

## **Ersättningsprinciper vid stängning av anslutning till allmän väg**

Rebecka Borgström  
Annika Lagerqvist

---

Avdelningen för Fastighetsvetenskap  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet

Department of Real Estate Science  
Lunds Institute of Technology  
Lund University, Sweden



ISRN LUTVDG/TVLM 03/5087 SE

Avdelningen för  
Fastighetsvetenskap  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet  
Box 118  
221 00 Lund



Department of  
Real Estate Science  
Lunds Institute of Technology  
Lund University  
P O Box 118  
SE - 221 00 Lund  
Sweden

## **Ersättningsprinciper vid stängning av anslutning till allmän väg**

## **Principles of compensation when terminating connection to public road**

---

**Examensarbete utfört av/master of Science's Thesis by**  
Rebecka Borgström  
Annika Lagerqvist  
Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

**Opponent/Oponent**  
Per Jeraeus  
Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

**Handledare/Supervisors**  
Kristofer Törngård, Lantmäterimyndigheten i Skåne län  
Klas Ernard Borges, Avdelningen för fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

**Examinator/Examiner**  
Klas Ernard Borges, Avdelningen för fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

---

**Sökord:** stängning av anslutning, ersättning, avsevärda merkostnader, väglagen 58 §, ersättningsberäkning.

**Keywords:** termination of connection, compensation, considerable costs, 58 § of the Swedish road act, calculation of compensation.

ISRN LUTVDG/TVLM 03/5087 SE



## **Förord**

Ersättning för stängning av anslutning till allmän väg har i dag blivit ett högst aktuellt ämne eftersom vajerräcken av trafiksäkerhetsskäl monteras på allt fler vägar i Sverige. Då tillämpning av ersättningsprinciper vid stängning av anslutning ökar, blir det naturligt att det ställs högre krav på att ersättningsbestämmelserna tillämpas och tolkas så som lagstiftaren avsett. För att undvika orättvisa samt osäkerheter vid tillämpning av principerna ansåg vi att det var av vikt att göra en utredning av hur väl tillämpning och tolkning av principerna stämmer överens med vad lagstiftaren avsett. Detta speciellt med tanke på att ämnet är relativt outrett.

Vi vill tacka våra handledare Kristofer Törngård och Klas Ernard Borges för uppslaget, god vägledning, goda råd, support och konstruktiv kritik. Vi vill också ge ett stort tack till Vägverket för tillhandahållande av information.

Lund, 2003

Rebecka Borgström      Annika Lagerqvist



## Sammanfattning

För att göra en bedömning av huruvida ersättningsbestämmelserna med betoning på 58 § VL som tillämpas vid ombyggnad av allmän väg på landsbygd och som medför stängning av anslutningar är tillräckligt definierade har tillämpning av bestämmelserna gjorts på ett verkligt projekt beläget i Vallby.

Vägverket arbetar för att öka trafiksäkerheten genom olika åtgärder. En av dessa är uppförande av vajerräcke, vilket innebär att anslutningar till vägen måste stängas eller regleras. Berörda fastighetsägares rätt till ersättning för detta regleras i VL. Till följd av att anslutningar stängs måste nya utfarter anordnas. Detta sker ofta genom anläggande av nya enskilda vägnät. De nya vägarna kommer att utgöra egna gemensamhetsanläggningar eller ombildas tillsammans med befintliga gemensamhetsanläggningar. Ersättning för upplåten mark till de nya enskilda vägarna regleras i AL.

På grund av ombyggnaden kan fastigheterna påverkas genom markavstående, längre utfartsvägar, försvårad brukning, ökade vägunderhållskostnader etcetera. Stängning av anslutning kan medföra negativ inverkan som är svår att bedöma. Skada till följd av sådan negativ inverkan måste utgöra avsevärt men för att berättiga till ersättning. Medför stängning av anslutning en avsevärd ökning av annars nödvändig kostnad för nyanläggning eller ändring av utfart, avsevärd ökning av annan väghållningskostnad eller annat avsevärt men är fastighetsägaren enligt 58 § VL berättigad till ersättning av väghållaren. Detta innebär att fastighetsägaren endast är berättigad till ersättning för avsevärd merkostnad.

Begränsning i ersättningsrätten för stängd anslutning grundas på att staten anser att det är en förmån för fastighetsägare att utan kostnader för enskilda fastighetsägare förses med en allmän väg. Därmed bör fastighetsägarna tåla ett visst intrång utan ersättning. Begränsningen har även som funktion att främja samhällsnyttiga projekt.

För att kunna tillämpa ersättningsbestämmelserna i 58 § VL är det av betydande vikt att tolkning görs på det sätt som lagstiftaren avser. Hur ordet avsevärt ska tolkas är ej definierat i lagtexten. Osäkerheten av var man ska dra kvalifikationsgränsen för avsevärt är tämligen stor. Det finns inte heller så många entydiga rättsfall att man kan göra en klar bedömning av var kvalifikationsgränsen är dragen. Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen medför att en fastighetsägare endast bör tåla en ekonomisk skada som motsvarar ca 10 procent av fastighetens eller den berörda delens värde. Det är dock svårt att sätta en procentsats som gräns eftersom fastighetsägaren endast ska behöva tåla ett intrång som är bagatellartat för honom. Därför ses en toleransnivå på 10 procent inom berörd del av fastigheten som en gräns för vad en fastighetsägare maximalt ska behöva tåla. En skada som motsvarar 10 procent av fastighetens värde kan nämligen inte ses som bagatellartad. Denna regel kan tillämpas om den berörda delen representerar ett lågt värde. Men om den har ett stort värde kan en skada på 10 procent utgöra ett stort belopp. Hänsyn bör alltså även tas till skadans storlek i kronor.

Skada ska relateras till den berörda delen av fastigheten. Om man endast ser till värdeminskningen av den totala fastigheten kan en restriktion som orsakar en mycket stor skada på ett delområde försvinna helt, om värdet på hela fastigheten är mycket stort. Detta anses oskäligt.

En liknelse kan göras mellan förekomsten av kvalifikationsgräns i PBL och MB samt VL 58 § där endast kostnader som överstiger vad det normalt kostar att anlägga en utfart ersätts. Skälet

---

till att man i MB har en liknande regel är för att det vore orättvist om vissa fastighetsägare får full ersättning när andra fastighetsägare tvingas tåla samma skada utan ersättning. Detta är snarlikt 58 § i VL. Det kan ej anses skäligt att vissa fastigheter ska få sina utfarter anlagda gratis när övriga fastighetsägare själva får stå för anläggandet.

Ersättning för markanspråk på jordbruksfastigheter beräknas i vägnormen. Vid beräkning av ersättning till bostadsfastighet för markavstående har vi utgått från fastighetens taxeringsvärde för att bestämma marknadsvärdet. Ett marginalvärde av detta utgör den ersättning som vi beräknat för de utvalda fastigheterna. Fastighetsägarna i det aktuella fallet kommer inte att drabbas av några anläggningskostnader eftersom Vägverket kommer att stå för anläggningen av de nya enskilda vägarna.

Vägunderhållskostnader kan genom att vägen efter ombyggnaden blir berättigad till statligt och kommunalt bidrag minska trots att utfarten förlängs.

I projekt av samhällsnyttig karaktär prioriteras inte den enskilde fastighetsägarens intressen speciellt högt. Om alla enskilda som berörs av en åtgärd skulle ha vetorätt skulle i stort sett inga vägar kunna byggas och deras placering skulle inte bli den bästa ur effektivitetssynpunkt. Det ligger i allas intresse att samhället utvecklas och därför måste detta ha hög prioritet. Om enskilda fastighetsägares intressen prioriterades skulle ett vägbygge innebära betydligt större kostnader än i dag och det skulle ta längre tid att genomföra. Vi anser att dagens regler har en fördel i och med att de underlättar genomförandet av samhällsnyttiga projekt.

Ersättning för stängd anslutning är ytterst aktuell då vajerräcken monteras på allt fler vägar. I budgeten för ett sådant projekt utgör ersättning till fastighetsägare en relativt stor post. Om projektet ska vara ekonomiskt lönsamt måste denna post hållas inom vissa gränser. Det är skäligt att fastighetsägare ska tåla viss negativ inverkan i form av kostnader för en ny utfart utan ersättning då projekten medför stor samhällsnytta. Kostnader för administrering och bedömning av ringa skador skulle antagligen ofta överstiga eventuell ersättning. Detta bör man även ha i åtanke när man ser till merkostnader.

