crossings - an analysis of effects, compensation and adjustment on primarily farms, and the difference between flat country and wooded districts.

Av

Norrlin, Samuel, Lunds Tekniska Högskola, Lund

1997

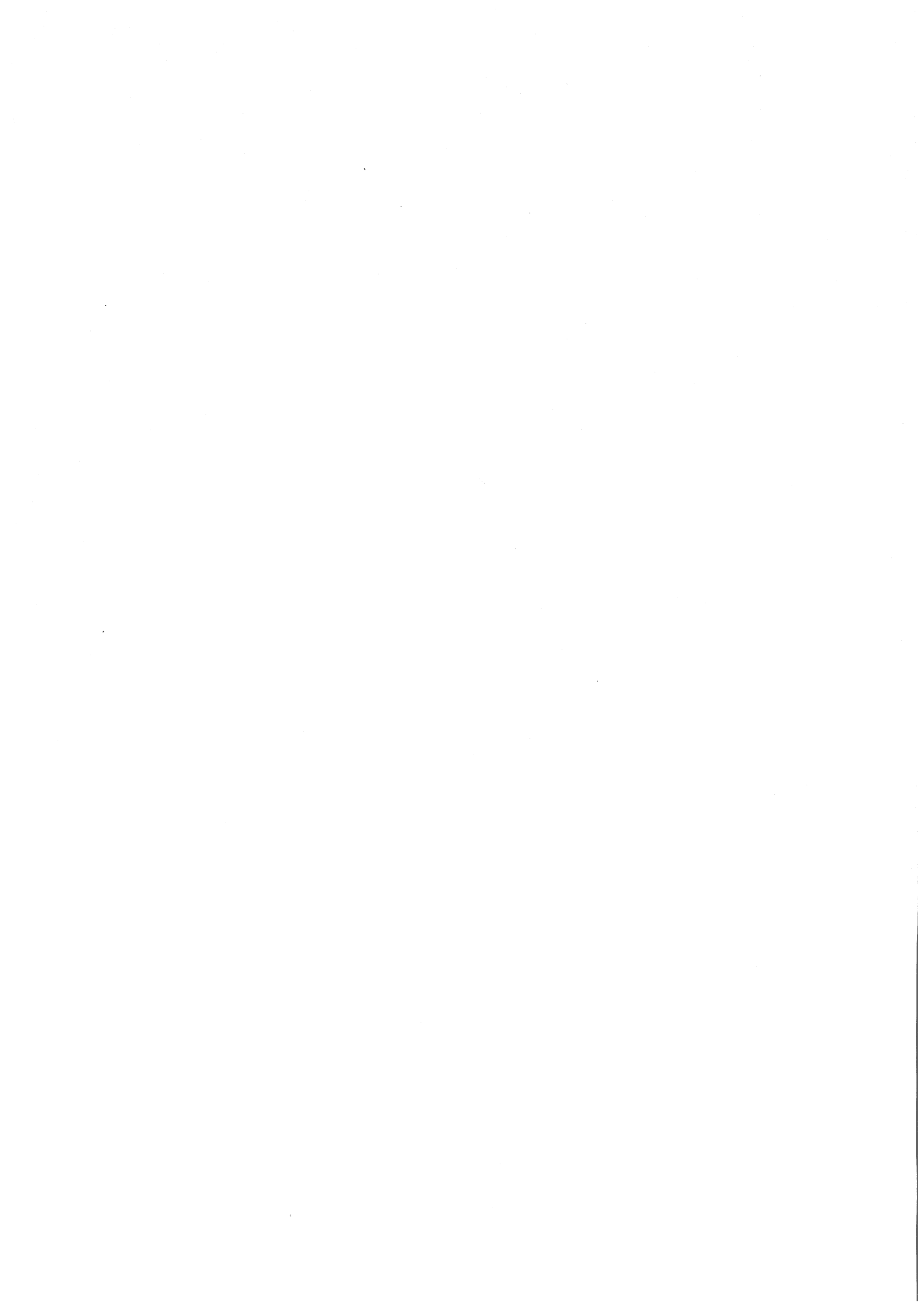
Examensarbete 20 p på civilingenjörsutbildningen för lantmäteri.

Handledare: Åsa Knutsson, LTH
Bertil Hall

Praktisk handledare: Göran Bäckstrand, LRF.

KEYWORDS: Railway crossings, Easement, Compensation, Adaptation, Compulsory acquisition, Reallotment, Surveying.

ABSTRACT: A study on how farming properties have been influenced by enclosures of railway crossings. The study discusses which effects that come up when railway crossings are closed, how the damages are compensated and how the farmers have suit themselves. The study also discusses which effects come up depending on which law that is used, and if there are any differences between the effects and the compensation in wooded districts and in flat country.



SAMMANFATTNING

För att öka säkerheten på järnvägen har Banverket sedan ett antal år tillbaka försökt att ta bort alla plankorsningar. Praktiskt har det oftast inneburit att man antingen har byggt en bro eller tunnel vid en större väg. Sedan har man stängt övergångarna på alla brukningsvägar runt omkring, och i stället byggt ersättningsvägar parallellt med järnvägen från den gamla korsningen till bron/tunneln. En annan metod som man har använt sig av, är att genom markbyten samla de olika fastigheternas ägor på en sida av järnvägen, och därmed göra plankorsningarna onödiga. Ersättningsvägar är vanligast i skogsbygd, medan markbyte förekommer mest i slättbygd.

Juridiskt sett upphäver man det servitut som ger rätten att ta väg över järnvägen, då man stänger en järnvägsövergång. Detta har hittills skett huvudsakligen genom fastighetsreglering, men man kan också använda expropriation. I och med att lagen om byggande av järnväg (LBJ) trädde i kraft har Banverket också möjlighet att upprätta en järnvägsplan. Med stöd av järnvägsplan kan Banverket antingen ansöka om fastighetsreglering, eller begära hos FD att få lösa in servitutet. För sakägarna är det förmodligen ett par saker som kommer att skilja beroende på vilken lagstiftning som används. Främst kan en viktig del av beslutet komma att tas redan vid planläggningen, om Banverket väljer att använda sig av LBJ. Väljer man dessutom att lösa in servitutet blir detta ett domstolsförfarande medan fastighetsreglering beslutas vid lantmåteriförrättning.

Enligt RF 2:18 är det endast tillåtet att tvångsvis ta mark eller rättigheter i anspråk om det är ett angeläget allmänt intresse. Detta gäller även stängning av järnvägsövergångar. I förarbetena till LBJ står det att det förutsätts att det är ett angeläget allmänt intresse när mark och rättigheter tas i anspråk med inlösen. Fastighetsreglering enligt nuvarande tillämpning följer också RF enligt en HD-dom från 1996. Däremot ger grundlagen ingen handfast ledning av hur stor ersättningen ska vara, endast att ersättning ska bestämmas enligt lag. Vid stängning av järnvägsövergångar är det expropriationslagen som reglerar ersättningen.

Grundtanken i expropriationslagens ersättningssystem är att den som drabbas av expropriation eller ett liknande intrång, ska vara i samma ekonomiska ställning efter ingreppet som han var före ingreppet.

När ersättningen ska bestämmas följer man i praktiken följande mönster. Man börjar med att identifiera och beskriva effekterna, dvs. den fysiska konsekvens som uppstår i och med stängningen, t.ex. vägförlängning till åkermark. Därefter bestäms de skador och även nyttor

(d.v.s. penningbeloppet) som effekterna ger upphov till. Slutligen bestämmer man ersättningen, genom att på olika sätt beräkna hur skadorna och nyttorna påverkar fastighetens marknadsvärde.

Då man stänger järnvägsövergångar leder detta ofta till ökade vägunderhålls- och transportkostnader. I de undersökta förrättningarna har dessutom ersättning utgått för mark, virke, förtida avverkning, anpassningskostnader, skördeskador och förstörd jakt. Det har också uppkommit nyttoeffekter för vissa fastighetsägare, både vid byggande av

ersättningsväg och vid markbyten, bl.a. tidsvinst, säkerhetsvinst, bättre väg, mer mark och bättre arrondering.

Ersättningen kan bestämmas på två olika sätt, antingen genom avtal mellan Banverket och sakägaren eller genom officialbeslut av förrättningslantmätaren. Vid de förrättningar där det förekom stora markbyten bestämde man huvudsakligen ersättningen genom överenskommelser. Däremot var det ungefär lika vanligt med överenskommelser som med officialvärderingar vid de förrättningar där man inriktade sig på att bygga ersättningsvägar.

Detta kan bero på att skyddsreglerna i 5 kap FBL hindrar allt för stora markbyten utan fastighetsägarens medgivanden, vilket tvingar Banverket att lägga ner stora resurser på att nå fram till frivilliga avtal. Dessutom är de fastighetsägare som erbjuds mark ofta positiva till fastighetsregleringen.

I undersökningen hade ersättningen bestämts ungefär lika ofta genom överenskommelser som genom officialvärdering i slättbygd, medan överenskommelser dominerade i skogsbygd. Detta är förvånande då markbyten är vanligast i slättbygd. Det är svårt att säga om resultatet beror på att underlaget i undersökningen är för litet, eller om det finns andra förklaringar. Detta skulle i så fall kunna vara att Banverket har haft skickligare förhandlare i skogsbygderna, att lantmätnarna har haft olika uppfattning om hur länge man bör arbeta för att uppnå en överenskommelse eller att sakägarna på slättbygden har varit mindre benägna att uppnå en överenskommelse.

Det har också framkommit att sakägare har känt sig så pressade av Banverkets förhandlare, att de har upplevt sig tvingade att acceptera Banverkets anbud. Detta visar att det ställs höga krav på lantmätarens kompetens för att balansera förhållandet mellan parterna. Ett sätt att göra förhållandet mera jämligt vore att ändra i lagstiftningen så att Banverket kan åläggas att betala fastighetsägarens ombudskostnader, på samma sätt som vid expropriation.

Ersättningen varierar i undersökningen mellan några hundralappar och över en miljon kronor beroende på skadornas storlek. Medianersättningen var 45 000 kr per fastighet. Medelersättningen till sakägare per stängd järnvägsövergång var 140 000 kr i ersättningar till sakägare och 355 000 kr per förrättning i ersättningar till sakägare.

De största ersättningsposterna i skogsbygd var virke, förlängda transportavstånd och mark, medan de i slättbygden var mark, förlängda transportavstånd, fördyrat vägunderhåll och anpassning. Skillnaderna kan främst förklaras med skillnader i naturtyp. Övriga ersättningsposter är små i sammanhanget. Vissa poster är av engångskarraktär, och andra är poster som Banverket enligt lagen inte måste betala ersättning för. Att så ändå gjorts verkar vara ett uttryck för att Banverket ibland är beredda att släppa på reglerna för att uppnå en överenskommelse. Enligt undersökningen använder lantbrukare som drabbas av stängningar av järnvägsövergångar sin ersättning i den del av företaget där den gör störst nytta. Det kan vara åtgärder för att motverka skadan, men det behöver inte vara det, och man kan nog till och med dra slutsatsen att det sällan är det.

Expropriationslagens regler förutsätter att båda parterna vidtar åtgärder för att skadorna som uppstår ska bli så små som möjligt. Ersättningen beräknas nämligen efter hur sakägaren rimligen bör anpassa sig, inte hur han anpassar sig i verkligheten. Aktuella

åtgärder för fastighetsägarna kan vara produktionsbyte, brukarbyte, markförsäljning, markbyte och som sista alternativ fastighetsbyte. Undersökningen visar ingen ökad försäljning av de fastigheter som drabbats av stängning av järnvägsövergångar.

Några större markbyten har inte skett utanför förrätningarnas ram. Däremot har det skett någon enstaka markförsäljning. Troligen har fastighetsägarna inte ansett att ingreppet har varit så allvarligt att man har känt sig tvingade till sådana åtgärder. Dessutom anser nog de flesta fastighetsägare att de inte vinner någonting på det. Inte heller brukningsförhållandena påverkas nämnvärt. Arrendatorer eller ägare som själva brukar sina fastigheter upphör inte med lantbruket på grund av att man stänger järnvägsövergångar. Däremot kan det inte uteslutas att stängningar av järnvägsövergångar kan bli den utlösande faktorn, som får en lantbrukare som redan har funderat på att sluta med sin verksamhet, att göra slag i saken. Inte ens den anpassningsåtgärd som innebär den minsta förändringen, nämligen att byta produktion eller plantera skog på den mark som ligger på fel sida järnvägen är aktuellt för de flesta lantbrukarna.

Man kan med hänvisning till detta ifrågasätta om det är riktigt att reducera ersättningen, genom att förutsätta att produktionsinriktningen läggs om, eller att åkermark planteras med skog. Det är ju nämligen inte bara ett fåtal bakåtsträvare som inte anpassar sig på detta sätt, utan det stora flertalet fastighetsägare.

De vanligaste sätten för Banverket att mildra skadeverkningarna är att bygga ersättningsvägar, medverka till markbyten och att bygga koportar. Undersökningen visar att det i genomsnitt finns en koport varannan mil på en undersökt sträcka av Södra stambanan. Anledningen till att det är så ovanligt är att Banverket kräver att man tjänar på att bygga en koport. En koport kostar minst en halv miljon, medan Banverket i genomsnitt bara behöver betala 140 000 kr i ersättning till varje sakägare. Detta leder till att det i praktiken bara är på fastigheter som måste driva djur under järnvägen varje dag som Banverket bygger koportar.

SUMMARY

To improve the safety at the railway, the Swedish railway department tries to remove all level-crossings. This have practically meant that there has been built a bridge or a tunnel at the crossing between the railway and a big road. Then all agriculture roads in the area have been closed, and a new road has been built from the old crossing to the tunnel or bridge. Another method that has been used, is to change land and gather the property on one side of the railway, and in that way make the level-crossings needless. Substitute-roads is most common in wooded districts, and to change land is most common in flat country.

From a legal point of view is the easement that protect the right to cross the railway revoked, when a railway crossing is closed. This has until now mostly been done by realloftment, but there is also a possibility to use expropriation. When "the law of building of railways " (lagen om byggande av järnväg) LBJ, came into force, the railway department got the possibility to draw a "railway plan"(järnvägsplan). With the support of a "railway plan" they can either apply for realloftment, or apply for compulsory acquisition of the easement at "the real-estate court" (fastighetsdomstolen). For the parties concerned it is probably some things that will differ, depending on which law that is used. Primarily is an important part of the decision taken when the plan is drawn, if the railway department decides to use "the law of building of railways " . Another difference is that realloftment is decided in a surveying function, and compulsory acquisition of the easement is decided at a court.

By the Swedish constitution it is only allowed to require land or rights by force if it is an important common interest. This rule applies even to enclosure of railway crossings. The preparatory to LBJ says that it is presupposed that it is an important common interest when land and rights is required with compulsory acquisition. Realloftment as it now is done is also due to the constitution according to a judgement of the Swedish Supreme Court. However the Swedish constitution gives no guidance how big the compensation will be, only that the compensation is to be decided by law. When railway-crossings are closed the compensation is decided by "the expropriation-law" (expropriationslagen).

The fundamental idea in the compensation-regulation of the expropriation-law (expropriationslagen) is that the person that is subjected to expropriation or a similar encroachment, shall be in the same economical state after the encroachment as he was before.

When the contribution is to be decided, this model is used in practise. You start with identifying and describing the effects, that is the physical consequences that come up from the closure, for example longer way to the fields. After that the loss and the benefit (that is the monetary amount) of the effects is appointed. Finally the compensation is appointed by estimate how the loss and the benefit effects on the market value of the real estate.

When railway crossings are closed it often causes increased costs of transports and road-maintenance. Compensation is also paid for land, timber, untimely felling, cost of adjustment, damage on the harvest and ruined hunt. It has also led to some benefit for

some landowners, both when substitute-roads are built and when land is changed, for example gain in time, gain in security, a better road and more land.

The compensation can be appointed in two ways, either by an agreement between the Swedish Railway department and the party concerned, or by an official decision by the surveyor. At the surveying functions where it occurred big changes of land, most of the compensation was appointed by agreement. At surveying functions where substitute roads was built, agreements is about as usual as official valuations. This can depend on the rules in the 5th chapter of "the law of land parcelling" (fastighetsbildningslagen), that protect properties from too big land-changes without the owners permission. This forces the Swedish railway department to do a lot of work to come to an agreement. Above this, the landowners who are offered land often have a constructive attitude to the reallootment.

The compensation in the flat country is appointed by agreement as often as by official valuation. In the wooded districts the compensation usually is appointed by agreements. This is surprising when change of land is most common in the flat country. It is hard to say whether the result depends on that the data that the study is based on is too small, or if there is other explanations. In that case, it could be that the Swedish railway department have had better negotiators in the wooded districts, that the surveyors have had different opinions how long time they should work to come to an agreement, or that it is harder to come to an agreement with the property-owners in the flat districts.

The study also shows that some party concerned have felt so pressured by the Swedish railway departments negotiators that they felt themselves forced to accept the offer. This shows that there is high demands on the surveyors competence to balance the proportions between the parties. One way to do the proportion more equal is to change the law, so that the Swedish railway department can be obliged to pay the land-owner's solicitor's fee, in the same way as at expropriation.

The compensation varies in the study from a few hundred Swedish kronor (SKr.) to over one million SKr. depending on how big the damage is. The median compensation was 45 000 SKr. per property. The average cost per closed railway crossing for the Swedish railway department was 140 000 SKr. to compensate the concerned parties, and 355 000 SKr. per surveying function to compensate the concerned parties.

The biggest compensation-items in wooded districts were timber, land and increased cost of transport, and in the flat country they were land, increased cost of transport, increased cost of road-maintenance and cost of adjustment. The difference can be explained with the difference in nature. The other compensation-items are small in relation to the whole. The Swedish railway department don't have to pay all of this small compensation-items according to the law. This seems to be a token that the Swedish railway department sometimes is willing to ignore the rules to come to an agreement. According to the study, farmers that are subjected to closures of railway-crossings uses their compensation in that part of the firm where it is most useful. It can be measures taken to compensate the loss, but it don't have to, and probably it seldom is.

The regulations of "the expropriation law" (expropriationslagen) presuppose that both parties take measures to reduce the damages. The compensation is appointed according

to how the landowner reasonably should suit himself, not how he suits himself in reality. Measurement can be to change production, change cultivator, selling land, change lands and as a final alternative change real estate property. The study shows that there has been no increased selling of the properties that are subjected of closure of railway-crossings. If anything the properties have been more difficult to sell than other properties.

There has not been any big changes of land done outside the surveying-function but there has been some selling of land. Probably the land-owners have don't regarded that the encroachment has been so serious that they have had to take such measures. Besides that most land-owners probably don't think that they would win anything by do it. Neither the cultivating is often changed. Tenants or owners that cultivate their property don't stop farming because a railway-crossing is closed. But it can't be excluded that it can be the releasing factor, that get a farmer that has already thought about it, to finish the enterprise. Not even to change production nor afforest the land on the wrong side of the railway come into question for most of the farmers.

According to this, it is probably wrong to reduce the compensation, by presuppose that the production will be changed, or that fields will be afforested. It's not only a few reactionary who not suit themselves in this way, but most of the land-owners.

The most common way for the Swedish railway department to reduce the damages, is to build substitute-roads, work for change of land or to build a "cow-tunnel". The study shows that there is in average one "cow-tunnel" every 20th kilometre on a studied distance of " the South Mainline" (Södra stambanan). The reason why it is so unusual is that the Swedish railway department demands that they will make a profit on building a "cow-tunnel". A "cow-tunnel" costs at least half a million SKr., while the Swedish railway department only have to pay 140 000 SKr. for compensation to each land-owner. This means that "cow-tunnels" in practice only is built at properties were animal have to be driven across the railway every day.

FÖRORD

När man stänger järnvägsövergångar uppstår många problem och frågor. Jag gör inte på något sätt anspråk på att behandla alla frågor som kan komma upp, men jag hoppas att mitt arbete i vart fall kan öka kunskapen något inom området. Om inte annat så har jag lärt mig mycket själv under arbetets gång.

Jag vill tacka alla dem som under arbetets gång har hjälpt och stöttat mig. Jag vill tacka LRF genom Göran Bäckstrand, som gav uppslaget till arbetet, och som har lovat visst ekonomiskt bistånd om arbetet blir till användning för dem. Jag vill tacka Åsa Knutsson och Bertil Hall som har tagit sig tid att handleda mig, och som på ett entusiastiskt sätt har hjälpt mig att utforma arbetet. Jag vill också tacka personalen på lantmäteriarbiven i Jönköping, Malmö och Linköping för att de var så tillmötesgående och gav mig fria händer i arkiven. Slutligen vill jag tacka min fru som har korrekturläst arbetet och ständigt kommit med tips och synpunkter. Alla dessa personer har varit till stor hjälp under arbetets gång.

Norrskog, januari 1997

Samuel Norrlin

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING

SUMMARY

FÖRORD

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	9
FÖRKORTNINGAR	12
1 INLEDNING	13
1.1 Syfte	13
1.2 Metod	13
1.3 Avgränsningar	14
1.4 Bakgrund	15
1.5 Beskrivning av praktikfallen	15
2 ExL:s ERSÄTTNINGSGREGLER	18
2.1 Ersättningens syfte	18
2.2 Marknadsvärdesprincipen	19
2.3 Allmänna förutsättningar	19
2.3.1 Sakägare	19
2.3.2 Adekvans och kausalitet	20
2.4 Ersättningsposter	20
2.4.1 Löseskilling	20
2.4.2 Intrångsersättning	20
2.4.3 Annan ersättning	20
2.5 Justering av ersättningen	21
2.5.1 Företagsskada/nytta	21
2.5.2 Förutsedd och oförutsedd skada	21
2.5.3 Svårbedömd skada	21
2.6 Undantag	21
2.6.1 Influensregeln	21
2.6.2 Presumtionregeln	22
2.6.3 Skadebegränsande åtgärder	22
2.6.4 Ersättningshöjande åtg.	22
2.7 Externa faktorer	22
2.7.1 Värdetidpunkt	22
2.7.2 Skatt	23
2.8 Processuella faktorer	23
2.8.1 Bevisbördan	23
2.8.2 Högsta & lägsta ersättning	23
2.8.3 Betalning & ränta	23
3 GRUNDLAGSSKYDDET	25
3.1 Tillåtligheten	25
3.2 Ersättningen	26
4 LAGJÄMFÖRELSE	29

4.1 Beslutsgången	29
4.1.1 <i>Expropriation</i>	29
4.1.2 <i>Fastighetsreglering</i>	29
4.1.3 <i>Inlösen enl. järnvägsplan</i>	30
4.1.4 <i>Fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan</i>	31
4.2 Skillnader	32
4.2.1 <i>Beslutsorgan</i>	32
4.2.2 <i>Rättegångs- & ombudskostnader</i>	33
4.2.3 <i>Möjlighet till markbyten</i>	33
4.2.4 <i>Tidsaspekten</i>	33
5 SKADOR & NYTTOR	35
5.1 Skador i teorin	35
5.1.1 <i>Ökade transportkostnader</i>	35
5.1.2 <i>Ökade vägunderhållskostnader</i>	36
5.2 Skador i praktiken	36
5.2.1 <i>Förstörd jakt</i>	36
5.2.2 <i>Mark</i>	36
5.2.3 <i>Virke, förtida avverkning m.m.</i>	36
5.2.4 <i>Anpassning</i>	37
5.2.5 <i>Skördeskador</i>	37
5.3 Nyttoeffekter	37
5.3.1 <i>Tidsvinst</i>	37
5.3.2 <i>Säkerhetsvinst</i>	37
5.3.3 <i>Bättre väg</i>	37
5.3.4 <i>Mer mark</i>	38
5.3.5 <i>Bättre arrondering</i>	38
6 ANALYS AV ERSÄTTNINGEN	39
6.1 Hur ersättningen har bestämts	39
6.1.1 <i>Undersökningen</i>	39
6.1.2 <i>Resultat</i>	39
6.1.3 <i>Analys, markbyten - ersättningsvägar</i>	40
6.1.4 <i>Analys, slättbygd - skogsbygd</i>	41
6.1.5 <i>Parternas styrkeförhållande</i>	41
6.1.6 <i>Slutsats</i>	41
6.2 Hur ersättningen har fördelat sig	42
6.3 Analys av ersättningsposterna	43
6.3.1 <i>Undersökningen</i>	43
6.3.2 <i>Resultat</i>	43
6.3.3 <i>Analys</i>	44
6.3.4 <i>Slutsats</i>	45
6.4 Skador där man har avslagit yrkan om ersättning	45
6.4.1 <i>Värderingsmotiveringarna</i>	45
6.4.2 <i>Analys</i>	46
6.5 Vad används ersättningen till?	46
6.5.1 <i>Undersökningen</i>	46
6.5.2 <i>Resultat</i>	47
6.5.3 <i>Slutsats</i>	47
7 ANPASSNING	48
7.1 Fastighetsbyte	49
7.1.1 <i>Undersökningen</i>	49
7.1.2 <i>Resultat</i>	49
7.1.3 <i>Slutsats</i>	49

7.2 Markbyte	50
7.3 Markförsäljning	52
<i>7.3.1 Resultat</i>	<i>52</i>
<i>7.3.2 Analys</i>	<i>52</i>
<i>7.3.3 Slutsats</i>	<i>52</i>
7.4 Brukarbyte	53
<i>7.4.1 Resultat</i>	<i>53</i>
<i>7.4.2 Slutsats</i>	<i>53</i>
7.5 Produktionsbyte	54
<i>7.5.1 Resultat</i>	<i>54</i>
<i>7.5.2 Slutsats</i>	<i>54</i>
7.6 Koportar	54
<i>7.6.1 Resultat</i>	<i>55</i>
<i>7.6.2 Analys</i>	<i>55</i>
<i>7.6.3 Slutsats</i>	<i>56</i>
8 SLUTSATS	57
KÄLLFÖRTECKNING	59
Bilaga 1, Intervju-underlag.	61
Bilaga 2, Fastighetsförteckning	62

FÖRKORTNINGAR

ExL	Expropriationslagen
EVL	Lagen om enskilda vägar
FBL	Fastighetsbildningslagen
FD	Fastighetsdomstolen
HD	Högsta Domstolen
HovR	Hovrätten
LBJ	Lagen om byggande av järnväg
LM	Lantmäterimyndigheten
PBL	Plan- och bygglagen
prop.	proposition
RF	Regeringsformen
SOU	Statens offentliga utredningar

1 INLEDNING

1.1 Syfte

Syftet med uppsatsen är att belysa hur lantbruksfastigheter har påverkats av stängningar av järnvägsövergångar. Arbetet ska dels belysa vilka effekter som uppstår då man stänger järnvägsövergångar, dels hur man ersätter skadorna och hur lantbrukarna har anpassat sig. Arbetet syftar också till att visa vilka effekter som uppstår beroende på vilken lagstiftning som används, samt om man kan se någon skillnad mellan effekterna och ersättningen i skogsbygd och slättbygd.

1.2 Metod

Arbetet började med en teoretisk studie av de lagar som reglerar stängningar av järnvägsövergångar, och de ersättningsregler som hör samman med detta. De lagar som är aktuella är i första hand 4 kap. expropriationslagen (ExL), 5 kap. fastighetsbildningslagen (FBL) och lagen om byggande av järnväg (LBJ). Dessa teoretiska studier omfattade lagtext, förarbeten, doktrin och rättsfall.

De tre första kapitlen är skrivna med dessa litteraturstudier som grund.

ExL:s ersättningsregler är att se som en bakgrund som kortfattat redogör för ExL:s ersättningsregler. Dessa regler styr ersättningen vid stängning av järnvägsövergångar, och är kunskaper som förutsätts vid analys och slutsatser i de övriga kapitlen.

Grundlagsskyddet behandlar hur stängning av järnvägsövergångar stämmer överens med grundlagen (RF 2:18). Först undersöks om det är tillåtet enligt grundlagen att stänga järnvägsövergångar, och sedan vad grundlagen säger om ersättningen.

Lagjämförelse är en jämförelse mellan de olika regler som Banverket kan stänga järnvägsövergångar med, dvs expropriation enl. ExL, fastighetsreglering enl. FBL, inlösen enl. LBJ och fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan. Eftersom expropriation är så ovanligt i detta sammanhang, och LBJ inte har börjat tillämpas i någon större utsträckning är denna jämförelse endast grundad på teoretiska studier.

Den praktiska undersökningen började med att via lantmäteriets arkiv ta fram åtta lantmäteriförrättningar där man hade stängt järnvägsövergångar. Målsättningen var ursprungligen att använda förrättningar från samma år både i slätt- och skogsbygd. På samma sätt var tanken från början att förrättningarna skulle vara minst fem år gamla, så att man med några års perspektiv kunde utvärdera effekterna. Det skulle senare under arbetets gång visa sig att det var svårt att överhuvudtaget hitta förrättningar som var möjliga att analysera. Därför fick dessa ursprungliga önskemål stå tillbaka för att det skulle bli ett tillräckligt stort underlagsmaterial.

Därefter gjorde jag en djupare analys av elva lantbruksfastigheter, vars ägare jag intervjuade per telefon. Med intervjuerna som underlag redovisar jag vad man använde

ersättningen till, om det har skett några förändringar vad gäller brukare eller produktionsinriktning, och om det i så fall har med stängningen av järnvägsövergången att göra. Analysen av dessa förrättningar och intervjuer har resulterat i följande kapitel:

Skador och nyttor behandlar först vilka skador som kan uppstå enligt doktrinen. Sedan presenteras vilka skador som har uppstått i de studerade förrättningarna, och vad de innebär. Slutligen behandlas vilka nyttoeffekter som har uppstått i och med att man har stängt järnvägsövergången.

I *Analys av ersättningen* redovisas hur ersättningen har bestämts och hur ersättningen har fördelat sig storleksmässigt och på olika ersättningsposter. Där redovisas också vilka yrkanden på skador som har avslagits. Slutligen redovisas vad sakägarna har använt sina ersättningar till. Där det har varit meningsfullt har jämförelser gjorts mellan slätt- och skogsbygd.

Anpassning behandlar i vilken mån de berörda lantbrukarna anpassar sig. De anpassningsåtgärder som har undersökts är fastighetsbyte, markbyte, markförsäljning, brukarbyte och produktionsbyte. Markbyte, markförsäljning och fastighetsbyte har undersökts genom jämförelser mellan fastighetsdatasystemets uppgifter och sakägarförteckningen i förrättningarna. Hur vanliga de två sista anpassningsåtgärderna är har framkommit vid telefonintervjuerna. I detta kapitel behandlas också hur vanligt det är att Banverket minskar skadorna genom att bygga koportar.

1.3 Avgränsningar

För de översiktliga undersökningarna begränsas underlaget till de fastigheter/brukningsenheter som har fått ersättning i någon av de åtta förrättningar som har ingått i undersökningen.

Av dessa fastigheter valdes elva lantbruksfastigheter ut, vars ägare intervjuades per telefon. Kriteriet för att fastigheterna skulle ingå i undersökningen var att fastigheten skulle ha fått minst 50 000 kr i ersättning, eller sålt mark för minst 50 000 kr i samband med markbyten. Detta för att ersättningen skulle vara så stor att sakägarna visste vad de hade använt pengarna till. Dessutom skulle fastighetsägaren inte vara äldre än 75 år. Detta kriterium infördes för att inte oroa åldringarna. Det kan inte förutsättas att de är så friska att de kan skilja på undersökningen och arbetet med själva stängningen. Eftersom inte forskning ska utsätta människor för onödigt obehag infördes denna åldersgräns.

Jag har valt att inte beröra ersättningar för immissioner enligt miljöskadelagen. Detta bör man i och för sig kunna ta upp i en ersättningssituation, men för att hålla tidsramarna måste jag begränsa mig, och då anser jag det vara bättre att utelämna dessa problemställningar helt, än att bara ytligt beröra dem. Jag bedömer dessutom immissionsproblemen som i de flesta fall marginella för lantbruksföretagen, eftersom det inte uppstår någon ny järnväg, utan endast att tågens hastighet ökar, och att antalet tåg kan öka på vissa sträckor.

Problem som mera berör bostadsfastigheter, och som även kan beröra bebodda lantbruksfastigheter, t.ex. längre väg till postlådan, har inte berörts. Dessa problem

uppstår knappast då brukningsvägar stängs, och endast i något enstaka fall då enskilda vägar stängs. Då det främst är effekter på lantbruksfastigheter som undersöks behandlas inte dessa problem.

Eventuella psykiska eller känslomässiga effekter berörs inte. Dessa effekter är dels väldigt individuella, och det är troligen svårt att göra någon generell analys av dem, dels har lagstiftaren tydligt uttalat att det inte ska betalas någon ersättning för dessa effekter, varför man kan ifrågasätta nyttan med en sådan undersökning.

1.4 Bakgrund

Sedan ett antal år tillbaka har statsmakterna valt att satsa på höghastighetståg, s.k. X-2000, på bl.a. Södra Stambanan (Stockholm-Malmö) och Västra Stambanan (Göteborg-Malmö). I samband med denna satsning, arbetar Banverket med att förbättra säkerheten. En del i detta arbete är att minska antalet plankorsningar mellan väg och järnväg.

Stängningar av järnvägsövergångar påverkar naturligtvis dem som använde plankorsningarna. Trots att Banverket försöker begränsa skadan genom t.ex. ersättningsvägar och koportar, uppstår det ofta ekonomiska skador. De som har permanentbostäder kan få längre väg till arbetet, och jordbruksfastigheter kan drabbas av ökade transportkostnader, ökade kostnader för vägunderhåll etc.¹

Eftersom tågtrafik är ett miljövänligt kommunikationsmedel har statsmakterna antytt att man även i fortsättningen kommer att satsa på tågtrafik². Därför bör de frågor som tas upp i denna uppsats vara av intresse även fortsättningsvis.

1.5 Beskrivning av praktikfallen

Undersökningen grundar sig på 8 lantmåteriförrättningar, där man har stängt 20 järnvägsövergångar, 10 i slättbygd och 10 i skogsbygd. Av förrättningarna har tre varit i slättbygd, en i Landskrona kommun i Skåne och två i Östergötland, i Mjölby och Linköpings kommuner, och fem i skogsbygd i Nässjö och Aneby kommuner i Småland.

58 sakägare har berörts av stängningarna i så stor mån att ersättning har utgått, 31 i slättbygd och 27 i skogsbygd. Det är dessa som benämns sakägare i presentationen av undersökningarna. Jag har betraktat samtliga ägare av en fastighet eller en brukningsenhet som en sakägare. 6 fastigheter har köpts upp i sin helhet av Banverket eller lantbruksnämnden, 3 i slättbygd, och 3 i skogsbygd. Dessa 6 fastigheter har sedan utgjort mark att byta med i de förrättningar där stora markbyten har skett.

Järnvägsövergångarna i skogsbygd stängdes mellan 1990 och 1994, och ersättningen betalades ut mellan 1990 och 1995. I slättbygd stängdes övergångarna mellan 1992 och 1994, och ersättningen började betalas ut 1992. Vissa av ersättningsbesluten är överklagade, och ännu inte slutgiltigt fastställda.

¹ Norell 1994, s. 13

² Sverige 2009 - förslag till en vision RESUMÉ, 1994, s. 13ff

Rätten att ta väg över järnvägen var i Småland reglerad genom officialservitut som uppkom 1876-1877 och 1919-1923 i samband med att järnvägen byggdes. I Skåne var rätten att ta väg över järnvägen en s.k. av ålder bestående rätt. I Östergötland har rätten att ta väg liksom i Småland skyddats av officialservitut som bildades då man byggde järnvägen. Där förekommer även servitut bildade vid en EVL-förrättning 1970, och samfälliga vägar med rätt att ta väg över järnvägen. De avstängda vägarna har huvudsakligen använts för interna jord- och skogsbrukstransporter, men en del har även tjänat som utfartsvägar för både permanentbostäder och fritidshus. I alla förrättningarna har rätten till överfart över järnvägen upphävts genom fastighetsreglering enl. FBL.

Tillvägagångssätt

I princip kan man skilja mellan två typer av händelseförlopp när Banverket stänger järnvägsövergångar. Det ena typfallet är då man stänger övergångarna och bygger ersättningsvägar till närmaste planskilda korsning. Sedan ersätts markägarna och brukarna för markförlusten och de förlängda transportavstånden som uppstår. Detta har skett vid fyra förrättningar i skogsbygd och vid en förrättning i slättbygd, och berör 29 sakägare.

Det andra typfallet är då man genom markbyten gör järnvägsövergångarna onödiga. Det är dessa förrättningar, som i presentationen av undersökningarna kallas "markbyten". Detta utesluter sedan varken att man i dessa förrättningar bygger ersättningsvägar och ersätter för förlängda transportavstånd till vissa fastigheter, eller att mindre markbyten kan ha skett i andra förrättningar. På den tiden lantbruksnämnder fanns hjälpte de ofta till med själva markbytena och värderingarna. Bland de förrättningar jag har studerat, använde man omfattande markbyten vid en förrättning i skogsbygd och vid två förrättningar i slättbygd. Sammanlagt berördes 29 sakägare av markbyten. Vid två av förrättningarna medverkade lantbruksnämnden.



Bild 1: De studerade järnvägsövergångarnas placering. Karta: Nordisk SkolAtlas, Norstedts förlag 1960.

2 EXPROPRIATIONSLAGENS ERSÄTTNINGSGREGLER

2.1 Ersättningens syfte

En grundförutsättning för att man ska ha rätt till ersättning i expropriationsmål är att det har uppstått en ekonomisk skada. Detta gäller även vid stängningar av järnvägsövergångar. Förlorade affektionsvärden utgår det ingen ersättning för.¹

Grundprincipen för ersättningsreglerna är "...att expropriatens (dvs markägarens, min anm.) förmögenhetsställning efter expropriationen bör vara den samma som om någon expropriation inte hade ägt rum. Vad som skall betalas är med detta betraktelsesätt den minskning i expropriatens förmögenhet som skulle inträda om någon ersättning inte utgick. Expropriationsskada i denna bemärkelse omfattar den av expropriationen orsakade totala nettoskadan, och skadevärderingen kan sägas gå ut på att bestämma värdet av förlorade förmögenhetsobjekt."²

Expropriationsskada kan uttryckas så att sakägaren antingen drabbas av en utgift som han under andra förhållanden inte skulle haft eller att han går miste om en inkomst som han kunnat räkna med att få. Lika med kontanta inkomster och utgifter anses värdet av naturaförmåner som den ersättningsberättigade ska få, värdet av eget arbete som han utför och annat, som med någon grad av säkerhet kan uppskattas i pengar.³

"Termen expropriationsskada kan också definieras som en minskning av det förväntade framtida utbyte som sakägaren har av sin förmögenhet som helhet eller av visst däri ingående förmögenhetsobjekt."⁴

Den minskade avkastningen kan till viss del uppstå omedelbart, men ofta rör det sig om mer eller mindre förutsägbara händelser i framtiden. Det är därför man använder sig av den s.k. differensprincipen.