Bedömningen efter tillämpning av de olika ersättningsbestämmelserna på projektet är att reglerna i AL är entydiga och enkla att tillämpa. Ersättning för markavstående enligt AL ska motsvara värdet som avstås och det råder inga oklarheter kring vad det är som ska ersättas. AL har sitt ursprung i ExL och det finns klara riktlinjer för hur denna ersättning ska behandlas. Då det finns en lång historik bakom dessa principer är rättsläget utrett.

Osäkerhet råder kring hur ersättningsbestämmelserna i 58 § VL ska tillämpas. Utveckling av lagtexten bör därför ske genom ett riktvärde på ungefär 10 procent av berörd del. Genom att använda ett riktvärde ges möjligheter till individuell bedömning.

## Summary

To make a judgment if the principles of compensation with emphasis on the 58 § of the road act which is applied on rebuilding public roads in the countryside that leads to termination of connections is sufficiently defined an application of these principles has been made on a real project in Vallby.

The Swedish National Road Administration works to increase traffic security by different measures. One of these measures is to put up a wire railing, which results in access to the road must be terminated or regulated. Concerned real estate owners' right to compensation are regulated in the road act. As a consequence of terminated connections new ones must be built. Building new private roads often carries this out. The new roads will be singular public installations or recreated together with existing public installations. Compensation for used territory for the new private roads is regulated in the installation act.

Because of the reconstruction the estate might be affected by refraining of territory, longer exit roads, complicate agriculture, increased road maintenance and so on. The negative effect on estate by a terminated connection might also be hard to judge. To get compensated for this loss the damage must be considerable. If the termination of a connection gives a major increase of the costs for necessary new construction or rebuilding of an exit road, a major increase of road maintenance or other considerable damage to the real estate the owner, according to 58 § of the road act, is entitled to compensation by the road entrepreneur. The real estate owner is thus only entitled to the increased cost if it is considerable.

Restrictions in the compensation right for terminated access are based on the premise that the state believes that it is a benefit for the estate owner that without any cost for individual estate owners be provided a public road. In accordance to this real estate owners should be able to withstand a certain amount of intrusion without compensation. The restrictions also function to promote society beneficial projects.

To be able to apply the compensation legislations in 58 § in the road act it is very important that the interpretation is made according to the way the legislator intended. How the word "considerable" is to be interpreted is not defined in the legislation. The uncertainty of how to interpret "considerable" is quite big. There is also a lack of clear-cut court cases to use to judge where the degree for qualification is. A trade-off between public and individual interests leads to that a real estate owner should only have to sustain an economical damage, which corresponds to about 10 percent of the real estate or the concerned parts value. It is very hard to put a percentage as a limit because the real estate owner should only have to sustain a minor intrusion. For that reason a tolerance of 10 percent on the concerned parts of the estate is regarded as the limit of what the estate owner should have to sustain. Damage which corresponds to 10 percent of the total value of the real estate is namely not minor. This principle can be applied if the concerned part represents a low value but if the total value is big 10 percent can be a large amount. Consideration should also be taken to the actual cost in Swedish crowns.

Damage should be related to the affected part of the estate. If only value reduction for the total estate is accounted for a restriction, which deals a large damage to a big part, is totally diminished if the total value of the estate is large. This is considered to be unreasonable.



---

A simile to this can be made by the occurrence of qualification limit in zoning and building act, environmental act and 58 § of the road act where only costs which exceed what it normally costs to build an exit is compensated. The reason for the environmental act having a similar principle is that it would be unfair if certain estate owners would get full compensation whereas others would be forced to sustain the same amount of damage without compensation. This is much the same as 58 § of the road act. It cannot be considered reasonable that some estates get their exits constructed for free when the rest have to pay for them.

Compensation for territory claim on agricultural estate is calculated in the road standard program. We have based our calculations on compensation for accommodation estates refrain of territory by the estates taxation value to determine the estates market value. A margin value of this constitutes to the compensation, which we have calculated for the selected estates. Estate owners in the actual case will not be affected by any construction costs because the Swedish National Road Administration will stand for the construction of the new roads.

Road maintenance costs after reconstruction considering allowance granted by the state and town can be reduced even though the exit is extended.

In projects of public service nature the individual estate owners' interests is not very highly prioritised. If all individuals concerned by a small measure would have veto rights there would virtually be no road building and their placement would not be the most efficient. It is in all parties' best interest that the society is developed and therefore this must have high priority. If the individual estate owners' interest was to be prioritised a road construction would lead to considerably higher costs than today and it would take more time to accomplish. We consider today's principles to be beneficial in the way that they make it easier to accomplish society beneficial projects.

Compensation for a terminated connection is highly contemporary because wire railings are fitted to an increased amount of roads. The compensation to real estate owners is a rather large part of the budget for these kinds of projects. If the project is to be financially viable it is important to keep this entry within certain boundaries. It is reasonable that an estate owner should be able to sustain certain negative effect in costs for a new exit without compensation when the projects benefit to society is large. Costs for administration and assessment of minor damage would probably often exceed a possible compensation. This should also be accounted for when considering additional costs.

The judgment after appliance of the different principles of compensation on the project is that the principles in the installation act are unambiguous and simple to apply. Compensation for refraining of territory should according to the installation act correspond to the value, which is given up, and there are no uncertainties about what to be compensated for. The installation act originates from the expropriation act and there are clear guidelines of how this compensation is to be treated. Considering the long history behind these principles the judicial position is clear.

Uncertainty exists around how compensation legislation in 58 § of the road act is to be applied. Development of the act should therefore be carried out through by for example a guideline of 10 percent on the accounted part. By using a guideline and not a firm rule room for individual judgment exists.

# Innehållsförteckning

<b>1 INLEDNING.....</b>	<b>13</b>
1.1 BAKGRUND.....	13
1.2 SYFTE.....	13
1.3 AVGRÄNSNINGAR.....	13
1.4 METODER.....	14
1.5 KÄLLOR.....	14
1.6 FÖRUTSÄTTNINGAR.....	14
1.7 MÅLGRUPP.....	14
1.8 TERMINOLOGI.....	14
1.9 DISPOSITION.....	15
<b>2 INTRODUKTION.....</b>	<b>17</b>
2.1 GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR.....	17
2.1.1 UTREDNING AV BEFINTLIGA GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR.....	18
2.1.2 UTFORMNING AV NYA GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR.....	18
2.1.3 FÖRVALTNING.....	18
2.1.4 ANDELSTAL.....	19
<b>3 LAGSTIFTNING.....</b>	<b>21</b>
3.1 ANLÄGGNINGSLAGEN.....	21
3.1.1 LÖSESKILLING OCH INTRÄNGSERSÄTTNING.....	21
3.1.2 ANNAN ERSÄTTNING.....	22
3.1.3 PRESUMPTIONSREGELN.....	22
3.1.4 TILLÄMPNING AV AL.....	22
3.2 VÄGLAGEN.....	22
3.2.1 VÄGRÄTT.....	22
3.2.2 ANSLUTNING AV ENSKILD VÄG.....	23
3.2.3 ERSÄTTNING.....	23
3.2.4 DISPOSITIVA REGLER.....	24
3.2.5 STÄNGNING AV ANSLUTNING.....	24
3.2.6 BEGRÄNSNINGSREGELN.....	25
3.2.7 BAKGRUND TILL ERSÄTTNINGSRÄTT.....	25
3.3 INNEBÖRDEN AV AVSEVÄRT.....	26
3.3.1 AVSEVÄRT I 58 § VL I PRAXIS.....	27
3.4 ERSÄTTNING I ANNAN SVENSK LAGSTIFTNING.....	27
3.5 ERSÄTTNING I UTLÄNDSK LAGSTIFTNING.....	28
3.5.1 DANMARK OCH SVERIGE.....	29
3.5.2 STORBRIANNIEN OCH SVERIGE.....	29