Differensprincipen innebär att ersättningen skall grundas på en jämförelse mellan två ekonomiska händelseförlopp, dels det verkliga som kommer att utveckla sig efter expropriationen, dels det sannolika händelseförloppet om någon expropriation inte hade inträffat. Skillnaden, eller differensen, mellan händelseförloppet utgör den totala ekonomiska skadan.⁵

Då domstolen ska uppskatta den framtida skadan kan den "...i princip förfara på två sätt. Domstolen kan utgå från att händelseförloppet kommer att utveckla sig resp. skulle ha utvecklats på ett visst sätt och utdöma ersättning i enlighet härmed. Den kan också, i

¹ Bouvin & Stark 1988, s. 160

² Prop. 1971:122 s. 64

³ SOU 1969:50 s. 185

⁴ Bouvin & Stark 1988, s. 161

⁵ Axlund 1993, s. 16 f.

fall då två eller flera alternativa händelseförlopp är tänkbara, taga hänsyn till sannolikheten för det ena eller det andra händelseförloppet och bestämma ersättningen till ett medelvärde, eventuellt med övervikt åt ettdera hållet beroende på den större eller mindre sannolikheten för ett visst händelseförlopp.”³

Lagstiftaren har i förarbetena klart uttryckt att expropriaten inte ska gynnas mer än den exproprierande. Det läggs samma vikt vid att den exproprierande inte behöver betala för sådana värden som har tillskapats genom hans egna insatser som att expropriaten inte ska bli drabbad av ekonomisk förlust till följd av att hans egendom behöver tas i anspråk för att tillgodose ett allmänt intresse.⁶

2.2 Marknadsvärdesprincipen

Värdet av den fasta egendomen ska bestämmas enligt marknadsvärdesprincipen. Detta innebär att det som ska ersättas ska i princip vara fastighetens marknadsvärde, dvs. det pris fastigheten sannolikt skulle betinga vid försäljning på den allmänna marknaden.⁷

I expropriationssammanhang ska man dock bortse både från att den exproprierandes intresse kan höja värdet, och den värdesänkande effekt som följer av att fastigheten blir svår att sälja p.g.a. den väntade expropriationen.⁸

2.3 Allmänna förutsättningar

2.3.1 Sakägare

En nödvändig förutsättning för att någon skall kunna tilldömas ersättning för skada är att vederbörande är sakägare. Sakägare är innehavare av en sakrätt med anknytning till järnvägsövergången. Sakägare vid stängningar av järnvägsövergångar är främst fastighetsägare vars fastighet genom t.ex. servitut, del i samfällad väg eller genom urminnes hävd har rätt att använda vägen. Till sakägarna räknas också jordbruksarrendatorer, bostadsarrendatorer och anläggningsarrendatorer till fastigheten, om arrendet anses innehålla rätt att använda övergången. I vissa fall väljer lantmäteriet, efter medgivande av Banverket, att göra en generös avgränsning av sakägarekretsen för att slippa lägga ner mycket tid på utredningsarbete. Då betraktas i princip alla som använder övergången som sakägare.⁹

⁶ Prop. 1971:122 s. 165

⁷ Prop. 1971:122 s. 171

⁸ Ersättningshandboken 1993, 1.1.2. s. 6

⁹ Norell 1994, s. 27 ff.

2.3.2 Adekvans och kausalitet

För att ersättning ska utdömas krävs också att skadan har ett klart och beräkneligt samband med stängningen av järnvägsövergången, s.k. adekvat kausalitet.¹⁰

2.4 Ersättningsposter

Enligt 4:1 ExL ska expropriationsersättningen delas upp i olika poster. Anledningen till detta är dels att man vill förse domar i expropriationsmål med en klar motivering av hur ersättningen har beräknats, och dels att man vill kunna urskilja fastighetsvärdet. Det senare har betydelse då man bevakar panträttsinnehavarnas intressen. Följande poster används:

2.4.1 Löseskilling:

Löseskilling används för fastigheter som exproprieras i sin helhet.¹¹ ”Löseskillingen betalas med belopp som i princip motsvarar fastighetens marknadsvärde. Motsvarande gäller också vid så kallad rättighetsexpropriation, dvs. expropriation som avser en befintlig rättighet som servitut eller arrenderätt.”¹²

Löseskilling blir i fallet med stängning av järnvägsövergångar endast aktuellt då fastigheten skadas så allvarligt av ingreppet att fastighetsägaren begär att hela fastigheten ska lösas in enl. 4:5 LBJ/3:8 ExL.¹³

2.4.2 Intrångsersättning

Intrångsersättning används för fastigheter som exproprieras endast till en viss del.¹⁴ Då man upphäver servitut att ta väg över järnväg, skall intrångsersättningen bestämmas till minskningen i den härskande fastighetens marknadsvärde då rättigheten upphör.¹⁵

2.4.3 Annan ersättning

Annan ersättning utgår för skada som i övrigt uppkommer genom expropriation och inte kompenseras genom löseskilling eller intrångsersättning.¹⁴ Detta är t.ex. skada som drabbar fastighetsägaren personligen eller ett företag som drivs på fastigheten, s.k. rörelseskada. Vid stängning av järnvägsövergångar är det ofta jordbruksrörelser som drabbas, då dess ägare inte kompenseras fullt ut av intrångsersättningen.

¹⁰ Hellner 1995, s. 205

¹¹ Axlund 1993, s. 19

¹² Hall 1988, s. 24

¹³ Prop 1995/96:2 s. 43 f

¹⁴ Axlund 1993, s. 19

¹⁵ Bouvin & Stark 1988, s. 200.

2.5 Justering av ersättningen

Nu är emellertid inte ersättningsreglerna fullt så enkla. Det finns ett antal faktorer som påverkar möjligheterna för sakägarna att få ut full ersättning.

2.5.1 Företagsskada/-nytta

Sådan skada respektive nytta som uppstår p.g.a. inverkan av expropriationsföretaget kallas företagsskada respektive företagsnytta. Företagsskadan ersätts om den inte är ortsvanlig. Företagsnyttan ska räknas från ersättningen för eventuell expropriationsskada, om den inte är ortsvanlig. Detta brukar i skadeståndsrätten betecknas med det latinska uttrycket "compensatio lucri cum damno" (avdrag för den nytta som följt med förlusten).¹⁶ Hur den här regeln tillämpas generellt när det gäller stängningar av järnvägsövergångar vågar jag inte uttala mig om. I lantmäteriets ersättningshandbok hävdas att Banverket normalt sett medger att eventuell svårberäknad nytta ej behöver utredas och avräknas, utan att fastighetsägaren får tillgodogöra sig företagsnyttan utan avräkning mot skadan.¹⁷

2.5.2 Förutsedd och oförutsedd skada

Skada som inte har uppstått vid förrättningen/domen ska ersättas utifrån en förhandsbedömning av skadans omfattning. Om den verkliga skadan blir större eller mindre än den bedömda, finns det inga möjligheter att ompröva ersättningen.¹⁷ En skada som är oförutsedd är dock möjlig att få ersättning för enligt allmänna skadeståndsregler, när skadan väl har inträffat.

2.5.3 Svårbedömd skada

Enl. 5:27 ExL kan man efter yrkande föra talan om ersättning i särskild rättegång för svårbedömda skador. Sådan talan ska vara väckt inom 10 år.¹⁷ Vid stängning av järnvägsövergång med fastighetsreglering vid lantmäteriförrättning kan frågan om ersättning för svårbedömda skador tas upp i en särskild förrättning, om man yrkar på det och förrättningslantmätaren bedömer att det är lämpligt.¹⁸ Detta regleras av FBL 5:12a och även här gäller att ansökan ska vara gjord inom 10 år.

2.6 Undantag

Det finns vissa undantag från marknadsvärdesprincipen, då statsmakterna av en eller annan anledning har ansett att full ersättning inte ska utgå.

2.6.1 Influensregeln

Ett undantag från marknadsvärdesprincipen är den sk. influensregeln i ExL. 4:2. "Regeln innebär att om expropriationsföretaget medför inverkan av någon betydelse - alltså icke

¹⁶ Hellner 1995, s. 371

¹⁷ Ersättningshandboken 1993, 1.1.2. s. 3

¹⁸ Norell 1994, s. 36

bagatellartad - på marknadsvärdet ska ersättningen bestämmas med hänsyn till det värde fastigheten skulle ha haft om sådan inverkan inte förekommit.”¹⁹

2.6.2 Presumtionsregeln

Ett annat undantag från marknadsvärdesprincipen är den sk. presumtionsregeln i ExL. 4:3. Den är till för att den exproprierande ska slippa att betala ersättning för värdeökning som har uppstått p.g.a. förväntningar om ändrad markanvändning. Presumtionsregeln torde inte bli aktuell i samband med stängningar av järnvägsövergångar på landet.

2.6.3 Skadebegränsande åtgärder

I den generella skadeståndsrätten är båda parter skyldiga att försöka begränsa skadan. ExL:s motsvarighet finns i 4:1 2 st när det gäller den som exproprierar. Om den exproprierande erbjuder en skadebegränsande åtgärd kan inte markägaren tvingas att acceptera att man genomför den på hans fastighet. Däremot ska man bestämma hans ersättning som om den skadebegränsande åtgärden var utförd.

Detta kräver dock att det är fastighetsägaren som är enda hindret för att åtgärden ska kunna vidtas.²⁰ Det krävs dessutom att åtgärden är sådan att den skäligen bör godtas av den som har rätt till ersättning. När det gäller stängning av järnvägsövergångar är det främst markbyten och byggande av ersättningsvägar och koportar som är aktuella.

Även av markägaren krävs att han handlar på sådant sätt att skadan blir så liten som möjligt. Ersättningen skall bedömas som om fastighetsägaren hade vidtagit rimliga åtgärder.²¹ Vad som anses vara rimliga åtgärder sägs inte i förarbetena. Någon praxis när det gäller lantbruksfastigheter finns inte heller. Vissa rättslärda hävdar dock att minskningen av skadan måste vara någorlunda stor i jämförelse med störningen för markägaren och att man inte kan begära att fastighetsägaren vidtar åtgärder som han saknar kapital eller duglighet till²².

2.6.4 Ersättningshöjande åtgärder

Enligt ExL 4:5 ska man inte ta hänsyn till åtgärder som fastighetsägaren vidtagit enbart för att höja ersättningen, då man bestämmer ersättningen.

2.7 Externa faktorer

2.7.1 Värdetidpunkt

Värdetidpunkt är den tidpunkt efter vars förhållanden ersättningen ska bestämmas.

”Värdetidpunkten för löseskilling och intrångsersättning är normalt den tidpunkt då målet avgörs slutgiltigt. Har den exproprierande tagit fastigheten i besittning

¹⁹ Hall 1988, s. 43

²⁰ Hall 1988, s. 22.

²¹ Axlund 1993, s.46.

²² Norell 1994, s. 37.

dessförinnan - sk förhandstillträde har ägt rum - skall emellertid vid värderingen hänsyn inte tas till sådana ändringar i fastighetsvärdet som har ägt rum efter tillträdet. Värdetidpunkten blir således i detta fall tillträdesdagen. För posten annan ersättning är domdagen alltid värdetidpunkt.”²³ Detta innebär att värdetidpunkten kan skjutas fram i tiden vid ett överklagande.

2.7.2 Skatt

Vid beräkning av expropriationsersättningen får man inte ta hänsyn till att ersättningen kan komma att belastas med skatt i större eller mindre omfattning. Värderingen skall i alla situationer syfta till att bestämma värdet före skatt.²⁴ Normalt drabbas löseskilling och ersättning för fastighetsintrång av reavinstbeskattning. Annan ersättning beaktas vid inkomstbeskattningar.²⁵

2.8 Processuella faktorer

2.8.1 Bevisbördan

Från att tidigare ha lagt bevisbördan på den exproprierande²² har man i nuvarande ExL principen att bevisbördan ligger på den som framställer ett yrkande. För bifall till yrkandet skall alltid krävas viss utredning. Hur stark bevisning som krävs beror på respektive parts möjligheter att ta fram bevisning. Ibland är det omöjligt att få fram ett säkert värde som ska ersättas. Då får domstolen uppskatta skadan till skäligt belopp, enl. den allmänna bevisregeln i 35 kap 5 § RB.²¹

2.8.2 Högsta och lägsta ersättning

Expropriationsersättningen får inte bestämmas till lägre belopp än som erbjuds av den exproprierande enl 5:26 ExL. Den får inte heller bestämmas till högre belopp än vad den ersättningsberättigade har begärt såvida inte skyddet för panträttshavarna föranleder att högre ersättning skall utgå enl. 5:25 ExL. Även i det fall då domstolen gör en skälighetsuppskattning av skadan skall således ersättningen ligga inom dessa ramar.²⁰

2.8.3 Betalning och ränta

Enl. 5:27 1 st ExL ska ersättning bestämmas i pengar och den ska betalas på en gång. Då förskott utgår blir emellertid ersättningen uppdelad.

För att skydda inteckningshavarna ska löseskillingen och intrångsersättningen normalt sett betalas genom nedsättning hos länsstyrelsen. Reglerna om nedsättning gäller både förskott och betalning efter lagakraftvunnen dom eller beslut.²⁵ Länsstyrelsen ska sedan fördela ersättningen enl. 6:18 ExL. Är fastigheten inte intecknad, eller om samtliga borgenärer ger sitt medgivande, vilket utan undantag var fallet i de förrättningar som ingår i undersökningen, ska nedsättning ej ske enl 6:2 ExL.²⁶ Annan ersättning betalas

²³ Ersättningshandboken 1993, s.1.1.2 s. 9.

²⁴ Bouvin & Stark 1988, s. 163 ff

²⁵ Synpunkter från Bertil Hall december 1996.

²⁶ Ersättningshandboken 1993, 2.1.8. s. 1

direkt till den ersättningsberättigade. Detta beror på att den inte ersätter ett minskat marknadsvärde av fastigheten, och därmed inte påverkar inteckningshavarnas rätt.

Ränta på expropriationsersättningen regleras i 6:16 ExL som hänvisar till räntelagen.

Om den exproprierande har tagit fastigheten/rätten i anspråk innan domdagen genom förtida tillträde eller överenskommelse, ska avkastningsränta betalas från tillträdet till dess att betalning sker eller dröjsmålsränta börjar löpa (se nedan). Avkastningsränta beräknas som diskontot plus två procentenheter.

Tre månader efter att ersättningsbeslutet eller domen har vunnit laga kraft infaller normalt förfallodagen enl. 6:7 ExL. Från denna dag utgår dröjsmålsränta med diskontot plus åtta procent. Har förhandstillträde eller tillträde efter överenskommelse ägt rum gäller dock att dröjsmålsränta utgår från dagen en månad efter det att tillträdet skedde. Både vad gäller avkastnings- och dröjsmålsränta betalas ränta endast på det obetalda beloppet.

3 GRUNDLAGSSKYDDET

3.1 Tillåtligheten

I regeringsformen (RF) skyddas medborgarnas rätt till sin egendom i 2 kap. 18 §. Där står:

” Varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

Den som genom expropriation eller annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom skall vara tillförsäkrad ersättning för förlusten. Sådan ersättning skall också vara tillförsäkrad den för vilken det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad på sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten. Ersättningen skall bestämmas enligt grunder som anges i lag.”

För att kunna avgöra om stängning av järnvägsöverfarter, på det sätt det sker idag, är förenligt med grundlagen krävs till att börja med att man undersöker om själva ingreppet faller inom det som RF 2:18 åsyftar.

Det som RF 2:18 reglerar, är då enskildas mark eller rättigheter med tvång tas i anspråk av myndigheter eller enskilda.¹ Eftersom det man juridiskt sett gör när man stänger en järnvägsövergång är att man upphäver ett servitut, som enl. ExL 1:2 räknas som särskild rätt, kan vi alltså anta att stängning av järnvägsöverfarter regleras av RF 2:18.

Vilken betydelse har då grundlagarna i det aktuella fallet. Man kan ta fram två viktiga funktioner. Dels får ”...allmän lag inte stiftas i strid med regeringsformens bestämmelse; i uppenbara fall kan då domstol eller andra myndigheter åsidosätta en sådan författning av lägre dignitet. Den situationen blir inte ofta aktuell i praktiken.”²

Dels kan grundlagsreglerna ”...direkt påverka rättstillämpningen: den ger anvisningar för tolkning av oklara lagregler. När sådana regler saknas är det också möjligt att den omedelbart tillämpas på det enskilda fallet.”²

Hur stämmer då reglerna om stängning av järnvägsövergångar överens med RF 2:18. Frivilliga överenskommelser kan knappast vara i strid med grundlagsregeln, då ägaren till den härskande fastigheten inte tvingas att avstå sin rätt.

Vid upphävande av servitut genom fastighetsreglering eller inlösen enligt LBJ kan det vara fråga om ett tvångsvis avstående av rättigheten. Här blir alltså den intressanta frågeställningen om det är ett angeläget allmänt intresse att stänga järnvägsöverfarter.

¹ Bengtsson 1986, s. 116

² Bengtsson 1996, s. 17

För att få ändra ett servitut enligt FBL, krävs att servitutet "...hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten" och att denna olägenhet kan undanröjas genom ändringen. (7:4 1 st.) Ett ändamålsenligt utnyttjande får anses vara allmännyttigt, däremot behöver det inte vara angeläget i vanlig mening. Enligt lagtexten kan man dock tycka att detta borde krävas i enlighet med grundlagen³.

HD har emellertid gjort ett förtydligande av hur man ska tolka detta. I en dom slår man fast att ändringen av 2:18 RF inte påverkar tillämpningen av fastighetsbildningslagens bestämmelser om tvångsförfogande i en mer restriktiv riktning än vad som förut gällt. Man konstaterar också att även tvångsvis överföring av fast egendom vid fastighetsreglering till förmån för enskilt intresse kan tjäna angelägna allmänna intressen.⁴

I de fall då järnvägsplan är upprättad, ska enl. 1:3 LBJ redan vid planläggningen "...hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen." Man kan kanske inte helt förbehållslöst anta att det är ett angeläget allmänt intresse varje gång en plankorsning stängs. Däremot kan man nog anta att den enskilde kan få svårt att ens göra sannolikt att ett beslut som framstår som lagligt enligt LBJ i själva verket inte bygger på tillräckligt välgående allmänna intressen. (Jfr. Bengtssons resonemang ang. fastighetsplan)⁵

Det sägs dessutom i förarbetena till LBJ att "...järnvägsplanen...när marklösen kan bli aktuell alltid skall utformas så att de fördelar som kan vinnas med den, överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. I praktiken lär detta få till följd att *endast angelägna allmänna intressen* (min kursivering) kan ges företräde framför enskilda intressen."⁶

3.2 Ersättningen

Om man kan sammanfatta ovanstående resonemang så, att det förmodligen är tillåtet enligt grundlagen att stänga järnvägsöverfarter både enligt FBL och LBJ, så kan man med desto större säkerhet säga att om det är tillåtet så ska det utgå ersättning för ingreppet. Hur stor ersättningen ska vara är det svårare att uttala sig med säkerhet om.