<b><u>4 PÅVERKAN PÅ FASTIGHETER.....</u></b>	<b><u>31</u></b>
4.1 IANSPRÅKTAGANDE AV MARK TILL VÄG.....	31
4.2 STÄNGNING AV ANSLUTNING TILL ALLMÄN VÄG.....	33
4.2.1 EFFEKTER SOM VÄRDERAS I PENGAR.....	33
4.2.2 EFFEKTER SOM ÄR SVÅRA ATT MÄTA.....	33
4.2.3 ERSÄTTNING.....	34
<b><u>5 ERSÄTTNINGSMODELLER.....</u></b>	<b><u>37</u></b>
5.1 VÄGVERKETS VÄGMARKSERSÄTTNING.....	37
5.1.1 ERSÄTTNING EFTER ERSÄTTNINGSPOSTER.....	37
5.2 LANTMÄTERIVERKETS ERSÄTTNINGSMODELL FÖR JORDBRUKSMARK.....	38
5.3 JÄMFÖRELSE MELLAN ERSÄTTNINGSMODELLERNA.....	39
5.4 ERSÄTTNING I REALITETEN.....	40
<b><u>6 BERÄKNING AV ERSÄTTNING.....</u></b>	<b><u>41</u></b>
6.1 MARKANSPRÅK.....	41
6.1.1 JORDBRUKSFÄSTIGHETER.....	41
6.1.2 BOSTADSFÄSTIGHETER.....	42
6.2 ÖKADE ANLÄGGNINGSKOSTNADER.....	43
6.3 ÖKADE VÄGUNDERHÅLLSKOSTNADER.....	43
6.3.1 BEDÖMNING AV MERKOSTNADER.....	43
<b><u>7 KOSTNADSRAMARS PÅVERKAN PÅ ERSÄTTNINGSBELOPP.....</u></b>	<b><u>45</u></b>
7.1 TOTALEKONOMISK LÖNSAMHET.....	45
7.2 VÄGVERKETS SAMHÄLLSEKONOMISKA ANALYS.....	46
7.2.1 GRUNDLÄGGANDE STEG I EN SAMHÄLLSEKONOMISK KALKYL.....	46
7.2.2 INVESTERINGSKOSTNAD.....	47
7.2.3 OSÄKERHETER.....	47
7.3 SAMHÄLLSEKONOMISK NYTTA.....	48
7.3.1 VÄGVERKETS KOSTNADER.....	49
7.4 VIKTEN AV ETT VÄL UTVECKLAT SYSTEM.....	49
<b><u>8 SLUTSATSER.....</u></b>	<b><u>51</u></b>
8.1 LAGSTIFTNINGEN.....	51
8.2 SKADOR SOM INTE ERSÄTTTS.....	52
8.3 PARTSFÖRHÅLLANDE.....	52
8.4 ERSÄTTNING FÖR MERKOSTNADER.....	52
8.5 RÄTTVISEASPEKT.....	53
<b><u>9 RESULTAT.....</u></b>	<b><u>55</u></b>

---

KARTA 1.....	57
KARTA 2.....	59
BILAGA 1 BESKRIVNING AV NYTT VÄGSYSTEMET.....	61
BILAGA 2 BEFINTLIGA GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR.....	63
BILAGA 3 DELTAGANDE FASTIGHETER I NYA ANLÄGGNINGAR.....	65
BILAGA 4 BERÄKNING AV ANDELSTAL FÖR ANLÄGGNING D.....	67
BILAGA 5 ERSÄTTNING FÖR STÄNGNING AV ANSLUTNING.....	69
BILAGA 6 ERSÄTTNINGSPRINCIPER I DANMARK OCH STORBRIANNIEN.....	71
BILAGA 7 FASTIGHETER SOM BERÖRS AV MARKANSPRÅK.....	75
RÄTTSFALL 1.....	77
RÄTTSFALL 2.....	79
RÄTTSFALL 3.....	81
RÄTTSFALL 4.....	83
REFERENSER.....	85



# 1 Inledning

---

*I kapitlet redovisas arbetets bakgrund, syfte, hypotes, metoder och disposition.*

---

## 1.1 Bakgrund

Projekt som innebär montering av vajerräcke har av trafiksäkerhetsskäl startats runt om i landet. Projekten medför stängning av anslutning till allmän väg, vilket i sin tur ger upphov till att berörda fastighetsägare blir berättigade till ersättning. Denna ersättning regleras i VL. Till följd av att anslutningar stängs måste nya utfarter anordnas. Detta sker ofta genom anläggande av nya enskilda vägnät. De nya vägarna kommer att utgöra egna gemensamhetsanläggningar eller ombildas tillsammans med befintliga gemensamhetsanläggningar. Ersättning för upplåten mark till de nya enskilda vägarna regleras i AL. På grund av ombyggnaden kan fastigheterna påverkas genom markavstående, längre utfartsvägar, försvårad brukning, ökade vägunderhållskostnader etcetera.

För att undvika orättvisa samt osäkerheter vid tillämpning av de aktuella principerna är det av mycket stor vikt att tillämpning och tolkning av principerna stämmer överens med vad lagstiftaren avsett.

## 1.2 Syfte

Vår hypotes är att ersättningsprinciper med betoning på 58 § i VL vid ombyggnad av allmän väg på landsbygd som innebär stängning av anslutningar ej är tillräckligt definierade för att tolkning och tillämpning ska stämma överens med vad lagstiftaren avser. Syftet med vårt arbete är att verifiera eller förkasta vår hypotes.

## 1.3 Avgränsningar

Ersättningsbestämmelser som har utretts är framförallt från VL. På grund av att det i projektet även uppstår ersättningssituationer som kräver tillämpning av AL har vi även utrett delar av denna.

Av praktiska skäl och för att minska arbetets omfattning har berörda fastighetsägare inte getts möjlighet att ha inflytande i ersättningsprocessen.

Beräkning av ersättning har begränsats till att endast utföras för två jordbruksfastigheter och fyra bostadsfastigheter. Urvalet av fastigheter har gjorts för att konkretisera de olika ersättningssituationer som uppstår i ombyggnadsprojekt.

Arbetet behandlar inte ersättningar som kan uppkomma vid byggandet av vägarna eller tillfälliga skador som till exempel skador på gröda. Övriga typer av intrång behandlas.

Ett medelstort projekt har valts för att illustrera ersättningssituationen och därmed undersöks inte stora eller små projekt. Skälet till detta val är att ett medelstort projekt innefattar de flesta moment och effekter inom ersättningsområdet som förekommer i både större och mindre projekt.

---

## **1.4 Metoder**

En arbetsmetod har varit att inventera befintligt material från det aktuella fallet samt att granska, bearbeta och analysera det.

Lagstiftning kring ersättning i Sverige, Storbritannien och Danmark har redovisats och analyserats för att ge ett bredare perspektiv över hur olika ersättningsmodeller kan fungera. Rättsfall har använts för att illustrera praxis för sådana ersättningsfrågor som behandlas i det aktuella fallet.

Arbetet har utförts med hjälp av litteraturstudier med tyngdpunkt på lagtext och förarbeten. Information har även erhållits genom arkivsökning efter förrättningsakter.

Andra arbetsmetoder som har använts är informationssökning på Internet.

## **1.5 Källor**

Fakta om det aktuella projektet i Vallby samt handledning har erhållits av Kristofer Törngård, som arbetar på lantmäterimyndigheten i Skåne län.

Vi har närvarat vid sammanträden hållna hos Vägverket och gjort fältstudier. På så sätt har vi fått större inblick i Vägverkets plan över vägsystemet. För att få fastighetsägarnas perspektiv har vi varit med på förrättningsmöte med berörda fastighetsägare.

## **1.6 Förutsättningar**

Då planen över vägsystemet som Vägverket utvecklat inte var helt fastställd när detta arbete påbörjades är det möjligt att eventuella förändringar i planen sker. För att förutsättningarna för arbetet inte ständigt ska förändras är planen över vägsystemet som vi beskrivit låst.

## **1.7 Målgrupp**

Detta arbete riktar sig framför allt till personer som har insikt i och kunskaper inom det fastighetsrättsliga området och som kommer i kontakt med ersättningsfrågor angående stängning av anslutning till allmän väg.

## **1.8 Terminologi**

Anläggningslagen	AL
Expropriationslagen	ExL
Fastighetsbildningslagen	FBL
Lag om allmänna vägar	AVL
Miljöbalken	MB
Plan- och bygglagen	PBL
Statens Institut för KommunikationsAnalys	SIKA
Väglagen	VL

---

## **1.9 Disposition**

Arbetet är uppdelat i nio delar. Den första delen behandlar bakgrund, syfte, hypotes och metoder.

Den andra delen beskriver det aktuella ersättningsfallet, på vilket ersättningsprinciperna tillämpas och ersättningsberäkningar utförs.

Den tredje delen tar upp innehållet i de lagar som berörs samt jämförelse med andra länders motsvarande lagstiftning.

Den fjärde delen behandlar vilken påverkan berörda fastigheter kan utsättas för.

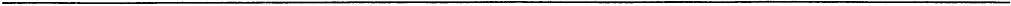
Den femte delen tar upp om ersättningsmodeller.

Den sjätte delen behandlar ersättningsberäkningar.

Den sjunde delen beskriver hur kostnadsramar påverkar ersättningsbeloppen samt samhälls-ekonomisk kalkyl.

Den åttonde delen redovisar slutsatser och den nionde resultat.





## 2 Introduktion

---

*Kapitlet beskriver det aktuella ersättningsfallet, på vilket ersättningsprinciperna tillämpas och ersättningsberäkningar utförs. Utformning av nya gemensamhetsanläggningar som anläggs för att lösa utfartsfrågan för berörda fastigheter redovisas.*

---

Vi har valt att behandla ett verkligt fall som är lokaliserat i Vallby, se karta 1, för att kunna göra en bedömning av om ersättningsbestämmelserna är tillräckligt definierade. Genom tillämpning på ett verkligt projekt kan man även illustrera de ersättningssituationer som kan uppkomma som ett resultat av ombyggnad av allmän väg på landsbygd. Ombyggnaden i Vallby består av montering av vajerräcke.

På riksväg 11 mellan Vallby mosse och Dalby ska ett vajerräcke uppföras för att öka trafiksäkerheten. Detta medför att anslutningar till riksväg 11 måste stängas. I dag har vägen en fil i varje körriktning och breda vägrenar. Vägen ska bli en 1+2-väg vilket innebär att det finns två körfält i den ena riktningen och ett i andra riktningen. Vägen kommer inte att breddas utan det extra utrymme som ombyggnaden kräver kommer att tas från vägrenarna.

Vid montering av vajerräcke måste anslutningar till den berörda vägen stängas eller regleras så att endast högersvängar är tillåtna. Ett alternativ är att ett avbrott görs i vajerräcket vilket möjliggör överfart. Den sträcka som behandlas i detta arbete är ca 3 km lång och har 35 anslutningar. En del av dessa är åkeranslutningar, några är utfarter från fastigheter och andra är anslutande mindre vägar.

Stängningen av anslutningarna innebär att ett nytt vägsystem måste byggas för de fastigheter som mister sin anslutning. De nya enskilda vägarna kommer till största delen att byggas parallellt med riksväg 11. En beskrivning av det nya vägsystemet finns i bilaga 1.

### 2.1 Gemensamhetsanläggningar

Det nya systemet av enskilda vägar, som ska anläggas för att lösa utfartsfrågan för de fastigheter som mister sin nuvarande utfart, kommer att utgöra gemensamhetsanläggningar för vilka mark kommer att upplåtas. På grund av detta kommer ersättning enligt AL att utredas.

Vägverket kommer att anlägga det nya systemet av enskilda vägar men inte sköta framtida drift och underhåll. Genom att låta de enskilda vägarna utgöra gemensamhetsanläggningar kommer drift och underhåll att skötas av de fastighetsägare som nyttjar vägnätet. Vid byggandet av väg har Vägverket rätt att ta initiativ till inrättandet av gemensamhetsanläggning, enligt 18 § AL, vilket kommer att ske i det aktuella fallet.

Vi har valt att låta de nya enskilda vägarna i Vallby till största delen läggas samman med befintliga gemensamhetsanläggningar.

Vid fastläggandet av förutsättningarna hade Vägverket inte för avsikt att lösa in någon hel fastighet i Vallby. För att inte behöva lösa in fastigheterna Dalby 60:23 och 60:24 respektive Dalby 60:36 och 60:32 dras den nya vägen runt dessa fastigheter på den norra sidan, vilket ger lägre kostnader än inlösen av fyra hela fastigheter. Genom att lägga de nya enskilda vägarna

---

så nära riksväg 11 som möjligt uppnår man minsta intrång på berörda fastigheter. Av trafiksäkerhetsskäl måste det dock finnas utrymme mellan den nya och den befintliga vägen så att avskiljande buskage eller plank kan sättas upp för att förhindra att bilister tror att de får möte på fel sida.

### **2.1.1 Utredning av befintliga gemensamhetsanläggningar**

Vid utformningen av de nya gemensamhetsanläggningarna måste hänsyn tas till befintliga anläggningar då dessa kan komma att påverkas. Det är även viktigt att undersöka dessa för att avgöra om en eventuell sammanslagning mellan nya och befintliga anläggningar är ett alternativ istället för att låta de nya vägarna utgöra självständiga gemensamhetsanläggningar. Vi har därför gjort en sammanställning av de befintliga anläggningarna i det aktuella området. Denna sammanställning redovisas i bilaga 2.

### **2.1.2 Utformning av nya gemensamhetsanläggningar**

Vi har valt att dela upp det nybyggda enskilda vägnätet och de befintliga gemensamhetsanläggningarna i fyra delar för att uppnå lämplig utformning av gemensamhetsanläggningarna. Största delen av det nya vägnätet kommer att läggas samman med befintliga gemensamhetsanläggningar. Anledningen till detta är att anläggningarna i området erhåller lämpligare utformning på detta sätt. Utformningen av anläggningarna samt deltagande fastigheter i respektive anläggning beskrivs i bilaga 3.

### **2.1.3 Förvaltning**

Samtliga delägare i en gemensamhetsanläggning är skyldiga att tillsammans stå för drift och underhåll av anläggningen. De berörda fastigheterna utgör en anläggningssamfällighet. I det aktuella projektet i Vallby har vi valt att använda föreningsförvaltning. Skälet till detta val är att flera fastighetsägare är inblandade i gemensamhetsanläggningen, vilket innebär att det blir svårare att få alla medlemmar att komma överens. Att alla medlemmar är överens är ett krav för att kunna genomföra beslut om förvaltning sker genom delägarförvaltning. En annan anledning till detta val är att de nya vägarna till stor del ska slås samman med befintliga gemensamhetsanläggningar som förvaltas genom föreningsförvaltning.

Drift- och underhållskostnader för gemensamhetsanläggningen fördelas mellan fastigheterna efter andelstal beräknade genom tonkilometermetoden. I det aktuella fallet kommer Vägverket att bekosta anläggandet av de nya enskilda vägarna. Enligt 60 § VL har nämligen väghållaren rätt att minska fastighetsägarnas olägenheter som uppstår genom stängning av anslutning genom att själv bygga ny utfartsväg åt berörda fastigheter. Anmärkningsvärt är att detta är en rättighet och inte en skyldighet för Vägverket.

De nya enskilda vägarna i Vallby kommer till största delen att ingå i befintliga gemensamhetsanläggningar. För en del av de berörda fastighetsägarna kan detta verka negativt då de känner att de kommer att få betala mer än de gjort tidigare eller att administrationen av gemensamhetsanläggningen kommer att bli tungrodd. Det är inte heller populärt att de vägar som föreningen förvaltar ska utökas vilket kan innebära ökade kostnader för underhåll och vinterväghållning.

---

En del av de fastigheter som drabbas av stängd anslutning till allmän väg har inte varit medlemmar i någon gemensamhetsanläggning tidigare. För dessa fastighetsägare kommer kostnaderna för anslutning till allmän väg att bli dyrare än tidigare, vilket kan kännas orättvist.

#### **2.1.4 Andelstal**

Vi har valt att fördelningen av andelstal ska ske med tonkilometermetoden. Genom denna metod tas hänsyn till typ av fastighet (antal turer och vikt på fordon) samt hur stor sträcka av vägen som fastigheten nyttjar. Denna metod är etablerad och allmänt använd samt lätt att förklara för fastighetsägare. Vi anser vidare att tonkilometermetoden är lämpligast eftersom många fastigheter i Vallby har tunga jordbrukstransporter som innebär avsevärt högre slitage än vad bostadsfastigheternas transporter medför. Det kan ej anses skäligt att de som endast äger bostadsfastigheter även ska stå för de kostnader som slitaget från jordbrukstransporterna medför. Praxis för hur nya medlemmar kan behandlas i förhållande till de gamla kan utläsas ur rättsfall 1. Problematiken angående fördelning av kostnaderna mellan nya och gamla medlemmar för anläggningen blir dock mindre i Vallby än i det angivna rättsfallet eftersom anläggandet av de nya vägarna bekostas av Vägverket.

Då beräkningen av andelstal endast är gjord som illustration har vi begränsat beräkningarna till en gemensamhetsanläggning, anläggning D. Beräkningarna redovisas i bilaga 4. I beräkningarna har vi i en karta i ArcView mätt upp de sträckor som respektive fastighet nyttjar före och efter projektet. Bostads- och jordbruksfastigheterna tilldelas sedan ett normalt enligt tonkilometermetoden. Det framräknade resultatet har sedan utgjort grund för bestämningen av andelstalen för varje fastighet. Till den slutliga bedömning av vilket andelstal respektive fastighet ska tilldelas har vi tagit hänsyn till att det förekommer fasta kostnader, varför ingen fastighetsägare har fått andelstal mindre än 1. Vidare har vi inte gett fastigheter utan byggnad del i anläggningen.