Det är allmänt accepterat att ersättningen inte får vara rent symbolisk, förmodligen också att full kompensation är huvudregeln, men annars är det oklart och omstritt i vilka fall en reduktion är tillåten och på vilket sätt den i så fall kan ske.⁶

PBL tillåter till exempel i vissa fall intrång utan ersättning om pågående markanvändning inte avsevärt försvåras (PBL 14:8). Likaså minskar influensregeln (ExL 4:2) och presumtionsregeln (ExL 4:3) sakägarnas ersättning enligt ExL beroende på om expropriationsföretaget medför inverkan på marknadsvärdet eller förväntningar om ändrad markanvändning.

Framförallt den sista paragrafen har ifrågasatts på senare tid, och en utredning föreslår vissa förändringar av just presumtionsregeln.⁷ Denna regel blir emellertid mycket sällan

³ Bengtsson 1996, s. 50.

⁴ HD-dom. Utslag nr UÖ 33 meddelat 960229.

⁵ Prop. 1995/96:2 s 43

⁶ Bengtsson 1996, s. 86 f.

aktuell vid stängning av järnvägsövergångar. Det har dessutom framkommit idéer om att just ersättningsreglerna i ExL gör att lagstiftaren har undvikit att använda formuleringen "full ersättning" i RF 2:18.⁸

Som sammanfattning kan man nog säga att RF inte ger någon tydlig ledning då ersättningen ska bestämmas. Det enda som med säkerhet kan sägas är att ersättningen ska bestämmas enligt grunder som anges i lag. Både FBL och LBJ hänvisar till ExL:s ersättningsregler, och detta får man väl förutsätta är i överensstämmelse med grundlagen.

⁷ SOU 1996:45

⁸ Larsson 1995, s 58.

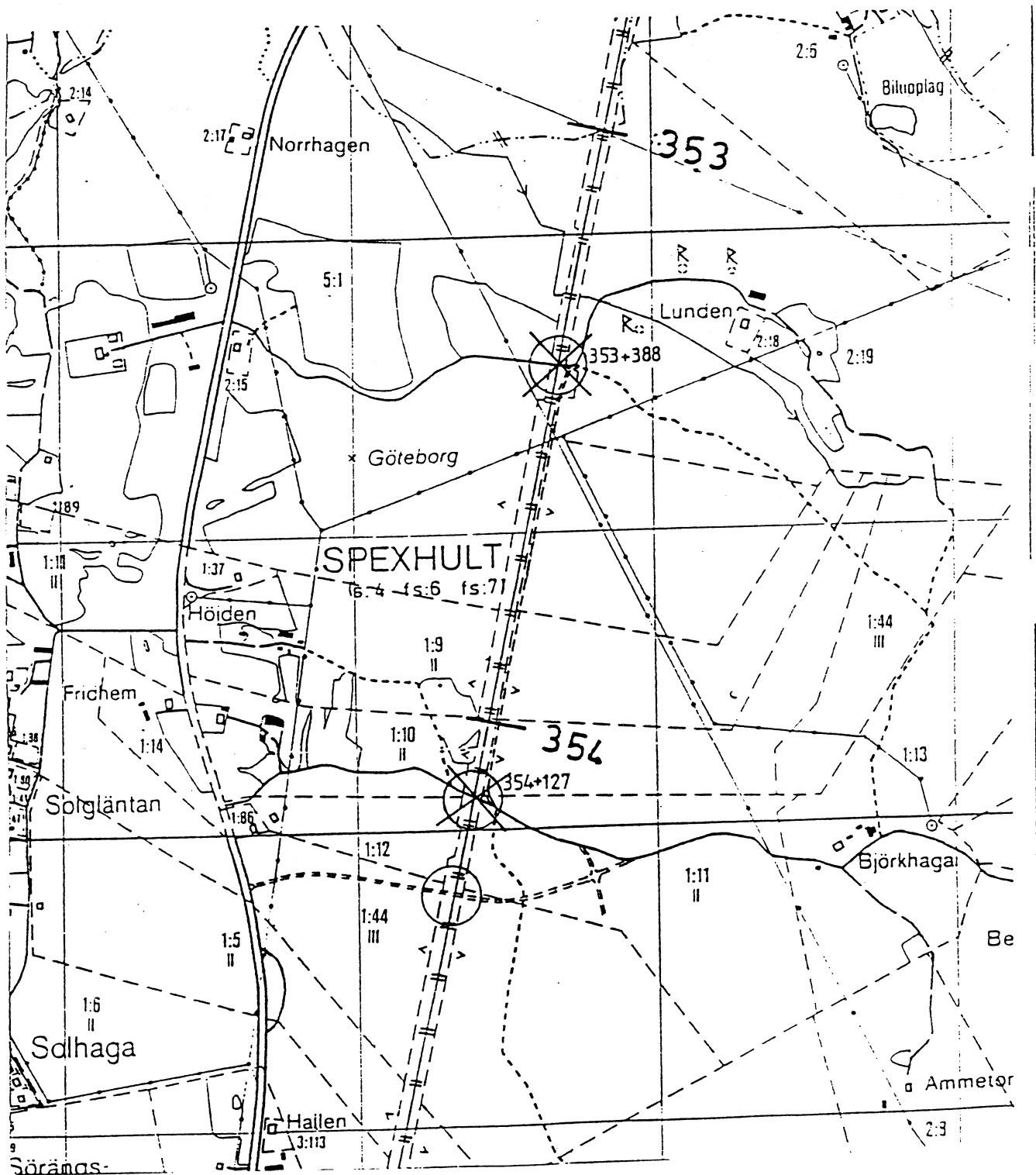


Bild 2: Exempel på förrättningskarta vid stängning av järnvägsövergång.
 Källa: Lantmäteriförrättning 0682-278.

4 JÄMFÖRELSE MELLAN OLIKA LAGAR

Det finns flera alternativa lagar som Banverket kan använda sig av då de vill stänga en järnvägsövergång. Expropriation är en möjlighet, medan fastighetsreglering är den metod som hittills har varit den i särklass mest använda. I och med att man införde LBJ har det uppstått två nya metoder, dels inlösen enl. LBJ och dels fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan.

Eftersom expropriation är så ovanligt i detta sammanhang, och LBJ inte har börjat tillämpas i någon större utsträckning är denna jämförelse endast grundad på teoretiska studier.

4.1 Beslutsgången

4.1.1 Expropriation

Rätten att ta väg över järnväg regleras oftast av ett servitut eller liknande.

Enligt 1:1 ExL får särskild rätt till fastighet upphävas eller begränsas genom expropriation. Till särskild rätt räknas enl. ExL 1:2 servitut. Alltså är det möjligt att stänga järnvägsöverfarter med expropriation.

I praktiken har inte expropriation tillämpats i någon större omfattning¹, men det har betydelse för annan lagstiftning att möjligheten finns när man bestämmer ersättningen. Enl. FBL 5:10a ska nämligen ersättningen vid fastighetsreglering ersättas enligt expropriationslagens regler om det är möjligt att genomföra samma åtgärd med expropriation.

4.1.2 Fastighetsreglering

Hittills har den vanligaste metoden att stänga järnvägsövergångar varit att genom fastighetsreglering upphäva de servitut som skyddar rätten att ta väg över järnvägen.

För att en fastighetsreglering ska vara tillåten måste den främst uppfylla de allmänna fastighetsbildningskraven i 3 kapitlet FBL. 3:6 FBL slår fast att fastighetsregleringen inte får "...medföra någon olägenhet av betydelse" för jordbruket. Denna paragraf sätts emellertid ur spel av 3:10 FBL om nyttan av fastighetsregleringen överväger intresset att skydda jordbruket. Exempel på detta kan vara att tillgodose det allmännas behov av kommunikationer.

I 5 kapitlet finns reglerna för fastighetsreglering. I 5:1 står att servitut kan upphävas genom fastighetsreglering. För att fastighetsreglering ska vara tillåtet krävs att vissa villkor är uppfyllda. Enl. 5:4 måste det s.k. båtnadsvillkoret vara uppfyllt. Det innebär att fastighetsbildning får ske om fördelarna överväger olägenheterna och kostnaderna samt att man får lämpligare fastighetsindelning eller lämpligare markanvändning.

Den fördel som främst uppstår är att järnvägsfastigheten förbättras. De nackdelar som uppstår är främst förlängda transporter för lantbruket. Vid denna prövning ska lantmäteriet också ta hänsyn till om Banverket anlägger och bekostar en ersättningsväg, de merkostnader som uppstår i form av förlängd utfartsväg, markupplåtelse och fördyrat vägunderhåll och som Banverket ska betala samt eventuella kostnader som kan uppstå p

¹ Norell 1994, s. 24

g a en olycka med hänsyn till Banverkets strikta ansvar.² Järnvägens strikta ansvar regleras i järnvägstrafiklagen. Enligt denna lag är järnvägen skyldig att ersätta skador som vållas tredje man även om järnvägen inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

En paragraf som anknyter till samma tema är 5:6 2 st. som kräver att man ska välja det alternativ som ger minsta olägenhet utan att fördelarna försämras. Denna paragraf ger sakägarna möjligheter att tillsammans med lantmäterimyndigheten hitta de bästa skadebegränsande åtgärderna, t ex vägsträckningar och markbyten.

Enligt 5:5 1 st. ska sökandens, dvs. Banverkets fastighet förbättras av fastighetsregleringen, och enligt 5:6 1 st skall fastighetsregleringen prövas utifrån ansökan. Mot dessa paragrafer talar 5:8 som säger att fastighetsbeståndet inte får bli mindre lämpat för sitt ändamål. När det gäller sammansättning och utformning är det inget som hindrar att en enskild fastighet försämras, bara fastighetsbeståndet i stort förbättras.

Med hänvisning till denna paragraf stoppade Göta hovrätt en stängning av en järnvägsövergång. Ett brukningscentra klövs av järnvägen, och förbands av ett servitut. Hovrätten ansåg att ett upphävande av servitutet skulle medföra att fastigheten i väsentligt mindre mån än tidigare lämpar sig för sitt ändamål.³

Storleksförändringar är enligt samma paragraf inte tillåtna om "...avsevärd olägenhet uppkommer för ägaren." Under förutsättning att ny utfart anordnas för fastigheten och att fastighetsägaren får kompensation för de merkostnader som uppstår för förlängda ägokörningar etc. så innebär fastighetsskyddet normalt sett inget hinder för regleringen. Fastigheten blir normalt sett inte mindre lämpad för sitt ändamål efter regleringen än vad den var före regleringen.

Slutligen regleras stängning av järnvägsövergångar med fastighetsreglering av 7 kap FBL, som reglerar servitut. Enl. 7:4 1 st. får servitut ändras om det hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten. HD slår i en dom⁴ fast att korsningar mellan väg och järnväg som innebär risk för olyckor eller som nödvändiggör begränsningar av tågets hastighet kan medföra sådan olägenhet att de hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten.

7:5 1 st skyddar servitut så att de endast får upphävas om olägenheten ej kan undanröjas genom ändring. 7:5 2 st tillåter slutligen att servitutet upphävs om nyttan är ringa i förhållande till belastningen.

4.1.3 Inlösen enl. järnvägsplan

Enligt LBJ 2:1 ska den som avser att bygga en järnväg upprätta en järnvägsplan. Det nämns dock särskilt i förarbetena att en järnvägsplan får upprättas för avstängning av en plankorsning, även när denna åtgärd inte är att betrakta som byggande av järnväg.⁵

² Lantmäteriförr. 0586-96/6 s. 165

³ V92:2

⁴ NJA 1990 s. 389

⁵ Prop. 1995/96:2 s 46

I LBJ 4:1 står att ”Den som i enlighet med en gällande järnvägsplan skall bygga en järnväg som tillgodoser ett allmänt transportbehov får lösa sådan mark som enligt planen inte endast tillfälligt skall användas för järnvägsändamål. Besvärar sådan mark som får lösas enligt första stycket av särskild rätt får rättigheten lösas.”

Till särskild rätt räknas bland annat servitut (LBJ 1:7).

Man kan jämföra Banverkets möjlighet enl. LBJ att lösa in mark som enligt järnvägsplan ska vara järnvägsmark med kommunens möjlighet enl. PBL att lösa in mark som enligt detaljplan ska vara allmän platsmark.⁶

Vid inlösen ska enl. 4:5 LBJ bestämmelserna i ExL tillämpas när ersättningen bestäms. Även presumptionsregeln i 4:3 ExL skall tillämpas i fråga om värdeökningar som ägt rum tio år före dagen då talan om inlösen väcktes.

Järnvägsplan kan som tidigare nämnts upprättas av den som vill stänga en plankorsning, dvs normalt sett Banverket. Vid planläggningen skall hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen. Vid upprättandet av planen ska enl. 2:5 LBJ samråd ske med fastighetsägare, länsstyrelsen, kommunen och andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Järnvägsplanen ska ställas ut bland annat om särskild rättighet behöver upphävas och rättighetshavarna inte har medgivit ett sådant upphävande skriftligen.

Järnvägsplanen fastställs av Banverket efter samråd med länsstyrelsen. Har Banverket och länsstyrelsen olika uppfattningar beslutar regeringen i frågan enl. 2:8 LBJ. Banverkets beslut kan enl. 5:1 LBJ överklagas till regeringen.

Sedan kan Banverket väcka talan om inlösen även om beslutet att fastställa järnvägsplanen inte vunnit laga kraft enl. 4:6 LBJ. Talan om inlösen väcks vid fastighetsdomstolen⁷, som även avgör ersättningen.

4.1.4 Fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan

Vill inte Banverket lösa in plankorsningsservitutet, finns möjligheten att med stöd av en järnvägsplan ta bort servitutet med fastighetsreglering.

Fastighetsreglering får Banverket som vanligt ansöka om hos lantmäterimyndigheten. Detta skiljer sig inte oavsett om Banverket stöder sig på en järnvägsplan eller inte. Lantmäterimyndigheten beslutar om fastighetsreglering och ersättning.

Förutsättningarna för fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan följer i stora drag förutsättningarna för fastighetsreglering utom plan. På ett par punkter skiljer det sig dock.

Förbättringsvillkoret i 5:5 FBL förutsätts uppfyllas om fastighetsregleringen behövs för att få bättre överensstämmelse med järnvägsplan.

⁶ Bength & Olsson

⁷ Prop 1995/96:2 s. 43

Enl. 5:8b FBL får mark som får lösas för järnvägsändamål överföras genom fastighetsreglering trots bestämmelserna i 5:7 och 5:8 FBL. Detsamma gäller i fråga om upphävande av servitut som besvärar sådan mark.

I övrigt är reglerna de samma som vid fastighetsreglering utan stöd av plan.

4.2 Skillnader

Det finns olika skillnader beroende på vilken lagstiftning som används. Det är svårt att fullt ut se alla skillnader i en litteraturstudie, men följande olikheter kan man i vart fall skönja.

4.2.1 Beslutsorgan

Det skiljer sig mellan de olika förfarandesätten vilken typ av auktoritet som tar beslutet om upphävande av servitut.

Vid expropriation är det fråga om ett rent domstols-förfarande i fastighetsdomstolen. I domstolsförhandlingarna får den enskilde lätt ett underläge gentemot Banverkets experter, något som vägs upp av Banverkets skyldighet att bekosta även den enskildes ombudskostnader (se nedan). Den enda fara jag kan se i domstolsförfarandet är att domstolen kan ha svårt att kritiskt granska Banverkets tekniska argument, så att domstolen även om den inte är formellt bunden av den tekniska utredningen, ändå följer dess rekommendationer.⁸ FD:s dom kan överklagas till HovR och HD.

Vid fastighetsreglering är det förrättningslantmätaren som fattar beslut om upphävande av servitut, ersättningsvägar och ersättning. Förrättningslantmätaren ska göra en officialprövning där hänsyn ska tas såväl till den enskilde som till Banverket. Till skillnad från domstolen ska förrättningslantmätaren aktivt söka efter fakta i förrättningen (4:25 FBL) Detta innebär att den enskilde är beroende av förrättningsmannens skicklighet och förmåga att bortse ifrån Banverkets vana av situationen. Även vid förrättning finns det svårigheter att bemöta Banverkets tekniska uppgifter, särskilt som den enskilde får bekosta ombudskostnaderna själv (se nedan). Förrättningen kan överklagas till FD, och sedan vidare till HovR och HD.

I de fall som Banverket söker fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan är lantmäterimyndigheten i vissa prövningar låst av planen. Järnvägsplanen antas av Banverket i samråd med länsstyrelsen, eller om de är oense av regeringen. Den enskilde har rätt att yttra sig vid samrådet, men har i övrigt bara möjligheten att överklaga järnvägsplanen till regeringen.

Då det finns en järnvägsplan kan Banverket också begära att servitutet upphävs genom inlösen. Detta sker genom en domstolsprövning i fastighetsdomstolen. Domen kan liksom i expropriationsmål överklagas till högre rätt.

Det är alltså viktigt att berörda fastighetsägare utnyttjar sin möjlighet att framföra sina åsikter i samband med samrådet. En stor del av beslutet tas nämligen där. Dessutom bör

⁸ NJA 1990 s. 401

möjligheterna att nå fram till en för alla parter acceptabel lösning, vara störst innan järnvägsplanen är fastställd.

4.2.2 Rättegångs- & ombudskostnader

I vilken mån den exproprierande får betala rättegångskostnaderna och motpartens ombudskostnader varierar också beroende på vilken metod man använder.

Enl ExL 7:1 svarar den exproprierande för samtliga kostnader i tillståndsärendet, i expropriationsmålet i fastighetsdomstolen och i ärendet om fördelning av expropriationsersättningen. I de högre instanserna svarar den exproprierande för sina egna kostnader och för de kostnader för motparten som beror på att den exproprierande fört målet vidare. Har fastighetsägaren gjort en utredning i strid med vad fastighetsdomstolen anser behövs enligt sitt utredningsbeslut, får fastighetsägaren betala det själv om det inte hade någon betydelse för målets utgång. Det finns möjlighet att få rättegångskostnaderna i förskott.⁹

Vid förrättning får den enskilde sakägaren ingen ersättning för egna ombuds- och utredningskostnader. Eftersom förrättningslantmätaren ska ta tillvara båda parter intressen, anses det onödigt med ombud. När motparten företräder ett allmänt intresse har den enskilde sakägaren inte heller någon obetingad rätt till ersättning för rättegångskostnader som uppkommer efter överklagande till fastighetsdomstolen av ett fastighetsbildningsbeslut.¹⁰ Efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna, kan domstolen förordna att sakägare som förlorar målet skall ersätta annan sakägare dennes rättegångskostnad.¹¹

I mål om inlösen ska enl. 4:5 LBJ bestämmelserna i 15:6 PBL tillämpas om talan ogillas i mål som väckts av en fastighetsägare eller den som innehar särskild rätt till en fastighet.

Enl. 15:6 PBL kan domstolen förordna att fastighetsägaren ska bära sina egna kostnader i inlösen eller ersättningsmål, om han befins ha inlett rättegången utan tillräckliga skäl. Har rättegången uppenbart inletts utan skälig grund, får domstolen dessutom förplikta honom att ersätta motparten dennes kostnader. Denna typ av mål tas upp i fastighetsdomstolen.