## 3 Lagstiftning

---

*Kapitlet behandlar innehållet i de lagar som berörs samt jämförelse med andra länders motsvarande lagstiftning. Betoning är lagd på VL men på grund av markanspråk till följd av gemensamhetsanläggningarna har även AL utretts. I samband med undersökning av lagstiftningen utreds hur lagstiftaren har avsett att ordet avsevärt ska tolkas.*

---

Projektet i Vallby medför två olika ersättningssituationer som kräver tillämpning av VL respektive AL. Då fastigheterna som berörs är av olika typer kommer även olika ersättningssituationer inom tillämpningen av AL respektive VL att utredas.

### 3.1 Anläggningslagen

Enligt AL 12 § kan en fastighetsägare tvingas avstå mark för en gemensamhetsanläggning. Ersättningen för detta avstående regleras i 13 §. Fastighetsägare har rätt till ersättning för avstående av mark samt för annan skada som uppkommer på grund av intrånget.

I ersättningsfrågor hänvisar AL till ersättningsbestämmelserna i FBL. FBL hänvisar i sin tur till ersättningsreglerna i ExL. Ersättning för hel fastighet ska motsvara fastighetens marknadsvärde. Intrångsersättning ska motsvara minskningen i fastighetens marknadsvärde. Fastighetsägaren är dessutom berättigad till annan ersättning på grund av olägenheter som har ett direkt samband med intrånget (Prop. 1973:160).

Då mark upplåts för de nya enskilda vägarna i Vallby är berörda fastighetsägare berättigade till ersättning enligt AL. Vid ersättning för inlösen och upplåtelse i enlighet med AL tillämpas ersättningsreglerna i 10-12 § 5 kap FBL. AL är dock inte tillämplig vid ersättning för skador eller intrång som inte kunnat förutses och som uppkommer efter förrättningen (13 b § AL). Denna typ av skador behandlas inte i detta arbete.

#### 3.1.1 Löseskilling och intrångsersättning

När en hel fastighet exproprieras utges löseskilling som motsvarar fastighetens marknadsvärde. Avser expropriationen del av fastighet beräknas en intrångsersättning som utgör skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde före och efter expropriationen (4 kap 1 § ExL). Med andra ord ska ersättningen motsvara den värdeminskning som uppstår på grund av expropriationen. Även övrig skada som eventuellt kan uppkomma på grund av expropriationen ersätts.

Minskar en fastighets marknadsvärde på grund av expropriation ska ersättning motsvarande värdeminskningen utgå (4 kap 2 § ExL). Dock gäller att ett samband mellan värdeminskningen och expropriationen ska kunna visas.

Enligt AL kan en fastighetsägare begära inlösen om intrånget innebär synnerligt men. I det aktuella fallet kommer mark mestadels att tas i anspråk i utkanterna av jordbruksfastigheter vilket inte medför synnerligt men för hela fastigheten och därmed inte berättigar till inlösen av hela fastigheten. Från bostadsfastigheterna i det aktuella fallet kommer i likhet med jordbruksfastigheterna endast mindre delar av fastigheterna att tas i anspråk.

### **3.1.2 Annan ersättning**

En fastighetsägare kan även få rätt till annan ersättning (4 kap 1 § ExL). Annan ersättning utges för en mängd olika skador som uppkommit på grund av expropriation och som inte ersätts med löseskilling eller inträngsersättning. Lagstiftaren anser att vid beräkning av denna typ av ersättning är målet att fastighetsägaren inte ska utsättas för kostnader eller ekonomiska värdeförändringar som orsakats av expropriationen. Även här gäller att ett samband mellan skadan och expropriationen ska kunna visas.

Skälet till att vi tagit upp annan ersättning är att denna kan betalas för omställning av verksamhet. I Vallby kommer mark att tas i anspråk från flera jordbruksfastigheter och man behöver därmed ta ställning till om det kommer att innebära att ett lönsamt jordbruk inte längre kan bedrivas. Om så är fallet kan ersättning för omställningskostnad bli aktuell. En förutsättning är dock att jordbruket utgör en ekonomisk verksamhet. I rättsfall 2 illustreras hur praxis bedömer kraven för omställningskostnader.

Vår bedömning är att ingen fastighet i Vallby har rätt till ersättning för omställning av verksamhet. Detta eftersom den påverkan fastigheterna utsätts för inte är tillräckligt stor.

### **3.1.3 Presumptionsregeln**

Lagstiftaren anser att det är oskäligt att en fastighetsägare oförtjänt ska tjäna på den värdestegring som kan uppkomma till följd av ett projekt och har därför infört regler som ska förhindra detta. Ersättningen bestäms utifrån fastighetens marknadsvärde som det skulle ha varit om expropriationen inte kommit till stånd. För att få ett sådant rättvisande värde ser man hur värdet var 10 år före ansökan om expropriationen. Ersättning för värdeökning kan dock utgå om värdeökningen beror på annat än förväntningar om förändringar av den tillåtna användningen av marken.

### **3.1.4 Tillämpning av AL**

AL är formulerad på ett tydligt sätt som inte medför oklarheter vid tillämpning av ersättningsbestämmelserna på det aktuella fallet i Vallby. Vi anser inte att lagstiftningen behöver ytterligare förtydligande.

## **3.2 Väglagen**

Betoningen i detta arbete har lagts vid att utreda hur ersättningsbestämmelserna ska tolkas och tillämpas enligt VL. Vi har därför utrett detta mer ingående än AL.

### **3.2.1 Vägrätt**

Genom vägrätt kan väghållaren ta mark i anspråk för anläggande av allmän väg eller göra enskild väg till allmän väg. Väghållare är antingen stat eller kommun och vägrätten ger väghållaren rätt att bestämma över markanvändningen. (30 § VL)

VL innehåller regler om ersättning till fastighetsägare då mark tas i anspråk för allmän väg. Dessa regler är dock dispositiva. I realiteten innebär detta att vägmyndighet och fastighetsägare ofta träffar avtal på egen hand, som grundas på reglerna i VL.

---

En fastighetsägare har rätt att begära att fastigheten eller del av fastigheten ska lösas in om det kan visas att fastigheten fått synnerliga men på grund av byggandet av vägen (56 § VL). Även väghållaren har rätt att begära inlösen av hel eller del av fastighet. Detta får dock endast ske om fastighetsägaren inte har beaktningsvärda skäl för att behålla arealen samt om beloppet av ersättningen inte höjs markant. Anmärkningsvärt är att beaktningsvärda skäl förutom ekonomiska skäl även kan utgöras av affektionsskäl. (Ersättningshandboken)

### 3.2.2 Anslutning av enskild väg

Enligt 40 § VL gäller att om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på en allmän väg, kan väghållningsmyndigheten förordna att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen ska spärras eller ändras och verkställa förordnandet. Detta gäller också i fråga om utfarter från fastigheter såsom i det aktuella fallet i Vallby.

Om en fastighet mister sin anslutning till allmän väg kan detta innebära extra kostnader för fastighetsägaren. Medför förordnandet en avsevärd ökning av annars nödvändig kostnad för nyanläggning eller ändring av utfart, avsevärd ökning av annan väghållningskostnad eller annat avsevärt men är fastighetsägaren enligt 58 § VL berättigad till ersättning av väghållaren. Detta innebär att ersättningen inte bestäms utifrån minskning av fastighetens värde utan utifrån kostnader som uppstår på grund av projektet.

Om en fastighetsägare som haft utfart till en allmän väg får utstå synnerliga men på grund av ändringen så har han enligt 59 § VL rätt att begära att fastigheten i helhet eller endast del av fastigheten blir inlöst.

### 3.2.3 Ersättning

VL hänvisar till ExL:s regler för bestämmande av eventuell ersättning. Ersättningen motsvarar minskningen av fastighetens marknadsvärde. Eventuell nytta som projektet kan medföra räknas av från ersättningsbeloppet. Fastighetsägaren har även rätt till ränta på ersättning. En skillnad mellan ExL:s ersättningsregler och ersättning för vägrätt enligt VL är att ersättning för vägrätt även omfattar skador till följd av vägens byggande. Sådana skador kan till exempel vara orsakade av sprängning och kan drabba fastigheter som befinner sig utanför vägområdet. Det bör nämnas att fastigheter som blivit drabbade av skador men som inte berörts av markanspråk på grund av vägrätt inte kan ersättas enligt regler i VL utan får istället tillämpa MB.

Behandling av allmän väg kan delas upp i två olika fall där olika lagar tillämpas beroende på om vägen omfattas av detaljplan eller inte. På allmän väg utanför detaljplan tillämpas VL och på allmän väg inom detaljplan tillämpas PBL. VL kommer att tillämpas i det aktuella projektet i de frågor som direkt rör riksväg 11 eftersom denna är allmän väg utanför detaljplan.