4.2.3 Möjlighet till markbyten

När man har stängt järnvägsövergångar med fastighetsreglering har det varit relativt vanligt att minska skadorna genom markbyten. Denna möjlighet verkar finnas kvar även om man använder sig av reglerna i LBJ. FBL 5:3 2 st. ger nämligen en tvångsförvärvare rätt att påkalla fastighetsreglering för att minska skadorna. Inlösen enl. LBJ måste räknas till tvångsförvärv, och därmed bör möjligheterna till markbyte finnas kvar.

4.2.4 Tidsaspekten

En viktig faktor vid allt expropriatoriskt förfarande är tiden. Ett snabbt förfarande är till stor fördel både för Banverket, som vill få järnvägssträckorna fria från plankorsningar så

⁹ Hall 1988 s. 24

¹⁰ Prop 1991/92:127 s. 29

¹¹ Hall 1988 s. 146

att man kan utnyttja snabbtågens kapacitet och dessutom slipper att lägga många dyra arbetstimmar på varje övergång. Rättighetshavaren får den psykiskt pressande situationen att ha en expropriationssituation hängande över sig förkortad. Dessutom får han sin ersättning snabbt.

I förarbetena gör man bedömningen att införandet av LBJ kommer att medföra att avstängningarna kommer att kunna hanteras betydligt snabbare än vad som varit möjligt med fastighetsreglering utan stöd av järnvägsplan. Man pekar på att det förhållandet att avstängningar redovisas i planen, medför att rätt till förtida tillträde kan medges enligt 5 kap. 30a§ FBL.

Slutsats

Det är svårt att helt förutsäga vilka skillnader som kommer att uppstå för den enskilde beroende på om Banverket använder sig av de möjligheter LBJ ger, eller om man stänger järnvägsövergångar med fastighetsreglering som tidigare. Följande skillnader kan man nog förutse:

- En viktig del av besluten kommer att tas vid planläggningen, redan innan inlösen eller fastighetsreglering blir aktuellt. Det är alltså viktigt att berörda fastighetsägare eller dess företrädare utnyttjar sin möjlighet att påverka redan vid samrådet.
- Inlösen enligt LBJ sker genom dom av fastighetsdomstolen, medan fastighetsreglering beslutas i lantmäteriförrättning.
- Eventuellt kommer processen då man stänger järnvägsövergångar att gå fortare, detta är i vart fall lagstiftarens förhoppning.

Däremot kommer det på följande punkter att bli samma följder oavsett vilken lag man använder:

- Ersättningen bestäms enligt expropriationslagens regler, oavsett om FBL eller LBJ används.
- Markbyten kommer att vara möjliga genom FBL 5:3 2 st.

5 SKADOR & NYTTOR

5.1 Skador i teorin

Stängning av järnvägsövergång grundas juridiskt sett på att förekommande servitut upphävs. Då ett servitut eller någon annan rättighet är knutet till innehavet av en viss fastighet ska värderingen verkställas enligt reglerna för delexpropriation, dvs. så att ersättningen bestäms med hänsyn till förändringen i den härskande fastighetens värde genom att rättigheten upphör.¹

När man ska bestämma ersättningen i praktiken följer man följande mönster²: Man börjar med att identifiera och beskriva effekterna, dvs den fysiska konsekvens som uppstår i och med stängningen, t.ex. förlängd väg till åkermark eller ökat vägslitage. Därefter bestäms de skador och även nyttor (d.v.s. penningbeloppet) som effekterna ger upphov till. Slutligen bestämmer man ersättningen, genom att på olika sätt beräkna hur skadorna och nyttorna påverkar marknadsvärdet. Det har utvecklats olika metoder för att bestämma ersättningen. Dessa metoder hör till ren fastighetsvärdering, och kommer inte att beröras mer än mycket flyktigt i denna uppsats.

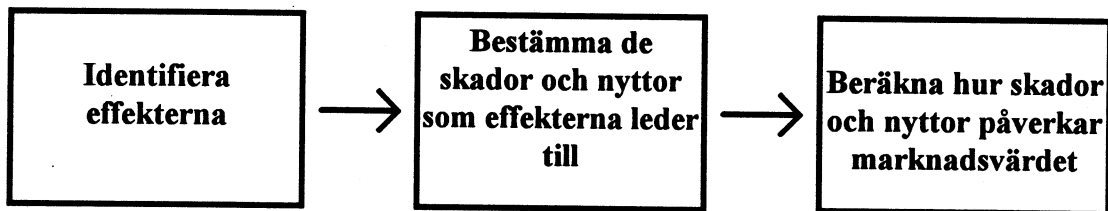


Bild 3: Bestämning av ersättningen, arbetsgång.

Man kan dela upp skadorna i två olika delar, dels skador som uppkommer genom själva stängandet av järnvägsövergången, dels skador som uppkommer i och med att man bygger ersättningsvägar. Man bör komma ihåg att vissa av skadorna kan överlappa varandra, och att man när ersättningen bestäms visserligen delar upp den i olika poster, men att man sedan gör en rimlighetsbedömning av det sammanlagda beloppet, och uppskattar om det kan överensstämma med minskningen i marknadsvärdet.

Enligt doktrinen kan endast följande typer av skador uppstå när man stänger en järnvägsövergång:

5.1.1 Ökade transportkostnader

En omedelbar effekt är kostnader för längre transporter. För jordbruksfastigheter kan detta innebära³:

- *Ökade kostnader för brukningsfärder
- *Ökade kostnader för tillsynsresor

¹ Bouvin & Stark 1988, s.200

² Norell 1994, s. 7.

³ Norell 1994, s.45.

*Ökade kostnader för utomgårdstransporter

För skogsfastigheter gäller transportkostnaderna andra saker, och man har gjort följande uppräknings²:

- *Terrängtransport- och vägtransportkostnad för virke
- *Terrängtransport- och vägtransportkostnad för personal
- *Terrängtransport- och vägtransportkostnad för husbehovsved

I de förrättningar som ligger till grund för den här uppsatsen har man emellertid i de flesta fall räknat förlängda transportavstånd som en skadepost. I några fall har man delat upp den i ökade transportavstånd till skog respektive åker.

5.1.2 Ökade vägunderhållskostnader

Gemensamt för båda fastighetssorterna, och som dessutom är den största skadan för både permanentbostäder och fritidshus är ökade vägunderhållskostnader.⁴ I de förrättningar jag har studerat, får Banverket bygga ersättningsvägen medan sakägarna, ofta i form av en redan befintlig samfällighetsförening, får ansvara för vägunderhållet. Extra stora blir underhållskostnaderna om man inte beviljas statsbidrag för underhållet av den nya vägen.

5.2 Skador i praktiken

I de förrättningar som jag har analyserat har jag dessutom funnit andra mer eller mindre ofta återkommande skadeposter. En anledning till att dessa skador inte nämns i doktrinen är att de i allmänhet är av tillfällig natur. Själva stängningen av järnvägsövergången har förutom de ovan nämnda skadorna även medfört följande:

5.2.1 Förstörd jakt

Jakten kan störas när man stänger en järnvägsövergång. Varken vilt eller jakthundar bryr sig om att det är förbjudet att korsa banvallen. Däremot förloras möjligheten för den som har jaktmark på båda sidorna om järnvägen att snabbt följa efter drevet.

Dessutom medför byggandet av ersättningsvägar en rad skador:

5.2.2 Mark

Då man bygger ersättningsvägar uppstår det också skador. Först och främst tar vägen med dess diken i anspråk mark. Marken mellan ersättningsvägen och järnvägen kan också bli obrukbar och värdelös för fastighetsägaren. Den direkta markförlusten ska naturligtvis ersättas med intrångsersättning.

5.2.3 Virke, förtida avverkning m.m.

Växer det träd på mark som ska bli ersättningsväg, ska markägaren antingen få virket eller få ersättning för virkets värde. Då man tar ner träd, utsätter man också träden bredvid för påfrestningar som de inte är vana vid. Detta kan leda till både tork- och stormskador för stora belopp. När Banverket har ingått överenskommelser med

⁴ Norell 1994, s. 88 & 101.

markägarna har tork- och stormskadorna ibland ingått i ersättningen, ofta i samma ersättningspost som virke.

Det är inte säkert att skogen är fullvuxen när man avverkar den. Att avverka halv vuxen skog innebär att man får ut ett mycket lägre pris på skogen än vad som skulle vara fallet med fullvuxna träd. Dessutom varierar virkespriserna med konjunkturen, och medan de flesta säljer sin skog när priset är som högst, måste den markägare som får en väg på sin mark sälja vid den tid som Banverket bestämmer. Ersättning för lågt pris på virke torde bli aktuellt i de fall då priset ligger under medelpriset för en konjunkturcykel.

5.2.4 Anpassning

En ersättningspost är anpassning. Med anpassning menas att sådana produktionsmedel som är gemensamma för hela företaget blir överdimensionerade efter intrånget.⁵ Exempel på detta kan vara att byggnader, maskiner och arbetskraft inte kan utnyttjas fullt ut, eftersom man vid byggandet av ersättningsvägen tog åkermark i anspråk.

5.2.5 Skördeskador

I samband med att man bygger ersättningsvägen, kan det uppstå skador på växande gröda eller uppkomma hinder som försvårar brukandet av marken. Som exempel på detta kan nämnas gröda som körs ner av arbetsmaskiner, stakkäppar som försvårar slåttern och ökad fältkantverkan.

5.3 Nyttoeffekter

Att man stänger plankorsningar och i stället bygger ersättningsvägar och planskilda korsningar innebär att det också uppstår nyttoeffekter. Nyttoeffekter uppstår även vid markbyten.

5.3.1 Tidsvinst

En planskild korsning innebär vissa tidsvinster. Nu slipper man att stanna och släppa förbi tåget, något som kan hända ganska ofta vid de större järnvägarna. Denna vinst ska räknas av från förlusten som uppstår p.g.a. ökade transportkostnader.

5.3.2 Säkerhetsvinst

Den största vinsten är den säkerhetsvinst som uppstår då man tar bort plankorsningarna. Inte bara järnvägstrafiken, utan även de som använder sig av överfarten får en betydligt säkrare resväg. Den säkrare överfartens positiva påverkan på fastighetsvärdet är naturligtvis svårt att bedöma, men lantmäteriet brukar i praktiken uppskatta nyttan till 10 000 kr per fastighet.⁶

Nyttoeffekterna behöver inte endast vara direkta följder av stängning av järnvägsövergångar. Banverket kan i samband med stängningsarbetet frivilligt vidta åtgärder som innebär nytta för markägarna. Exempel på sådana åtgärder kan vara:

⁵ Norell 1989, s. 56.

⁶ Norell 1994, s. 93.

5.3.3 Bättre väg

Om ersättningsvägen får en bättre standard än vad den ursprungliga överfarten hade, kan det om den nya sträckningen inte är mycket längre, uppstå en tidvinst när man använder den nya vägen. Ersättningsvägen kan i många fall också minska terrängtransportkostnaderna på den sidan av järnvägen där brukningscentret ligger, eftersom man nu får en väg genom dessa skiften.

5.3.4 Mer mark

Vid markbyten går det inte att genomföra så rättvisa byten att alla markägare får lika mycket och lika bra mark som innan bytet. Därför köper ofta Banverket några fastigheter, för att ha mark att byta med. Detta leder till att det blir vissa fastighetsägare som får möjlighet att köpa mer mark än man släpper ifrån sig. Detta innebär en förbättring av fastigheten och möjligheter att utveckla ett eventuellt lantbruksföretag.

5.3.5 Bättre arrondering

På samma sätt som en stängning av en järnvägsövergång ofta innebär en försämring av arronderingen, så kan ett markbyte innebära att arronderingen blir bättre. Ett väl genomfört markbyte kan ge bättre samlad åker- och skogsmark, vilket minskar restiderna och ökar lönsamheten.

6 ANALYS AV ERSÄTTNINGEN

En del av den praktiska undersökningen i detta arbete har bestått i att analysera ersättningen ur skilda perspektiv. Till att börja med ingår en undersökning av hur man har bestämt ersättningen. Därefter följer en redogörelse av hur ersättningen har fördelat sig storleksmässigt, och hur stor medelersättning som Banverket fått betala ut. Sedan redovisas en analys av de olika ersättningsposterna, följt av en redogörelse av de skador där markägarna har fått avslag på sina yrkanden om ersättning. Slutligen presenteras en undersökning av vad markägarna har använt ersättningen till.

6.1 Hur ersättningen har bestämts

Syftet med delstudien är att visa om järnvägsövergångarnas placering i slätt- eller skogsbygd påverkar hur ersättningen bestäms. Samtidigt ska den visa sambandet mellan markbyte eller ersättningsvägar och hur ersättningen bestäms. Ersättningen kan bestämmas på två olika sätt, antingen genom avtal eller genom officialbeslut. Vid avtal kommer sakägaren och Banverkets förhandlare överens om hur stor ersättningen ska vara. Vid officialbeslut bedömer förrättningslantmätaren eller en tillkallad värderingsexpert hur stora skador som har uppstått, och lantmätaren bestämmer efter detta hur stor ersättningen ska vara.

6.1.1 Undersökningen

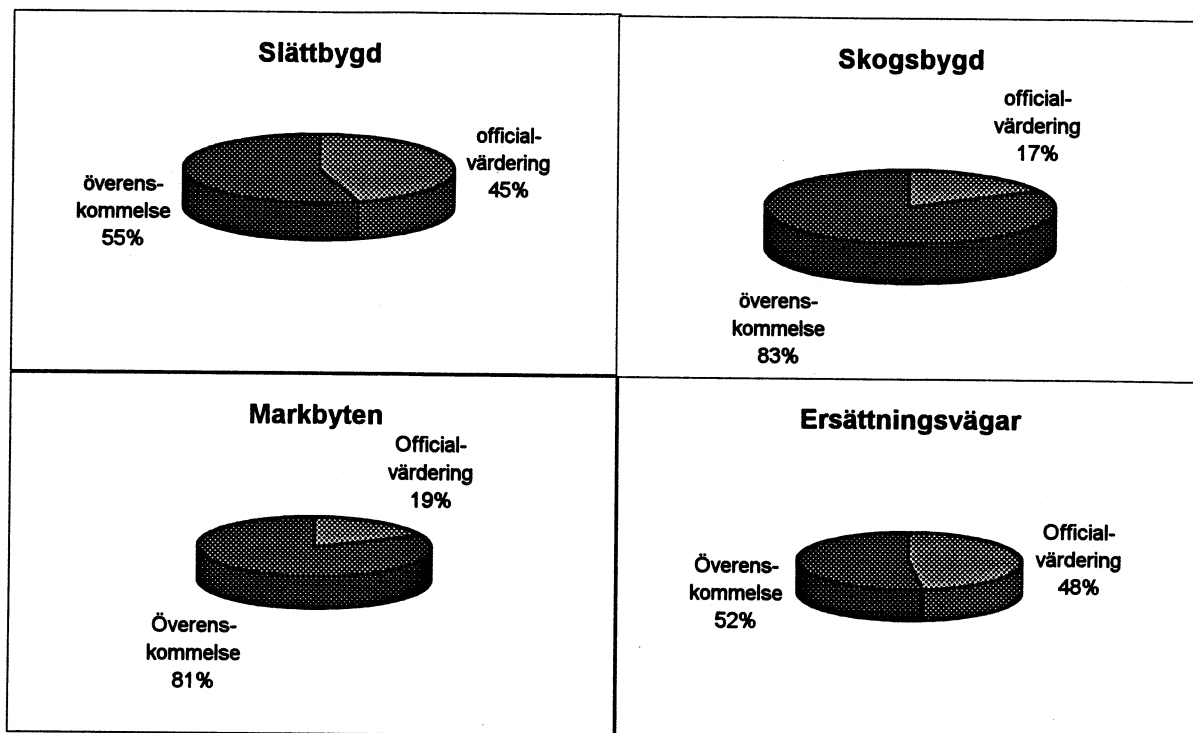
I undersökningen har alla 58 sakägarna varit med. Fyra sakägare i skogsbygd har fått sin ersättning bestämd genom officialvärdering, då det gäller ersättning för förlängda transportavstånd och genom överenskommelse då det gäller ersättning för mark och virke då man byggde ersättningsvägarna. Dessa sakägare är inte med i sifferunderlaget eftersom de får ersättningen bestämd genom båda metoderna. Vid en förrättning i slättbygd¹ som berör 9 sakägare, har man överklagat ersättningen som bestämdes genom officialvärdering. Fastighetsdomstolen har inte avgjort frågan än, men dessa sakägare ingår ändå i undersökningen efter som det inte förefaller troligt att man kommer överens nu. Därför får man anse att ersättningen bestäms genom officialvärdering, även om fastighetsdomstolen skulle komma att justera ersättningsbeloppet.

6.1.2 Resultat

Undersökningen visar att i slättbygd bestämdes ersättningen genom överenskommelser i drygt hälften av fallen och genom officialvärdering i övriga fall. I skogsbygd bestämdes ersättningen genom överenskommelser i drygt fyra fall av fem och genom officialvärdering i en knapp femtedel av fallen.

Vid de förrättningar där det förekom stora markbyten bestämde man ersättningen genom överenskommelser i drygt fyra fall av fem och genom officialvärdering i knappt en femtedel av fallen. På samma sätt var det ungefär lika vanligt att man bestämde ersättningen genom överenskommelser som genom officialvärderingar vid de förrättningar där man inriktade sig på att bygga ersättningsvägar.

¹ Lantmäteriförrättning dnr E1M 9121/FESP96614



6.1.3 Analys, markbyten - ersättningsvägar

Av undersökningens resultat kan man åtminstone dra några slutsatser. Dels kan man se att överenskommelser dominerar vid markbyten, medan man då man inriktar sig på att bygga ersättningsvägar använder officialvärderingar och överenskommelser i ungefär samma omfattning. Detta kan bero på att skyddsreglerna i 5 kap. FBL hindrar allt för stora markbyten utan markägarens medgivande. Inlösenreglerna i 8 kap. FBL tillåter visserligen stora markbyten, men detta instrument är bara tillåtet om syftet med överföringen skäligen inte kan uppnås på något annat sätt (FBL 8:2 1 st.) Syftet med överföringen är ju att minska skadorna av stängningen av järnvägsövergången, och detta kan ju också ske genom att man bygger ersättningsvägar, så därför bör inte FBL 8 vara tillämpligt i detta fallet.

Detta tvingar Banverket att lägga ner större resurser på att nå fram till frivilliga avtal. Antalet frivilliga överenskommelser kan till och med vara större än siffrorna visar, eftersom man vid överenskommelser behöver alla delägars och makes/makas medgivande. I en situation där bara en person företräder en fastighet vid ett lantmätarisammanträde kan det därför vara det smidigaste att förrättningsmannen beslutar om ersättningen enligt vad företrädaren och Banverket kommer överens om.² Hur det förhåller sig i de aktuella fallen är inte undersökt.

Väljer man däremot att bygga ersättningsvägar blir inte dessa skyddsregler aktuella. I denna situation kan Banverket använda sig av officialvärderingar om man inte enkelt når en uppgörelse med markägarna.

Förutom att det inte hade varit möjligt att genomföra stora markbyten utan fastighetsägarnas medverkan, kan ju markbyten vara positivt för fastighetsägarna. De

² Föreläsning i Fastighetsteknik FK vid LTH av Åsa Knutsson våren 1996.

markägare som erbjuds ett marktillskott verkar ofta intresserade av att kunna utöka sin fastighet och dess verksamhet. Bra arrondering är också en positiv effekt som kan göra fastighetsägarna positivt inställda.

6.1.4 Analys, slättbygd - skogsbygd

Man kan av undersökningen se att överenskommelser dominerar i skogsbygd, medan man i slättbygd använder sig av överenskommelser i bara hälften av fallen. Detta är något förvånande eftersom undersökningen tidigare har visat att markbyten är vanligast i slättbygd.

En förklaring till detta resultat kan vara att folk är olika, och att Banverket har haft lättare att nå överenskommelser med markägare i skogsbygd. Om detta beror på att Banverket har haft skickligare förhandlare i skogsbygderna, eller på att markägare på slättbygderna är mindre benägna att nå en överenskommelse vill jag däremot låta vara osagt. En annan förklaring kan vara de olika lantmätarnas inställning till överenskommelser respektive officialvärderingar. Bland förrättningsmän finns olika uppfattning om hur länge man bör arbeta för att uppnå en överenskommelse innan man tillgriper officialvärdering.³ Det finns rimligtvis även skillnader i olika lantmätares skicklighet att ena parterna kring en överenskommelse. Slutligen bör man komma ihåg att undersökningen på intet sätt får betraktas som heltäckande. Ett större utgångsmaterial skulle mycket väl kunna ge ett annat resultat.

6.1.5 Parternas styrkeförhållande

I intervjuerna har det framkommit att vissa fastighetsägare har känt sig hårt pressade av Banverkets förhandlare och accepterat Banverkets bud mera för att de inte orkat driva sina åsikter längre, än att de är nöjda med överenskommelsen. I de fall som förhandlingarna sker inom förrättningens ram är lantmätarens ansvar stort när det gäller att se till att den svagare partens intressen inte åsidosätts. Lantmätaren har ju till uppgift att bevaka båda sidors intressen. Detta i synnerhet som lagstiftningen låter sakägaren betala sitt ombud själv⁴.

6.1.6 Slutsats

Det får anses som en fördel att Banverket och markägarna i så stor utsträckning uppnår överenskommelser. Man får anta att de flesta markägare är nöjda, eller i alla fall inte tror att de skulle kunna komma i en bättre sits om de hade valt att inte acceptera Banverkets bud. Utan att göra någon närmare undersökning, är mitt intryck att Banverket är ganska generösa i sina förhandlingar, och att det nog är ekonomiskt fördelaktigt för sakägarna att nå en överenskommelse.

Trots detta kommer man inte ifrån att Banverket med sin kunskap och förhandlingsvana har ett övertag gentemot sakägarna. Detta innebär att det ställs höga krav på lantmätarens kompetens för att balansera förhållandet mellan parterna. Ett sätt att göra förhållandet mera jämlikt vore att förbättra förutsättningarna för sakägarna att anlita ombud. Det sistnämnda skulle kräva att man ändrar lagtillämpningen så att ombudskostnader blir ersättningsgilla eller att Banverket kan åläggas att betala dem på samma sätt som vid expropriation.

³ Synpunkter från Bertil Hall, december 1996.

⁴ Prop. 1991/92:127 s. 29

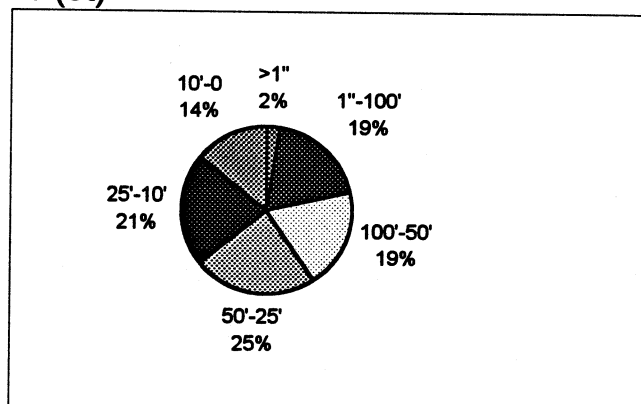
6.2 Hur ersättningen har fördelat sig

Ersättningen varierar mycket mellan olika fastigheter. För de fastigheter som ingår i undersökningen har ersättningen varierat mellan några hundralappar och över en miljon kronor. Variationen beror naturligtvis på att intrånget varierar mycket från fastighet till fastighet. Den fastighet som fick över en miljon kronor avstod större delen av sin jordbruksmark. Den fastighet som bara fick några hundra kronor avstod en liten remsa mark till ersättningsvägen.

I den följande analys ingår endast de sakägare som fick ersättning. De fastighetsägare som blev nettobetalare vid markbyten, och de fastighetsägare vars fastigheter löstes in eller köptes i sin helhet av Banverket eller lantbruksnämnden ingår inte i denna analys. Detta för att inga av dessa fastigheter fick någon ersättning i egentlig mening.

Ersättningen fördelade sig på följande sätt:

Ersättning	Fastigheter (st)
>1"	1
1"-100'	8
100'-50'	8
50'-25'	10
25'-10'	9
10'-0	6



Medelersättningen var 79 000 kr, och medianersättningen var 45 000 kr. Den som får ett "medelstort" intrång på sin fastighet kan alltså räkna med att få en ersättning mellan 40 000 kr och 80 000 kr. Medelersättningen i skogsbygd var 55 000 kr och medelersättningen i slättbygd var 178 000 kr. Anledningen till skillnaden i medelersättningar är säkert att det är vanligare med stora markbyten på slättbygden. Detta gör att de som avstår mark får höga ersättningar. En annan bidragande orsak kan vara de högre markpriserna i slättbygd jämfört med skogsbygd.

Är man intresserad av att få veta hur mycket Banverket får betala i genomsnitt per fastighet då man stänger järnvägsövergångar, måste man ha med alla sakägare i analysen. Även de fastighetsägare som blir nettobetalare vid stora markbyten ingår i analysen, då dessa minskar Banverkets kostnader, och de fastighetsägare vars fastigheter blev inlösta. Byggnadsarbeten, löner och övriga kostnader som Banverket får betala i samband med stängningen ingår inte i undersökningen, utan endast de kostnader som ersättningarna för med sig.

Medelkostnaden för Banverket blir då 51 000 kr per fastighet. Medelkostnaden per stängd järnvägsövergång blir 140 000 kr, 81 000 kr per övergång i skogsbygd, och

203 000 kr per övergång i slättbygd. Kostnaden per förrättning blir 355 000 kr i ersättningar till markägare. Därutöver tillkommer naturligtvis förrättningskostnaden och kostnad för Banverkets egen personal. Med tanke på det lilla underlaget kan variationerna emellertid vara stora.

6.3 Analys av ersättningsposterna

Ersättningen till markägarna ska betalas ut uppdelad på olika poster. Under undersökningens gång har framkommit att markägarna ofta yrkar på flera olika skador, vilka ibland överlappar varandra. Vid andra tillfällen kan markägarna yrka på ersättning för skador som inte hör samman med stängningen av järnvägsövergången.

6.3.1 Undersökningen

Jag har genom att studera officialvärderingar och överenskommelser mellan Banverket och markägarna försökt att komma fram till vilka ersättningsposter som innehåller mycket pengar, och vilka ersättningar som mera finns med för den formella sakens skull, eller för att markägarna ska bli nöjda.

Eftersom ersättningarna är beräknade av olika värderare som använder skilda indelningar i ersättningsposter, och undersökningen dessutom grundar sig på både överenskommelser och officialvärderingar kan det ibland vara svårt att jämföra de olika ersättningsposterna. Framför allt vid överenskommelserna förekommer det att man lägger ihop flera skadeposter, som man ersätter med en klumpsumma. Detta bör läsaren observera vid en jämförelse mellan slätt- och skogsbygd.

Analysen omfattar endast de fall där Banverket är nettobetalare, inte penningtransaktioner mellan sakägarna.

6.3.2 Resultat

Undersökningen visar att i Smålands skogsbygder har Banverket betalat ut sammanlagt ca. 1 275 000 kr i ersättning till de fastighetsägare och arrendatorer som jag har studerat. Den största posten är ersättning för virke som man tog ner då man byggde ersättningsvägar. Denna ersättningspost utgör 30 % av den totala ersättningen. 28 % utgör ersättning för förlängda vägavstånd, såväl till åkrar och skog för lantbruksfastigheternas del, som till postlådor och busshållplatser för permanent- och fritidsbostäder. Ersättning för mark till ersättningsvägar och mindre markbyten, utgjorde 17 % av den totala ersättningen.

Ytterligare 16 % av den totala ersättningen i skogsbygd utgick för mark och förtida avverkning i en sammanslagen ersättningspost, och i ett fall ingick även försämrad arrondering i denna post. Slutligen har Banverket betalat 90 000 kr i en klumpsumma för förlängda vägavstånd, anpassning och juridiskt ombud till en sakägare. Eftersom det är en så stor summa utgör den 7 % av den totala ersättningen.

Övriga poster utgör tillsammans mindre än 2 % av ersättningen. Dessa poster är bl.a. ersättning för försämrad jakt, låga virkespriser, storm- & torkskador, försvårad brukning och servitut för en brunn där Banverket tar kylvatten till en relästation. (Den sistnämnda posten har inget direkt samband med stängningen av järnvägsövergången, men reglerades

i en klumpsumma tillsammans med de övriga skadorna.) Bland dessa poster ingår även ersättning för skador och intrång som faller under allmänna skadeståndsrättsliga principer istället för expropriationslagens ersättningsregler, t.ex. ersättning för ett staket som man råkade köra på då man byggde ersättningsvägen.

På slättbygden utgör ersättning för förlängda transportsträckor 15 % av den totala ersättningen, och ytterligare 23 % utgör ersättning för en post där man har slagit ihop förlängda transportsträckor och anpassning. Anpassning som självständig post utgör 10 % av ersättningen. 17 % är ersättning för mark, och då främst till vägmärk. 14 % utgick för ersättning för fördyrat vägunderhåll, och lika mycket utgick som ränta från det att övergångarna stängdes tills dess att ersättningen betalades ut. Slutligen utgick 7 % för skördeskadorna. Mindre än 1 % utgör övriga poster, bl.a. ersättning för grävarbeten.

Ersättningspost	Skogsbygd	Slättbygd
Mark	17 %	17 %
Mark & förtida avverkning	16 %	-
Virke	30 %	-
Förlängda vägavstånd	28 %	15 %
Förlängda avstånd, anpassning mm.	7 %	23 %
Anpassning	-	10 %
Fördyrat vägunderhåll	-	14 %
Skördeskadorna	-	7 %
Ränta	-	14 %
Övrigt	2 %	1 %

6.3.3 Analys

Att mark är en större ersättningspost i skogsbygd bör bero dels på att ersättningsvägarna är längre där, dels att små markbyten ingår i denna post, medan större markbyten, som är vanliga på slätten inte är med i undersökningen. Ersättning för förlängda transportsträckor är en post som är svår att jämföra, men man kan konstatera att det är en stor och betydelsefull post.

Man kan också konstatera att ersättning för virke, som är den största posten i Småland inte alls förekommer på slätten. Anledningen är naturligtvis att det inte finns så mycket skog i slättbygderna. På samma sätt ser man att ersättning för skördeskadorna, liksom anpassning och försvårad brukning är störst på slätten, vilket hör ihop med att dessa skador är sammankopplade med jordbruket, som har störst betydelse där.

Slutligen kan man se att övriga ersättningsposter är små i sammanhanget. Bland dessa poster kan man urskilja två kategorier. Dels ersättning för extra ordinära poster, som servitut för brunn, skador som egentligen hör till den allmänna skadeståndsrätten som ersättning för ett nedkört staket, och något som väl närmast får ses som lön, där lantbrukarna har tagit bort brukningshinder och grävt ned sten åt Banverket. Dessa poster har det gemensamt att det är mer eller mindre unika händelser som Banverket har ersatt då man ändå skrev en överenskommelse.

Den andra kategorin är intressantare. Det är ersättning för kostnader för onödiga vägförbättringar och ersättning för ombudskostnader. Ska man följa FBL:s ersättningsregler strikt ska inte ersättning utgå för någon av dessa poster. Vägförbättringarna ersätts normalt sett inte, utan endast de effekter som en sämre ersättningsväg kan innebära i form av längre restid o.dyl. Ombudskostnader utgår normalt inte eftersom förrättningslantmätaren ska bevaka alla parterns intressen, och det anses därför onödigt med ombud.

6.3.4 Slutsats

Uppenbarligen är Banverket berett att släppa på en del av reglerna och ta med även poster som man enligt praxis inte behöver ersätta, för att uppnå en överenskommelse. Däremot är det svårt att avgöra om Banverket har betalat ut någon verklig ersättning för dessa poster. Det är möjligt att man snarare har inriktat sig på en rimlig ersättningssumma och låtit dem ingå i en uppräknings av skador. På så sätt blir markägarna nöjda samtidigt som det inte ger Banverket ökade kostnader.

6.4 Skador där man har avslagit yrkan om ersättning

6.4.1 Värderingsmotiveringarna

Det förekommer ett antal skador, som sakägarna har yrkat på ersättning för, men som värderingsmannen/ förrättningslantmätaren har avslagit. De krav på ersättning som redovisas här, har tagits med i protokoll och värderingsutlåtanden. Det kan mycket väl ha rests fler krav på ersättning, men dessa har i så fall inte omnämnts i de tillgängliga källorna.

I ett fall ville arrendatorn ha ersättning för att arrenderad åker/vall om ca. 1 ha återtogs av ägaren efter det att ersättningsvägen byggts ut. Arrendatorn ansåg att återtagandet var en konsekvens av att korsningen stängdes. Det aktuella området utgjordes av nyligen insådd vall. Värderingsmannen ansåg det tveksamt om förlusten av den arrenderade marken kunde ses som en direkt följd av stängningen av korsningen samt byggandet av ersättningsvägen. Därför utgick ingen ersättning⁵.

En fastighetsägare yrkade på ersättning för nedlagd tid i samband med sammanträde samt på grund av dålig information etc. Värderingsmannen avslog yrkandet med hänvisning till gällande praxis⁶.

En fastighetsägare yrkade på ersättning för att en befintlig infartsväg skadades då man använde den i samband med byggande av ersättningsvägar samt byggande av nya ljussignaler. Värderingsmannen ansåg att ersättning för att återställa vägen var en fråga mellan fastighetsägaren och entreprenören, och tog därför inte upp frågan i värderingen⁶.

En fastighetsägare yrkade på ersättning för att den genväg av sämre standard han tidigare använt blev så mycket längre att det tidsmässigt inte lönade sig att använda den längre. Värderingsmannen räknade endast med den officiella utfartsvägen, som denne ansåg vara mest fördelaktig, bl.a. med hänsyn till mindre slitage på bilen. Fastighetsägaren skrev ett

⁵ Lantmäteriförrättning dnr E1M9121/FESP96614 s.221

⁶ Lantmäteriförrättning dnr E1M9121/FESP96614 s.237

brev med invändningar, men värderingsmannen förtydligade bara hur han hade räknat och brydde sig aldrig om att ompröva själva sakfrågan.⁷

6.4.2 Analys

Det är svårt att helt sätta sig in i de olika värderingssituationerna, endast genom att studera lantmäteriförrättningar och värdeutlåtanden. Därför kommer det i uppsatsen inte alls att bedömas huruvida värderingarna är riktigt utförda eller inte, utan endast göras ett försök till att förklara hur värderarna har resonerat.

I det första fallet har värderaren hänvisat till adekvat kausalitet, kravet på ett beräkneligt samband mellan skadan och stängningen av järnvägsövergången. Hur tydligt sambandet är går inte att uttala sig om med tillgängliga bakgrundsfakta. Ersättning för nedlagd tid i samband med sammanträde har man mycket riktigt inte rätt till enligt praxis⁸. Den sönderkörda vägen faller utanför förrättningens ram. Därför ska dessa skador ersättas i en skadeståndsprocess, med sina villkor vad gäller ombud, rätt till ersättning för rättegångskostnader etc.⁹ I det sista fallet är det åter en bedömningsfråga, denna gång vilken väg som är att anse som fördelaktigast.

6.5 Vad används ersättningen till ?

Syftet med ersättningen är som tidigare behandlats att återställa markägarens förmögenhetsställning. Det har också visats att ersättningen beräknas som minskningen i marknadsvärdet och den övriga förmögenhetsskada som uppstår, när det gäller lantbruk som berörs av stängningar av järnvägsövergångar ofta i form av försämrade lönsamhet i lantbruksföretaget. I teorin ska alltså ersättningen vara så stor att fastighetsägaren har möjlighet att köpa ersättningsmark, som höjer fastighetens marknadsvärde till den ursprungliga nivån. Ersättningen ska också räcka till sådana investeringar att lantbruksföretagets lönsamhet är den samma som tidigare. I ersättningsnormerna är till exempel ersättningsposten ”anpassning” tänkt till åtgärder för att minska skadeverkningarna av stängningen av järnvägsövergången.

Ur företagsekonomisk synpunkt behöver det emellertid inte vara det mest fördelaktiga att sätta in investeringen just där. En investering inom en annan del av företaget kan ge större lönsamhet än vad en investering som motverkar skadorna av stängningen av järnvägsövergången skulle göra. Det kan också ge bäst avkastning att använda hela ersättningen till investeringar i t.ex. maskiner, jämfört med att köpa mer mark.

6.5.1 Undersökningen

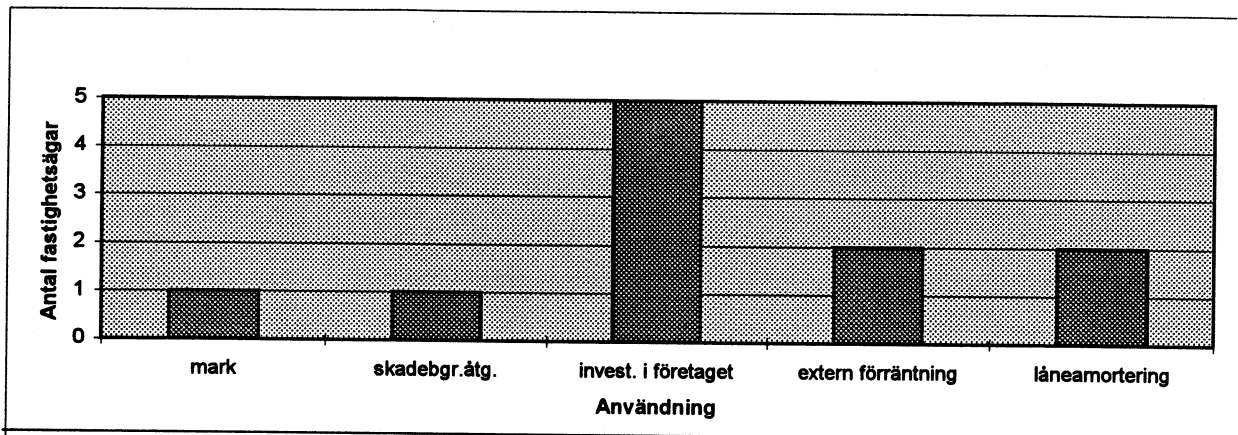
I undersökningen har elva markägare tillfrågats vad de använde ersättningen till. Att så få markägare har intervjuats beror på följande faktorer. Dels gjordes bedömningen att ersättningen bör uppgå till minst 50 000 kr. En lägre ersättning får man i vart fall inte någon mark för, och det är tveksamt om man kan göra några specifika investeringar i något annat heller. Således skulle svaret bli att ersättningen har gått in i den övriga ekonomin. Dels ville jag inte intervjua fastighetsägare som är äldre än 75 år. Även om många är pigga och vitala vid den åldern, ansåg jag att det var olämpligt att oroa dem

⁷ Lantmäteriförrättning 0682-315 (Dnr F2 91-661) s.38 ff.