Ersättning för hel fastighet kommer inte att bli aktuellt i Vallby enligt förutsättningarna för detta arbete. I det aktuella fallet skulle fastighetsägarna kunna begära inlösen av hel fastighet dels enligt VL dels enligt AL. Enligt 59 § VL ges rätt att kräva inlösen om stängningen av fastighetens anslutning medför synnerlig olägenhet av den art som beskrivs i 58 §. I det aktuella fallet kommer alla fastigheter att erhålla nya godtagbara anslutningar. Vi anser att ingen fastighetsägare kommer att lida någon skada som berättigar till inlösen. Väghållaren, i



---

det här fallet Vägverket, har även rätt att begära inlösen såvida fastighetsägaren inte har beaktningvärda skäl för att behålla fastigheten. I det aktuella fallet har vi förutsatt att inlösen av hel fastighet inte kommer att begäras av Vägverket.

### **3.2.4 Dispositiva regler**

Dispositiva regler för ersättning enligt VL innebär att Vägverket och fastighetsägare kan komma överens om ersättning utan att hänsyn tas till lagtexten. Detta kan ha fördelar genom att frivilliga överenskommelser skapar en mer positiv inställning från fastighetsägarens sida till vägprojektet än vad en påtvingad överenskommelse gör. Ytterligare en fördel med överenskommelse på frivillig väg är att inga rättegångskostnader uppkommer. Vi anser dock att en risk med dispositiva regler för ersättning kan vara att Vägverket hamnar i en för stark position. Vägverket har mer kunskaper om vilka regler som gäller och erfarenhet kring ersättningsfrågor än enskilda fastighetsägare. Fastighetsägare kan känna sig pressade att acceptera Vägverkets förslag fast de kanske skulle kunna få ut mer ersättning. Dock finns lagstiftningen och om fastighetsägaren inte går med på Vägverkets avtalsförslag är det den som gäller och kan därmed fungera som ett påtryckningsmedel på Vägverket.

Då Vägverket är skyldig att betala ränta på ersättningsbeloppet från den dag då marken tas i anspråk till dess ersättningen betalas är det positivt om en överenskommelse om ersättning kan nås snabbt ur Vägverkets synpunkt. Detta eftersom det innebär mindre räntekostnader.

### **3.2.5 Stängning av anslutning**

Hur ersättning för stängning av anslutning till allmän väg ska behandlas är av stor vikt för det aktuella projektet i Vallby. Ersättning för detta regleras i 58 § VL. För att få förståelse för avsikten bakom nuvarande lagtext har vi granskat tidigare lagstiftning som berör detta, se bilaga 4.

58 § VL är utvecklad för att kunna tillämpas i de specifika situationer som uppstår när anslutning till allmän väg måste stängas. I VL finns regler om fastighetsägares skyldighet att själva anordna utfart till allmän väg. Vårt att poängtera är att fastighetsägare inte erhåller ersättning för mer än avsevärd ökning av annars nödvändig kostnad vid anläggandet av ny utfart. Detta kan verka orättvist ur berörda fastighetsägares synvinkel. Skälet till denna bestämmelse är att lagstiftaren anser att rätten till anslutning till allmän väg är en förmån och inte en rättighet.

För anläggande eller förändring av utfart gäller anmälningsplikt. Anmälningsplikt för anläggandet av utfarter är i flera avseenden av betydande vikt. När en ny väg byggs eller en befintlig läggs om dras bebyggelse till denna eftersom det medför bra kommunikationer. Genom att reglera vilka fastigheter och var det är lämpligt med anslutningar till den allmänna vägen motverkas olämplig bebyggelse.

Anmälningsplikt är även betydande ur ekonomisk aspekt och trafiksäkerhetsaspekt. Då anmälningsplikt gäller kan fastighetsägare inte anlägga utfarter för att sedan kräva ersättning vid förordnande. Utan anmälningsplikt finns risken att fastighetsägare anlägger utfarter som inte är kontrollerade och därmed kan utgöra en trafikfara. När Vägverket sedan stänger dessa utfarter kan det medföra höga ersättningskostnader. Fastighetsägare kan även missbruka rätten till ersättning vid förordnande genom att anlägga utfarter som i realiteten inte är nödvändiga.

---

### 3.2.6 Begränsningsregeln

När reglerna för stängning av anslutning tillkom diskuterades huruvida de vid tillfället gällande ersättningsreglerna skulle behållas även i framtiden. De då gällande ersättningsreglerna fanns i AVL. Enligt dessa betalas ersättning då avsevärd kostnad uppstår för byggande av ny utfart eller ändrad utfart och för avsevärt men i nyttjandet av fastigheten som uppkommit på grund av beslut från länsstyrelsen. Man kom fram till att dessa regler borde gälla även i fortsättningen. Detta resonemang grundades på att staten utan kostnader för enskilda fastighetsägare förser dessa med en väg vilket är en stor förmån för dem. Därmed bör fastighetsägarna tåla ett visst intrång utan ersättning. Begränsningsreglerna hjälper även till att hålla fusket med icke tillfredsställande utfarter i skick. Utan begränsningsreglerna kan fastighetsägare bygga mindre lämpliga utfarter för att sedan överlåta delar av kostnaden för en ny på väghållaren. Utan begränsningsreglerna skulle ersättningen medföra en betydande arbetsbörda på väghållaren som inte skulle stå i rimligt förhållande till sakens betydelse. (Prop. 1971:123)

### 3.2.7 Bakgrund till ersättningsrätt

Vi har granskat de förslag som ligger till grund för de gällande bestämmelserna angående vad ersättning ska utges för. Detta är av vikt för att få förståelse för den gällande lagstiftningens utformning och innehåll.

I betänkandet till AVL kan man utläsa att förslaget var att ersättning ska utgöras av de ökade kostnader som uppstår om en fastighetsägare tvingas anlägga en ny utfart på annan plats eller om sträckningen har blivit längre än nödvändigt. Förslaget omfattade även att fastighetsägaren skulle ha rätt till ersättning för den skada som uppkommit på grund av försämrat läge, längre körsträckor och dylikt. Vidare uppmanade man väghållaren att anlägga nya utfarter istället för att utge ersättning. Vikt lades även vid att väghållaren på grund av detta ej skulle bortse från skyldigheten att betala ersättning för sådan skada som nämnts ovan. (SOU 1945:15)

Förslaget angående ersättning för skada som uppkommit på grund av försämrat läge, längre körsträckor och dylikt avvisades. Man ansåg nämligen att det inte var motiverat att ge ersättning för sådana skador eftersom beloppen av dessa är ringa. Vidare menade man att underhållskostnader för ny utfartsväg inte heller skulle ge rätt till ersättning. Den enda kostnaden som skulle ersättas var merkostnaden för anläggandet av ny utfartsväg. (Prop. 1947:131)

Vi anser att det ej är lämpligt att ha ett system som ger rätt till ersättning för försämrat läge, ökade körsträckor samt dylikt eftersom kostnaderna för att undersöka huruvida skadorna verkligen uppstått skulle antagligen i de flesta fall överstiga själva ersättningsbeloppen. Vi anser vidare att det inte kan anses oskäligt att fastighetsägare ska tåla mindre skador när projekten är av samhällsnytta. I det aktuella projektet i Vallby erhåller fastighetsägarna ökad trafiksäkerhet.

### 3.3 Innebörden av avsevärt

För att kunna tillämpa ersättningsbestämmelserna i 58 § VL är det av betydande vikt att tolkning görs på så sätt som lagstiftaren avser. I 58 § VL står det att en fastighetsägare har rätt till ersättning av väghållaren för avsevärd ökning av annars nödvändig kostnad för nyanläggning eller ändring av utfart, avsevärd ökning av annan väghållningskostnad eller annat avsevärt men. Hur ordet avsevärt ska tolkas är inte definierat i lagtexten. Vi har sett till lagtexter och förarbeten till dessa för att utreda vilken innebörd lagstiftaren har lagt i ordet.

Genomgång av de olika förarbetena gav att osäkerheten av var man ska dra kvalifikationsgränsen för avsevärt är tämligen stor. Det finns inte heller så många entydiga rättsfall att man kan göra en klar bedömning av var kvalifikationsgränsen är dragen i praxis. Enligt prop. 1972:111 uttalade departementschefen att bagatellartat intrång inte ska ersättas, eftersom detta kan vara svårt att påvisa.