⁸ Prop. 1991/92:127 s. 29

⁹ Synpunkter från Åsa Knutsson februari 1997.

med frågor i ett så känsligt ämne som detta trots allt är. Slutligen valde jag att inte gå utöver de förrättningar som jag har studerat i den övriga uppsatsen. Detta beror mest på att examensarbetet ska ha en begränsad omfattning.



6.5.2 Resultat

Undersökningen visar på följande resultat: En fastighetsägare använde ersättningen till att köpa ersättningsmark. En fastighetsägare använde ersättningen till att dränera marken som han hade bytt sig till, något man får betrakta som skadebegränsande åtgärder. Fem använde ersättningen till investeringar i företaget som inte hade något samband med stängningen av järnvägsövergången, bl.a. upprustning av vägar och byggnader, och inköp av ny traktor. Två fastighetsägare valde att förränta pengarna utanför företaget, en genom att sätta in pengarna på banken, och en genom att köpa aktier. Slutligen använde två fastighetsägare ersättningen till att betala av de lån de hade på sina fastigheter. Det kan noteras att det var de fastighetsägare som sålde mest mark i samband med markbyten, som använde sin ersättning till att amortera på sina lån. Det kan finnas flera anledningar till att de som har sålt mycket mark vid markbytena har använt sin ersättning till att betala av sina lån. Dels fastighetsägarnas eget val att slippa skuldbördan, ”att känna att man är fri”, dels bankernas intresse att lånen betalas tillbaka då de mister den säkerhet som den sålda marken utgjorde. Den minskade fastigheten kanske dessutom inte förräntar hela lånet.

6.5.3 Slutsats

Den slutsats som man trots det knappa underlaget kan dra, är att lantbrukare som drabbas av stängningar av järnvägsövergångar i stor utsträckning använder sin ersättning i den del av företaget där den gör störst nytta. Det kan vara åtgärder för att motverka skadan som uppstod då man stängde järnvägsövergången, men det behöver inte vara det, och man kan nog till och med dra slutsatsen att det sällan är det. Några jämförelser mellan skogs- och slättbygd anser jag inte vara meningsfulla när underlaget inte är större.

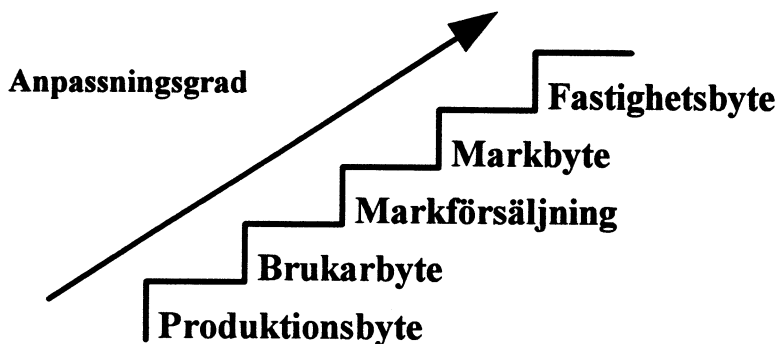
7 ANPASSNING

Expropriationslagens regler förutsätter så som tidigare nämnts att både den exproprierande och fastighetsägaren vidtar åtgärder för att skadorna som uppstår då man stänger järnvägsövergångar blir så små som möjligt.

Vilka åtgärder som kan bli aktuella varierar från fall till fall, men för fastighetsägaren kan det bland annat innebära följande:

- Fastighetsbyte - att fastighetsägaren säljer sin fastighet, och köper en annan fastighet i stället.³
- Markbyte - att fastighetsägaren byter mark med en eller flera grannar på andra sidan järnvägen, så att alla får sin mark samlad på en sida järnvägen.¹
- Markförsäljning - att fastighetsägaren säljer marken på fel sida järnvägen.²
- Brukarbyte - att fastighetsägaren arrenderar ut marken på andra sidan järnvägen.
- Produktionsbyte - att fastighetsägaren ändrar produktionen på åkermarken till en mindre arbetsintensiv gröda, alternativt planterar igen den med skog.⁴

Man kan tänka sig fler åtgärder som begränsar skadorna, men det är dessa åtgärder som kommer att analyseras i denna uppsats. Frågeställningen är om fastighetsägarna verkligen har genomfört några anpassningsåtgärder, och i så fall vilka?



Också Banverket är skyldigt att i möjligaste mån minska skadorna. Om inte annat så minskar ju dessa åtgärder ersättningarna. Aktuella åtgärder kan bland annat vara att försöka få till stånd markbyten eller bygga ersättningsvägar. Det kan också bli aktuellt att bygga s.k. koportar.

¹ Norell 1994, s. 64 ff.

² Norell 1994, s. 57 ff.

7.1 Fastighetsbyte

En anpassningsåtgärd kan vara att sälja fastigheten med intrånget, och i stället köpa en annan, likvärdig fastighet. Om detta är en anpassningsåtgärd som fastighetsägarna anser vara realistisk bör omsättningen av fastigheter vara större bland de fastigheter som ingår i undersökningen jämfört med riksgenomsnittet.

7.1.1 Undersökningen

Undersökningen är en jämförelse mellan förrättningarnas sakägareförteckningar och lagfaren ägare enligt fastighetsdatasystemet. Fastighetsköp där köpebrevet är daterat senare än det datum då lantmäteriet höll det första informationsmötet är i undersökningen betraktade såsom köp efter stängningen av järnvägsövergången. Anledningen till att jag har valt just tidpunkten för det första informationsmötet beror på att det är då som fastighetsägaren för första gången kan vara säker på att stängningen av järnvägsövergången kommer att drabba just den egna fastigheten, och i viss mån även hur. Som köp av fastighet har räknats även överlåtelse vid bodelning och arvsskiftet. De fastigheter som Banverket eller lantbruksnämnden har köpt vid ett tidigare tillfälle ingår också i studien, eftersom detta är så starkt kopplat till just stängningen av järnvägsövergången.

Tiden mellan det första lantmäterisammanträdet och 961212 är viktad efter antalet fastigheter i förrättningarna. Tiden mellan lantmäterisammanträdet och 961212 är 5,65 år om man räknar med alla fastigheter, och 5,91 år om man endast räknar med fastigheter som är taxerade som lantbruksfastigheter.

I hela Sverige är den genomsnittliga innehavstiden för en fysisk ägare till en lantbruksfastighet 25 år.³

7.1.2 Resultat

Av de 56 fastigheter som har undersökts, har 9 bytt ägare på 5,65 år. Detta ger resultatet att 2,8% av fastigheterna byter ägare varje år. Ser man enbart till de fastigheter som är taxerade som lantbruksfastigheter blir resultatet att 2,5 % av fastigheterna byter ägare varje år. Detta skulle leda till en genomsnittlig innehavstid på 36 respektive 40 år.

7.1.3 Slutsats

Undersökningen visar att stängning av järnvägsövergångar inte ökar omsättningen av fastigheter. Snarare kan man se en viss tendens att de som berörs av en stängning av en järnvägsövergång behåller sin fastighet längre än annars.

Anledningen till att omsättningen inte är större än normalt kan vara flera. Dels kan fastighetsägaren uppleva intrånget som så litet att det inte är tillräcklig orsak att sälja fastigheten. Man kan också tänka sig att intrånget gör fastigheten svårsåld, och att fastighetsägaren inte är beredd att gå ner så mycket i pris som marknaden är beredd att betala. Om det är så att fastighetsägarna inte kan sälja sin fastighet för ett pris som är motsvarande lägre än vad de fått i ersättning, är ersättningen följaktligen för liten. Med tanke på det lilla underlaget och att undersökningen bara studerar köp under en kort

³ Norell 1994, s. 50.

period och i ett begränsat område, bör man emellertid vara försiktig med att dra för långtgående slutsatser utan att göra större efterforskningar.

7.2 Markbyte

I samband med stängningar av järnvägsövergångar är det inte ovanligt att flera fastigheter drabbas genom att det blir svårare att nå marken på "fel" sida järnvägen. Då kan det vara lämpligt med markbyte. Detta kan framför allt vara av intresse då det är åkermark som berörs, eftersom jordbruk kräver betydligt fler transporter än skogsbruk.

I stora drag går markbyten i samband med stängningar av järnvägsövergångar till så att Banverket, eller tidigare lantbruksnämnden, på uppdrag av SJ köper fastigheter eller delar av fastigheter som kan vara lämpliga som bytesobjekt. Sedan förhandlar Banverket med övriga markägare som har mark på båda sidor av järnvägen. Dessa förhandlingar kan antingen ske innan man ansöker om lantmåteriförrättning, eller inom förrättningens ram. I det senare fallet verkar det normala vara att lantmåterimyndigheten leder förhandlingarna. Med hjälp av värdering av marken och överenskommelser gör man sedan upp hur marken ska bytas, och om det ska betalas någon mellanskillnad. Till slut genomför lantmåteriet fastighetsregleringen om förslaget är lämpligt och beslutar om eventuella ersättningar.

Markbyten sker med hjälp av fastighetsreglering, och kan ske antingen i samma lantmåteriförrättning som upphävandet av överfartsservitutet, eller i en separat lantmåteriförrättning. I det första fallet är det ofta Banverket som ansöker om fastighetsreglering, och som också förhandlar med markägarna för att få till stånd överenskommelser. Banverket betalar också förrättningskostnaderna. I det andra fallet är det fastighetsägarna själva som kommer överens om markbytet, och som själva ansöker om fastighetsreglering och betalar förrättningskostnaderna.

Fastighetsreglering styrs av reglerna i FBL. När det gäller skadeförebyggande åtgärder, styrs detta särskilt av FBL 5:3 som slår fast att den som med tvång tar mark i anspråk, har rätt att påkalla fastighetsreglering för att minska skadan av markavstämningen. Banverket har dessutom i egenskap av ägare till banfastigheten rätt att ta initiativ till markbyten.⁴ Kravet i 5:5 1 st. att fastighetsreglering endast får genomföras om sökandens fastighet förbättras ger Banverket betydligt bättre möjligheter att tvinga fram markbyten än vad t.ex. vägverket har då man bygger motorväg, medan denna paragraf blir ett hinder för vägverket blir det en inkörsport för Banverket.

Banverket har i de förrättningar som ingått i undersökningen, genomfört markbytena med hjälp av frivilliga överenskommelser. På det sättet kringgår man enl. FBL 5:18 skyddsreglerna i FBL 5:4-5:8 till skydd för enskildas intressen. Om Banverket misslyckas med att få till stånd en överenskommelse, och försöka att driva igenom markbytet tvångsvis, är det främst opinionsvillkoret i 5:5 och fastighetsskyddet i 5:8 som kan hindra detta.

⁴ Handbok FBL 1996, s. 5.3/17.

Opinionsvillkoret innebär att man inte får genomföra fastighetsregleringen om en betydande del av sakägarna är emot det, och har beaktansvärda skäl för det. Har Banverket lyckats övertala majoriteten av fastighetsägarna hindras inte markbytet av detta villkor.

Fastighetsskyddet består dels av ett skydd mot förändringar av lämpligheten till den användning vartill fastigheten är avsedd. Den del av fastighetsskyddet som kan bli aktuellt vid markbyten är emellertid skyddet mot allt för stora ändringar av fastighetens graderingsvärde. Detta har i praxis visat sig innebära en minskning på 5-10 % av arealen.⁵ Eftersom det vid markbyten främst rör sig om just byte av mark, och inte ett ensidigt ianspråktagande av mark, torde man till stor del kunna undvika även denna skyddsregel.

Bland de förrättningar som har ingått i undersökningen har man använt sig av omfattande markbyten i tre av åtta förrättningar. I skogsbygd använde man markbyte i en av fem förrättningar, och det berörde 8 av 28 fastigheter. I slättbygd använde man markbyte i två av tre förrättningar och det berörde 21 av 29 fastigheter. Totalt gjordes 9 av 20 plankorsningar överflödiga genom markbyten, 3 i skogsbygd och 6 i slättbygd.

I alla tre förrättningarna har Banverket nått frivilliga överenskommelser med markägarna. Stängningsarbetet har tagit mellan 15 månader och 3 år från det första informationsmötet och fram till att man kunde stänga den sista plankorsningen i området. Därefter tog det ytterligare upp till 4 år innan alla ersättningar var betalade och förrättningen kunde avslutas.

I två av förrättningarna medverkade lantbruksnämnden aktivt i markbytena. Man gick in och köpte mark att byta med, antingen hela fastigheter eller delar av fastigheter. Det var också lantbruksnämndens personal som värderade de olika markskiftena, i en förrättning i samarbete med värderare från LRF och Skånes Synemannaklubb.

Bland de förrättningar som jag har undersökt, har inga större markbyten skett utan Banverkets medverkan. Det enda som har skett, är att enstaka markbitar på fel sida järnvägen har sålts till lantbrukare med brukningscentrum på andra sidan järnvägen. Detta kan bero på att det är en komplicerad och omfattande uppgift att genomföra ett stort markbyte. Det kräver både kompetens och tid, och är dessutom ganska dyrt. Därför verkar det bara vara Banverket som har tillräckligt stort incitament att genomföra omfattande markbyten. Banverket slipper ju att betala så stora ersättningar då. För den enskilde markägaren är det mera realistiskt att bara engagera sig i den mark som tillhör honom.

Bland de fastighetsägare som intervjuades, var det tre fastighetsägare som hade sålt mark till Banverket i samband med stora markbyten. Två av fastighetsägarna var nöjda med markbytena och ersättningen, medan en tredje var missnöjd med ersättningen, och kände sig i underläge gentemot Banverkets förhandlare.

Fördelen med markbyten är att man får en god och ändamålsenlig arrondering på fastigheterna. Ur samhällsekonomisk synpunkt måste det rimligtvis vara rationellare att

⁵ Handbok FBL 1996, s. 5.8/46 ff.

betala för de kostnader ett markbyte innebär, och då få väl samlade brukningsenheter, jämfört med att betala för att lantbrukarna ska åka omvägar för att bruka sin mark.

Nackdelen med markbyte är dels att fastighetsägarna ofta är negativt inställda.⁶ Det framstår säkert för många som ett stort ingrepp i den egna fastigheten. Dessutom är det nog omöjligt att göra så säkra värderingar, att markägarna inte kan hävda att den mark som man släpper ifrån sig är bättre än den man får. Motviljan har dock inte varit större i de tre fall som har ingått i undersökningen, än att de har vunnit laga kraft utan att bli överklagade.

7.3 Markförsäljning

7.3.1 Resultat

Det finns möjlighet för fastighetsägarna att först få ersättning för förlängt ägoavstånd och få en ersättningsväg till stånd, och sedan själva byta mark sinsemellan utan medverkan av Banverket. Bland de fastigheter jag har studerat har jag hittat ett fall av fastighetsreglering efter det att man har stängt järnvägsövergången. Det var AssiDomän som sålde ett ca 11 ha stort skogsskifte på ”fel” sida järnvägen till en enskild fastighetsägare.

Skillnaden mellan fastighetsreglering med och utan Banverkets medverkan är främst att markägarna får betala kostnaderna för lantmåteriförrättningen själva. Å andra sidan får de ersättning för förlängda transportavstånd till den mark de byter bort. Det finns dock ett undantag som ger Banverket rätt att begränsa ersättningen till vad som skulle utgått om markbytet hade skett⁷. Detta förutsätter att båda markägarna motsatte sig markbyte, då Banverket erbjöd detta. I annat fall hade det varit möjligt att driva igenom markbytet tvångsvis⁸. Det förutsätter också att det är en rimlig, förebyggande åtgärd⁶.

7.3.2 Analys

Anledningarna till att det är så ovanligt att fastighetsägarna väljer att genomföra markbyten så att säga på egen hand kan vara många. Det mest troliga är nog att fastighetsägarna inte vinner något ekonomiskt på det. Lantmåteriförrättningen skulle förmodligen bli så dyr att den hade ätit upp hela ersättningen för förlängda transportavstånd. En annan rimlig orsak kan vara att få markägare vill bråka med Banverket. Banverket försöker, som undersökningen visar, ofta att få till stånd markbyten där detta är lämpligt. Många vill nog inte verka motsträviga i den situationen och vägra att medverka i ett markbyte och avvisa alla Banverkets förslag i den riktningen, för att sedan genomföra samma markbyte själv. Det kan också bero på en kombination av dessa faktorer, nämligen att obehaget som det innebär att arbeta mot Banverket, inte uppvägs av en uppenbar ekonomisk vinning. Dessutom kan det vara en psykologisk fördel att få skylla på Banverket, om grannarna är tveksamma till ett byte.

⁶ Lantmåteriförrättning 0586-96/6 s. 35

⁷ Hall 1988, s. 22.

⁸ FBL 5:3

7.3.3 Slutsats

Min slutsats är att det är ovanligt att det sker markbyten utan Banverkets medverkan efter det att man har stängt järnvägsövergångar. Det vanliga verkar i så fall vara att man har försökt genomföra markbytena redan i samma förrättning som stängningen av järnvägsövergången.

7.4 Brukarbyte

När man stänger en järnvägsövergång kan detta innebära att brukningsförhållandena ändras. Dels kan stängningen medföra att lönsamheten försämras så mycket att en aktiv lantbrukare tvingas upphöra med sin verksamhet. Dels kan stängningen medföra att ägaren som anpassningsåtgärd väljer att arrendera ut marken på fel sida järnvägen till någon annan. Var fastigheten redan utarrenderad, kan stängningen medföra att arrendatorn väljer att söka sig till en annan gård eller att den del som är på fel sida järnvägen inte blir lönsam att bruka för den nuvarande arrendatorn, utan att den delen arrenderas ut till någon annan.

Eftersom arrendeförhållanden varken framgår av lantmåteriförrättningen eller fastighetsdatasystemet, har undersökningen begränsats till de elva fastigheter vars ägare intervjuats. Dessutom tar jag upp ett fall som nämndes i ett värderingsutlåtande.

7.4.1 Resultat

Av de elva fastigheterna i undersökningen brukades sex fastigheter av fastighetsägaren vid tiden för stängningen av järnvägsövergången, medan de övriga fem var utarrenderade som sidoarrenden. Av de sex aktiva brukarna är det bara en fastighetsägare som har förändrat sitt brukande. Denne fastighetsägare hade ett annat arbete, och brukade gården vid sidan om. Han hade funderat på att trappa ner, eftersom det andra arbetet tog mycket tid och inget av barnen var intresserat av att ta över efter honom. När Banverket ville köpa större delen av hans åkermark, tyckte han att det kunde vara ett lämpligt tillfälle att ändra inriktning. Numera brukar han endast den sjundedel av den ursprungliga fastigheten som han fortfarande äger.

Av de fem fastigheter som var utarrenderade, är det fortfarande samme arrendator som brukar åkermarken i alla fem fallen. På en fastighet brukade ägaren en liten del själv vid tiden för stängningen av järnvägsövergången, men han tröttnade på att bruka den delen, så nu brukar arrendatorn den delen också. Detta hade ingenting med stängningen av järnvägsövergången att göra enligt ägaren.

Ur ett värderingsutlåtande⁹ kan man utläsa att en fastighetsägare som brukade sin mark själv, i samband med att man byggde ersättningsvägen började att själv bruka ett åkerstycke som han tidigare hade arrenderat ut till en granne. Arrendatorn ansåg att detta var en direkt följd av stängningen av järnvägsövergången, medan värderingsmannen ansåg att sambandet var oklart och ansåg att ingen ersättning skulle utgå.