Vi har valt att se till förarbetena till PBL för att undersöka betydelsen av avsevärt i 58 § VL. PBL, MB och VL är närliggande lagar och bör därför ha liknande ersättningsregler. I propositionerna till PBL diskuteras hur avsevärt ska bedömas och vad en fastighetsägare ska vara skyldig att tåla utan ersättning, det vill säga vad som menas med att pågående markanvändning avsevärt försvåras. Eftersom ersättning bara betalas om markanvändningen avsevärt försvåras bör en kvalifikationsgräns för detta uppställas. Enskilda fastighetsägare måste vara beredda att tåla ett visst intrång med hänsyn till allmänna intressen. I förarbetena betonas vikten av att precisera vad en fastighetsägare är skyldig att tåla utan ersättning. Det framkommer dock att detta är mycket svårt eftersom situationerna då problemet uppkommer varierar mycket.

För att bestämma var gränsen för avsevärt ska dras gjorde man i SoU 1979:66 en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen som gav som resultat att en fastighetsägare endast bör tåla en ekonomisk skada som motsvarar ca 10 procent av fastighetens eller den berörda delens värde. Detta var förenligt med praxis och då gällande lagstiftning.

Det är dock svårt att sätta en gräns i form av en procentsats eftersom fastighetsägaren endast ska behöva tåla ett intrång som är bagatellartat för honom. Därför ses en toleransnivå på 10 procent inom berörd del av fastigheten som en gräns för vad en fastighetsägare maximalt ska behöva tåla. En skada som motsvarar 10 procent av fastighetens värde kan nämligen inte ses som bagatellartad. Denna regel kan tillämpas om den berörda delen representerar ett lågt värde. Men om den har ett stort värde kan en skada på 10 procent utgöra ett stort belopp. Hänsyn bör alltså även tas till skadans storlek i kronor. Diskussioner har förts huruvida skadan ska relateras till hela fastigheten eller endast den del som berörs. Rättsfall tyder på att skadan ska relateras till den berörda delen av fastigheten. (BoU 1986/87:1 och prop. 1985/86:1)

Om man endast ser till värdeminskningen av den totala fastigheten kan en restriktion som orsakar en mycket stor skada på ett delområde försvinna helt, om värdet på hela fastigheten är mycket stort. Detta anses oskäligt varför man istället relaterar skadan till den berörda delen av fastigheten.

Förslag på att kvalifikationsgränsen ska dras vid 20 procent har tagits upp och diskuterats i prop. 1985/86:1. Att gränsen skulle dras vid 20 procent har dock förkastats eftersom det inte har något stöd i vare sig praxis eller de uttalande som gjordes i samband med att 1972 års

---

ersättningsprinciper beslutades. Det ansågs ej skäligt att en fastighetsägare ska bära en skada som motsvarar en femtedel av fastighetens eller den berörda delens värde.

Vi anser att man inte helt och hållet kan slå fast en exakt gräns, utan gränsen får verka som ett riktvärde. Detta eftersom förhållanden kan vara mycket olika från fall till fall, vilket innebär att en mer individuell bedömning av varje enskilt fall är nödvändig. Vidare borde man kanske vara mer restriktiv av användandet av 10-procentsgränsen när det gäller fastigheter av stort värde. Detta eftersom man även borde ta hänsyn till det nominella värdet.

### **3.3.1 Avsevärt i 58 § VL i praxis**

HD anför i ett rättsfall, se rättsfall 3, att hänsyn inte bara ska tas till den skada som drabbar fastigheten utan även till olägenheter som drabbar näringsverksamhet om sådan bedrivs på fastigheten vid bedömning av vad som ska förstås med avsevärt men i 58 § VL.

Betydelsen av annat men i 58 § VL menar HD syftar på andra merkostnader än anläggningskostnader och underhållskostnader, som orsakas av förordnandet. Detta grundar de på uttalanden i förarbetena till 31 § b AVL. Den här typen av olägenheter kan ha en negativ inverkan på fastighetens marknadsvärde. HD anför att ersättning bör utgå för denna värdeminskning. Då hänsyn tas även till olägenheter som drabbar näringsverksamhet som bedrivs på fastigheten bör kostnader som lagts ner på denna ersättas om de inte längre kan nyttjas till följd av ett förordnande.

### **3.4 Ersättning i annan svensk lagstiftning**

Vi har valt att göra en jämförelse av hur ersättningsfrågor behandlas i annan relevant lagtext för att få ett vidare perspektiv över ersättningsprinciperna i VL och AL.

MB:s regler om skadestånd skiljer sig från andra lagars motsvarande regler genom att det endast krävs ett övervägande sannolikt orsakssamband mellan skada och verksamhet för att ersättning ska utgå. Det ställs därmed mindre krav på bevis. Ett skäl till detta kan vara att det med dagens miljöproblem anses viktigt att upptäcka, förhindra och åtgärda miljöförstöring. Kraven på verksamheten blir därför högre och verksamhetsutövaren tvingas till större försiktighet för att undvika ersättningskrav.

Inlösen kan ske även enligt MB. Kriteriet för detta är att fastighetsägaren upplever synnerliga olägenheter vid pågående markanvändning. Hänsyn tas alltså inte till vad fastigheten skulle kunna ha nyttjats till. VL hänvisar till ExL:s regler i ersättningsfrågor. Enligt dessa ska fastighetens marknadsvärde ersättas.

Ersättning enligt MB motsvarar vanligtvis inte hela skadan. Lagstiftaren har satt en gräns för vad man anser att en fastighetsägare ska tåla utan att erhålla ersättning. En fastighetsägare som är berättigad till ersättning får utbetalt ett belopp som motsvarar ersättningen minskat med det som han bör tåla. Det skulle anses oskäligt om det inte vore på detta sätt eftersom vissa fastighetsägare därmed skulle få rätt till ersättning för sådant som andra får tåla utan ersättning.

---

Liknande regler finns även i PBL (14 kap 8 § 2 st och 10 § 2 st). Dessa regler berör vad fastighetsägare bör tåla i samband med att:

- bygglov vägras för att ersätta en riven eller genom olyckshändelse förstörd byggnad
- rivningsförbud angetts i detaljplan eller områdesbestämmelser
- rivningsförbud meddelats på grund av bostadsförsörjning eller då byggnaden bör bevaras på grund av dess historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde
- bestämmelser om vegetation och markytans utformning och höjdläge meddelas i områdesbestämmelser
- marklov vägras

I de tre sistnämnda fallen har fastighetsägaren rätt till ersättning om skadan medför att pågående markanvändning avsevärt försvåras inom berörd del av fastigheten.

Det vi vill framhålla är en liknelse mellan förekomsten av kvalifikationsgräns i PBL och MB samt VL 58 § där endast kostnader som överstiger vad det normalt kostar att anlägga en utfart ersätts. Skälet till att man i MB har en sådan regel är för att det vore orättvist om vissa fastighetsägare får full ersättning när andra fastighetsägare tvingas tåla samma skada utan ersättning. Vi anser att detta är snarlikt 58 § i VL. Det kan inte anses skäligt att vissa fastigheter ska få sina utfarter anlagda gratis när övriga själva får stå för anläggandet. Ses bestämmelserna i 58 § VL ur detta perspektiv ter de sig mer rättvisa.

### **3.5 Ersättning i utländsk lagstiftning**

Vid utvärdering och utveckling av lagstiftning kan man jämföra med motsvarande lagstiftning från andra länder. På så sätt får man en uppfattning av vilka följder olika alternativa bestämmelser kan få. Det bör dock tilläggas att resultatet av tillämpning av bestämmelser i ett land inte nödvändigtvis får samma resultat i ett annat. Detta på grund av de olika förhållanden som råder i olika länder. Vi har valt att undersöka Danmarks och Storbritanniens lagstiftning angående ersättning vid vägfrågor, se bilaga 5. I Danmark finns *Lov om offentlige veje* (Lagen om allmänna vägar) och *Lov om private fællesveje* (Lagen om enskilda vägar) som motsvarar den svenska VL respektive AL. I Storbritannien finns motsvarande regler i *Highways Act*.

Jämförelse mellan den svenska, den danska och den brittiska lagtexten visar att de generellt sett är relativt lika. Det finns stora drag som rätt till ersättning för markanspråk och skada som nästan är identiska. Detta är kanske inte så svårt att förstå eftersom det anses rättvist att en individ inte ska hamna i en sämre ekonomisk ställning på grund av att ett projekt verkställs. Synen på rättvisa är ganska lika i de länder vi undersökt och det bidrar i stor utsträckning till hur lagtexterna är utvecklade.