⁹ Dnr E1M 9121/FESP96614 s. 221.

7.4.2 Slutsats

Den slutsats man kan dra av undersökningen är att stängningar av järnvägsövergångar inte påverkar brukningsförhållanden nämnvärt. Arrendatorer eller ägare som själva brukar sina fastigheter upphör inte med lantbruket på grund av detta ingrepp. Däremot kan det inte uteslutas att stängningar av järnvägsövergångar kan bli den utlösande faktorn, som får en lantbrukare som redan har funderat på att sluta med sin verksamhet, att göra slag i saken.

7.5 Produktionsbyte

Att byta produktionsinriktning anses av experter på området¹⁰ som en rimlig anpassningsåtgärd. Vid stängning av järnvägsövergångar innebär detta närmast att inte odla arbetsintensiv gröda på fel sida järnvägen. I skogsbygd kan det till och med bli aktuellt att plantera skog på åker och betesmark på fel sida järnvägen. Vid flera tillfällen har man då man har bestämt ersättningen i skogsbygd, förutsatt att åkermarken på fel sida järnvägen ska planteras igen. Därför har man bestämt ersättningen till skillnaden i marknadsvärde mellan åkermark och kal skogsmark¹¹, helt i enlighet med gällande rekommendationer.¹²

7.5.1 Resultat

I de intervjuer som redovisas i denna uppsats, frågades efter om man hade förändrat produktionen, och om man hade planterat igen någon åker- eller betesmark.

Av de elva fastigheterna i undersökningen är produktionsinriktningen den samma som den var innan stängningen av järnvägsövergången på tio av fastigheterna. På den elfte fastigheten får man bidrag för att hålla mark i träda. Där passar man på att hålla marken i träda på fel sida järnvägen efter det att järnvägsövergången stängdes.

Att plantera skog på åkrar eller betesmark är för de flesta fastighetsägare inget alternativ. Endast en av fastighetsägarna har slutat att bruka åker och betesmark på fel sida järnvägen, för att i stället plantera skog på marken, eller i vissa fall inte hävda marken alls. Detta beror enligt markägaren inte på att man stängde järnvägsövergången, utan på att det inte lönade sig att bruka åkrarna längre.

7.5.2 Slutsats

Den slutsats man kan dra, är att de flesta drabbade lantbrukare inte anser att ändring av produktionsinriktningen är en rimlig anpassningsåtgärd, och har därför valt att fortsätta på samma sätt som tidigare. På samma sätt kan man konstatera att de flesta lantbrukare inte anser det vara en rimlig anpassningsåtgärd att plantera igen åker och betesmark, bara för att man har fått längre väg dit. Man kan med hänvisning till detta ifrågasätta om det är riktigt att då man bestämmer ersättningen förutsätta att produktionsinriktningen läggs om, eller att åkermark planteras med skog. Det är ju nämligen inte bara ett fåtal bakåtsträvare som inte anpassar sig på detta sätt, utan det stora flertalet fastighetsägare.

¹⁰ Norell 1994, s. 38, 54.

¹¹ Lantmäteriförrättning 0682-278, s. 84.

¹² Norell 1994, s. 64.

7.6 Koportar

En skadebegränsande åtgärd Banverket kan vidta är att bygga en så kallad koport. En koport är oftast ett rör, cirka 2 meter i diameter, där djur och människor kan passera under järnvägen, men som är för litet för större fordon och maskiner. En sådan koport kostar mellan 0,5 och 1,5 miljoner kronor att bygga beroende på bl.a. höjdförhållandena.¹³ Ska man göra porten så stor att det går att köra med fordon igenom den, blir kostnaden minst 3 miljoner kronor.

7.6.1 Resultat

Vid en undersökning av sträckan Lund - Sävsjö fann jag 122 korsningar. Undersökningen utfördes okulärt från tåget. Den kan innehålla fel både genom att jag missade några enstaka korsningar som syntes dåligt, och de eventuella korsningar som tåget passerade då jag visade upp min biljett. Jag kan också ha betraktat någon enstaka mindre allmän väg såsom enskild väg, då jag endast gjorde storleksuppskattningar och tittade på vägskyltarna då jag delade in vägarna i klasser. Undersökningen ska alltså inte ses som hundra procent heltäckande, utan mera ge en bild av hur vanliga koportar är i förhållande till andra sorters korsningar och ett grovt mått på hur tätt de byggs.

Av de 122 korsningarna var 53 planskilda korsningar med allmän väg. 30 var planskilda korsningar med enskild väg och 15 plankorsningar med bommar. 14 var planskilda korsningar med gång/cykelvägar och endast 10 st. koportar och planskilda korsningar med brukningsvägar. Alltså är koportar ganska ovanliga i förhållande till andra sorters korsningar.

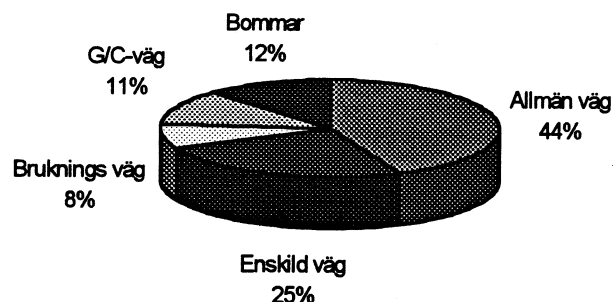
7.6.2 Analys

Sträckan Lund - Sävsjö är 223 km lång¹⁴, vilket innebär att det finns i genomsnitt ungefär en korsning varannan km. Ser man däremot till enbart koportar, finns det på sträckan Lund - Sävsjö endast i genomsnitt en koport varannan mil. Om dessa siffror är representativa för det svenska järnvägsnätet är osäkert, men man kan nog anta att korsningarna ligger ungefär lika tätt på andra järnvägssträckningar, som trafikeras av X-2000.

¹³ Telefonintervju med Bo Olsson, Banverket 961219

¹⁴ Järnvägstjänsteman på Vetlanda station 970108

Jämvägs korsningar



Det är relativt ovanligt att Banverket bygger koportar vid stängningar av järnvägsövergångar.

Uppskattningsvis ersätter man två stängda plankorsningar med koportar varje år. Ett villkor för att man ska bygga koportar är att Banverket tjänar på det. Detta innebär att stängningen av järnvägsövergången skulle innebära ett så stort intrång att ersättningen om man inte bygger en koport blir större än den sammanlagda kostnaden för att bygga en koport och den ersättning som Banverket ändå måste betala. Hur ofta man bygger koportar beror alltså enligt Banverket inte på hur nära eller långt bort närmaste koport ligger, utan är helt beroende av omständigheterna i det enskilda fallet.¹³

7.6.3 Slutsats

På den undersökta sträckan av södra stambanan finns det bara ungefär en koport varannan mil. Anledningen till att det är så ovanligt är förmodligen att kostnaden för en koport är minst en halv miljon kronor medan medelkostnaden för ersättning till sakägarna är 140 000 kr. Man ska dessutom ha i beräkningen att Banverket inte kommer undan ersättningar för förlängda transportavstånd bara för att de bygger en koport, maskinerna kommer ju inte igenom där.

Så länge Banverket håller fast vid sin inställning att byggandet av koportar ska vara lönande för dem, blir slutsatsen att det endast är i enstaka fall som Banverket bygger koportar. Där det ändå kan bli aktuellt bör vara på mjölkproducerande gårdar, där djuren måste drivas över järnvägen dagligen.

8 SLUTSATS

Av undersökningen kan man dra följande slutsatser:

Det är tillåtet enligt grundlagen att stänga järnvägsövergångar i de fall som detta är ett angeläget allmänt intresse.

Servituten som skyddar järnvägsövergångarna kan upphävas med expropriation, fastighetsreglering, inlösen enligt LBJ och fastighetsreglering med stöd av järnvägsplan. Det som främst skiljer de olika metoderna åt, är dels att en viktig del av beslutet sker redan då järnvägsplanen upprättas, vid inlösen och fastighetsreglering enligt järnvägsplan. En annan skillnad är att expropriation och inlösen är domstolsförfaranden medan fastighetsreglering sker genom lantmäteriförrättning.

Då man stänger järnvägsövergångar använder man sig av två metoder. Antingen bygger man ersättningsvägar som leder trafiken till närmaste planskilda korsning eller genomför man markbyten så att all mark på en fastighet samlas på en sida av järnvägen. Markbyten är vanligast i slättbygd medan ersättningsvägar är vanligast i skogsbygd.

Vid stängning av järnvägsövergångar uppstår både positiva och negativa effekter. Negativa effekter kan vara ökade transportkostnader, ökade vägunderhållskostnader, markförlust, virkesförlust, förtida avverkning, anpassningskostnader och skördeskador. Positiva effekter kan vara bl. a. säkerhetsvinst, tidsvinst och bättre arrondering.

Ersättningen kan bestämmas på två sätt, antingen genom överenskommelse mellan Banverket och sakägaren eller genom officialbeslut av förrättningslantmätaren.

Vid markbyten är det vanligast att ersättningen bestäms genom överenskommelser, medan det är ungefär lika vanligt med officialvärderingar som med överenskommelser då man använder sig av ersättningsvägar. Detta beror förmodligen på att skyddsreglerna i 5 kap. FBL gör det svårt att genomföra stora fastighetsregleringar utan fastighetsägarens medgivande.

I skogsbygd är det vanligast med överenskommelser, medan det i slättbygd är ungefär lika vanligt med officialvärdering som med överenskommelse. Detta resultat är förvånande då det är vanligast med markbyten i slättbygd. Möjliga förklaringar till resultatet kan vara att det är ett för litet underlag i undersökningen, att Banverket hade skickligare förhandlare i skogsbygden, lantmätarnas inställning till officialvärdering och olika individers benägenhet att uppnå en överenskommelse.

Det har framkommit att vissa sakägare har känt sig hårt pressade av Banverkets förhandlare. Detta visar att det ställs höga krav på lantmätarens kompetens för att balansera förhållandet mellan parterna. Ett sätt att göra förhållandet mera jämnt vore att ändra i lagstiftningen så att Banverket kan åläggas att betala fastighetsägarens ombudskostnader, på samma sätt som vid expropriation.

Medianersättningen är ca 45 000 kr. Ersättningarna är generellt högre i slättbygd än i skogsbygd. Detta beror troligen på att det är vanligare med markbyten i slättbygd, och att markpriserna är högre där.

De största ersättningsposterna i skogsbygd var virke, förlängda transportavstånd och mark, medan de i slättbygden var mark, förlängda transportavstånd, fördyrat vägunderhåll och anpassning. Skillnaderna kan främst förklaras med skillnader i naturtyp. Vissa små poster kan Banverket acceptera i överenskommelser trots att man enligt lagen inte behöver ersätta dessa skador. Detta verkar vara ett uttryck för att Banverket ibland är beredda att släppa på reglerna för att uppnå en överenskommelse. Enligt undersökningen använder lantbrukare som drabbas av stängningar av järnvägsövergångar sin ersättning i den del av företaget där den gör störst nytta. Det kan vara åtgärder för att motverka skadan, men det behöver inte vara det, och man kan nog till och med dra slutsatsen att det sällan är det.

Då ersättningen bestäms förutsätter man att sakägarna vidtar rimliga anpassningsåtgärder för att minska skadan. Exempel på detta kan vara produktionsändring, brukarbyte, markförsäljning, markbyte och som sista alternativ fastighetsbyte. Undersökningen visar att även de anpassningsåtgärder som innebär minst ingrepp är ovanliga bland fastighetsägarna. Därför kan man ifrågasätta om det är riktigt att förutsätta att sakägarna vidtar dessa åtgärder då ersättningen bestäms. Det är ju nämligen inte bara ett fåtal bakåtsträvare som inte anpassar sig på detta sätt, utan det stora flertalet fastighetsägare.

Det är ovanligt att Banverket bygger koportar. Detta beror på att det inte är lönsamt ur Banverkets synvinkel. I praktiken bygger man bara koportar på lantbruk som måste driva djur över järnvägen dagligen.

KÄLLFÖRTECKNING

Böcker & tidskrifter

- Anvisningar FBL, 1971-1990, Kungl. Lantmäteristyrelsen/Lantmäteriverket.
Axlund, A.; Annan ersättning, LMV-rapport 1993:9
Bength A. & Olsson O.; 1996, Nya regler vid järnvägsbyggande, Lantmäteritidskriften, nr 1, s.4-8.
Bengtsson B.; 1986, Ersättning vid offentliga ingrepp I, Stockholm, Norstedts förlag.
Bengtsson B.; 1996, Grundlagen och fastighetsrätten, Stockholm, Nerenius & Santérus förlag.
Bouvin Å. & Stark H.; 1988, Expropriationslagen- En kommentar 2:a uppl. Fritzes förlag.
Ersättningshandboken, 1993, Lantmäteriverket.
Hall, B. m.fl.; 1988, Fastighetsrättsliga ersättningsprinciper, Stockholm, Norstedts förlag.
Handbok FBL, 1994-1996, Lantmäteriverket.
Hellner, J.; 1995, Skadeståndsrätt 5 uppl., Stockholm, Juristförlaget.
Landahl T. & Nordström O.; 1991, Fastighetsbildningslagen- En kommentar 2:a uppl. Fritzes förlag.
Larsson, C.; 1995, Äganderätten till fast egendom, Lund, Juridicum Lunds Universitet.
Norekrans, S.; 1977, Ersättning för rörelseskada vid expropriation,, Svensk Lantmäteritidskrift, s.381-385.
Norell, L.; 1989, Intrång i areella näringar, LMV-rapport 1989:3.
Norell, L.; 1994, Ersättning vid stängning av järnvägsöverfarter, LMV-rapport 1994:3.
Sverige 2009-förslag till vision RESUMÉ, 1994, Boverket.
Werin, L.; 1978, Expropriation- en studie i lagstiftningsmotiv och ersättningsrättsliga grundprinciper, Svensk Juristidskrift, s 81-120.

Förarbeten

- Prop. 1969:B128
Prop. 1971:122
Prop. 1972:109
Prop. 1991/92:127
Prop 1995/96:2
Ds 1983:41
SOU 1969:50
SOU1996:45

Rättsfall

- NJA 1946 s. 580
NJA 1990 s. 389
V87:19
V94:2
HD-dom Utslag nr uö 33 meddelat 960229.

Telefonintervjuer

- Danielsson, Lars, ägare av Linköping Ryckelösa 2:28 (Intervju 961128)
Fogelberg, Sven, ägare av Aneby Fogdeholm 1:1 (Intervju 961129)
Gester, Einar, ägare av Nässjö Spexhult 5:1 (Intervju 961122)

Grahn, Åke, ägare av Aneby Ralingsås 10:1 (Intervju 961122)
Gren, Lennart, ägare av Nässjö Gullbrohult 1:7 (Intervju 961122)
Hallgard, Christer, ägare av Landskrona Örstorp 1:2 (Intervju 961128)
Johannesson, Kjell, ägare av Nässjö Vinnarp 1:2 (Intervju 961122)
Karlsson, Gull-Britt, ägare av Nässjö Vinnarp 1:11 (Intervju 961122)
Magnusson, Gideon, ägare av Nässjö Spexhult 1:11 (Intervju 961125)
Nilsson, Jahn, ägare av Mjölby Viby 2:2 (Intervju 9611128)
Olsson, Bo, Banverkets södra region (Intervju 961219)
Åkerberg, Ann-Marie, ägare av Linköping Ryckelösa 5:2 (Intervju 961128)

Lantmäteriförrättningar

0586-96/6 (Dnr E1M 9120)
0604-120 (Dnr F1 88206)
0604-167 (Dnr F2 87-133)
0682-278 (Dnr F2 91-243)
0682-315 (Dnr F2 91-661)
0682-357 (Dnr F2 92-225)
1282-404 (Dnr M5 120 88 1)
Dnr E1M 9121/ FESP96614

Bilaga 1

INTERVJU-UNDERLAG

Goddag! Jag heter Samuel Norrlin och forskar om effekter vid stängningar av järnvägsövergångar vid Lunds Tekniska Högskola. Har Ni tid att svara på några frågor? Det kommer att ta ungefär tio minuter.

Är NN X:X din fastighet?

Stämmer det att din fastighet berördes då man stängde järnvägsövergångarna längs Södra/Västra Stambanan?

Vem brukade gården då järnvägen stängdes?

Brukar Ni/han gården fortfarande? (Om inte, vem gör det nu, varför skedde bytet, när skedde bytet?)

(Om aktiv brukare) Arrenderar ni någon mark? Har i så fall den arrenderade arealen förändrats sedan stängningen? Om den har förändrats beror detta på stängningen av järnvägsövergången?

Har produktionsinriktningen ändrats? Hur har den ändrats? Varför har den ändrats? Berodde ändringen på stängningen av järnvägsövergången?

Har Ni planterat skog på åker eller betesmark sedan stängningen? (I så fall varför?)

Tycker Ni att den ersättning Ni fick motsvarade skadan?

Vad användes ersättningen till? (Ex: köpa mark, investera i maskiner, banken, aktier, ny bil)

Det var de frågor jag hade. Tack för hjälpen. Adjö.

Fastigheter som ingår i undersökningen

Aneby Fogdeholm 1:1
Aneby Ralingsås 10:1
Aneby Ralingsås Norra 1:1
Aneby Ralingsås Norra 2:1
Aneby Ralingsås Södra 4:4
Aneby Vittaryd 1:2
Aneby Vittaryd 1:3
Aneby Vittaryd 2:3&2:9
Aneby Vittaryd Norrg. 4:3
Aneby Vittaryd Norrg. 4:4
Aneby Vittaryd Norrg. 4:9
Landskrona Asmundtorp 10:5
Landskrona Norra Möinge 9:4
Landskrona Norra Möinge 17:3
Landskrona Rönneberga 1:5
Landskrona Rönneberga 1:6
Landskrona Rönneberga 1:8
Landskrona Rönneberga 9:1 mfl
Landskrona Örstorp 1:2 mfl
Landskrona Örstorp 1:3
Linköping Himna 11:4
Linköping Himna 11:334
Linköping Himna 5:25
Linköping Himna 6:6
Linköping Ryckelösa 2:27
Linköping Ryckelösa 2:28
Linköping Ryckelösa 4:1
Linköping Ryckelösa 5:2
Mjölby Brink 3:1 mfl
Mjölby Viby 2:2
Mjölby Viby 3:12
Mjölby Viby 4:5
Mjölby Viby 8:17
Mjölby Viby 11.12
Mjölby Viby 12:17,13:1
Mjölby Viby 14:1
Mjölby Viby 19:1
Mjölby Viby 21:1
Nässjö Fälltorpet 1:1
Nässjö Gullbrohult 1:1
Nässjö Gullbrohult 1:7
Nässjö Kvistorp 1:5
Nässjö Kvistorp 1:6
Nässjö Kvistorp 1:7
Nässjö Spexhult 3:5 mfl
Nässjö Spexhult 5:1
Nässjö Spexhult Norrg. 2:18
Nässjö Spexhult Norrg. 2:19
Nässjö Spexhult Skatteg. 1:11
Nässjö Spexhult Skatteg. 1:44
Nässjö Spexhult Skatteg. 1:9
Nässjö Spexhult Söderg. 3:441
Nässjö Vimnarp 1:2
Nässjö Vimnarp 1:11
Svalöv Kläsinge 4:6
Svalöv Årup 7:1