Vi anser att andra saker som kan ha bidragit till lagtexternas likhet är områden som trafiksäkerhet, behov från statens sida att planera bebyggelse etcetera, ekonomi och politik. Även viktiga ämnen som trafiksäkerhet bidrar till att delar av lagtexterna kan bli mycket lika. Med tanke på att lagtexterna utvecklats under väldigt många år är detta kanske inte så konstigt eftersom man vill uppnå de mest trafiksäkra alternativen till rimliga kostnader. Resultatet kan därmed bli att länder utvecklar lagtexter som är lika.

När man jämför olika länders lagtexter måste man dock även se till förhållanden som råder i vart och ett av länderna. I Danmark och Sverige är förhållandena relativt lika. Storbritannien

---

skiljer sig markant i ett avseende från Danmark och Sverige. Storbritannien har inte samma ägandeformer för fastigheter som Sverige och Danmark har. I grund och botten äger staten all mark, varpå denna på olika sätt upplåter fastigheter till privatpersoner genom leasehold.

### 3.5.1 Danmark och Sverige

I den danska Lagen om enskilda vägar behandlas endast enskilda vägar medan AL behandlar även andra typer av gemensamma anläggningar. En fördel med den danska modellen är att lagarna kan vara mer specifika när endast vägar behandlas. Vi anser att det hade kunnat vara lämpligt att anamma detta i svensk lagstiftning för att förenkla tillämpningen. I AL är reglerna av mer generell karaktär då olika typer av anläggningar kräver olika regler. Det finns dock ett avsnitt i AL som gäller enbart för vägar.

En skillnad mellan AL och dess danska motsvarighet är att den danska lagen är indelad i två delar som gäller för landsbygd respektive städer. Detta är positivt eftersom skillnaderna mellan landsbygd och städer är ganska stora och det därför är bra med skillnader även i lagstiftningen.

### 3.5.2 Storbritannien och Sverige

En likhet mellan de svenska och brittiska reglerna är att en anslutning till allmän väg kan stängas om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten.

Det som vi har funnit som anmärkningsvärt i jämförelsen av Storbritanniens och Sveriges lagstiftning är att lagstiftaren i Storbritannien ställer sig mer på fastighetsägarnas sida i bestämmelser för ersättning angående stängning av utfart. I Storbritannien ersätter man den minskning i fastighetens marknadsvärde som uppstått på grund av stängd anslutning. I Sverige grundas inte ersättningen på minskning i marknadsvärde utan på den del av den faktiska anläggnings- och underhållskostnaden som överstiger den normala kostnaden. Hänsyn tas dock till olägenheter som utgör avsevärt men och i denna bedömning utgår man från fastighetens marknadsvärde. Att bedöma ersättningen efter minskningen i marknadsvärdet kan ses som mest fördelaktigt ur den drabbade fastighetsägarens synpunkt då han kommer att befinna sig i samma ekonomiska position före och efter stängningen av anslutningen. Då endast merkostnaden för anläggande och underhåll ersätts kommer fastighetsägaren att hamna i en sämre ekonomisk ställning än tidigare i Sverige.

Om en svensk fastighetsägare tvingas avstå sin fastighet kan han begära ersättning för flyttkostnader. I England kan fastighetsägare som tvingas sälja sin fastighet på grund av vägprojekt erhålla ersättning även för de olägenheter som detta innebär för honom. Denna princip finns inte i den svenska lagstiftningen. Att anmärka är att principen innebär att fastighetsägaren kan komma i en bättre position ekonomiskt på grund ett projekt. En positiv aspekt på ersättningar av typen *home/farm loss payment* är att fastighetsägare blir mer positivt inställda till företaget då de får kompensation utöver den faktiska ekonomiska förlusten.

I Highways Act regleras ersättning för fastigheter som minskat i värde på grund av vägen men som inte påverkats av markanspråk. I Sverige ersätts inte denna typ av skador enligt VL:s regler utan istället tillämpas MB. Behandling av alla skador på grund av vägen i samma lag ger mer enhetlighet. Å andra sidan har det svenska systemet en fördel genom samlande av samma typ av skador i en lag då överlappning undviks.

---

Enligt AL fördelas kostnader för underhåll etcetera efter fastighetsägarnas andelstal i gemensamhetsanläggningen. En skillnad i Storbritannien är att endast de angränsande fastighetsägarna till den del av vägen som behöver åtgärdas ska betala för detta. Negativt med detta är att en del fastighetsägare kanske gång på gång tvingas vara med och betala för åtgärder när många andra slipper trots att de använder den aktuella delen av vägen lika mycket som dem som tvingas betala för reparationerna.

## 4 Påverkan på fastigheter

---

*Kapitlet utreder olika sorters påverkan som berörda fastigheter kan drabbas av till följd av montering av vajerräcke.*

---

I det aktuella projektet kommer fastigheter att påverkas dels på grund av markavstående dels på grund av att deras anslutning till allmän väg stängs. Påverkan på grund av markavstående till de nya enskilda vägarna behandlas enligt AL medan effekter på grund av anslutningen regleras i VL.

### 4.1 lanspråktagande av mark till väg

Påverkan på fastighet skiljer sig beroende på vilken typ av fastighet som berörs och därför används olika tillvägagångssätt för att bedöma skador och ersättning.

Vid bedömning av ersättning vid intrång på avkastningsfastighet bedöms markavståndet och påverkan på restfastigheten var för sig. Man ser till vilka intrångseffekter som drabbar fastigheten för att sedan se till vilka ekonomiska skador respektive effekt innebär. Slutligen approximeras minskningen av fastighetens värde.

För bostadsfastigheter ska minskningen i marknadsvärde beräknas. Minskningen beror dels på att mark avstås och tomten därigenom får ett lägre värde, dels på att befintliga växter och anläggningar tas i anspråk. För bedömning av ersättning av växter och anläggningar följs lantmäteriets riktlinjer.

#### Markavstående

Fastighet som tvingas avstå mark erhåller ersättning motsvarande minskningen av fastighetens marknadsvärde. Det kan vara svårt att beräkna denna ersättning utifrån en bedömning av fastighetens värde före och efter intrånget. Istället beräknas ett marginalvärde som sedan multipliceras med antalet kvadratmeter som avstås. Marginalvärdet beräknas enligt praxis som 20-50 % av genomsnittsvärdet.

På grund av markavståndet kan man vara tvungen att flytta eller riva anläggningar eller byggnader. Ersättning för dessa beräknas utifrån återuppbyggnadsvärde, vilket motsvarar kostnaden för byggande av liknande anläggning eller byggnad. Detta värde minskas sedan med hänsyn till byggnadens eller anläggningens ålder och skick.

#### Bestående skador

För avkastningsfastigheter kan markavståndet orsaka bestående skador som ger inkomstbortfall eller innebär extra kostnader för det företag som bedrivs på fastigheten under resten av innehavstiden. Dessa skador kan utgöras av:

- försvårad brukning på grund av att fälten får en mindre lämplig utformning,
- fältkantverkan som innebär ökad fältkant och därmed mindre och försvårad skörd,
- längre ägoavstånd som leder till högre kostnader för turer till fälten och
- dyrare väguarderhåll samt passage av väg vilket innebär tidsförlust.



---

Markanspråk kan innebära försvårad betesdrift och ökat stängselbehov för fastigheter som har boskap. Det kan även innebära att det överhuvudtaget inte är lämpligt att ha kvar djuren på den berörda delen av fastigheten.

### **Tillfälliga skador**

Företag som bedrivs på fastighet som avstår mark kan även drabbas av skador av tillfällig karaktär. Dessa kan utgöras av anpassningskostnader. Anpassningskostnader orsakas av att fastigheten har fasta kostnader som är anpassade för fastighetens areal innan intrånget och inte kan utnyttjas till fullo när arealen minskats. Vid anläggande av vägen kan direkta skador som till exempel grödskador uppkomma. Grödskador kan utgöras av förstörda grödor som odlats i närheten av vägen.

### **Försämrad utveckling**

Markavstående kan även innebära att planer på exploatering som fastighetsägaren har haft går om intet. För småhusfastigheter kan till exempel intrånget innebära att en fastighet inte längre kan avstyckas. För att uppskatta skadan tillämpas presumtionsregeln.

### **Företagsnytta och företagsskada**

Den nya vägen kan innebära effekter som skadar företag som bedrivs på fastigheten i form av buller eller sämre utsikt.

Även positiva effekter kan uppstå som till exempel kortare körsträckor och bättre kommunikationer.

### **Bidrag**

Förlängning av en utfart kan medföra en betydande positiv effekt i form av bidrag. Det finns både kommunalt och statligt bidrag att söka.

Kraven för att en enskild väg ska vara berättigad till statligt bidrag är att vägen

- är minst 1 km (från den allmänna vägen till en permanentbostad)
- har godtagbar standard
- är minst 3,5 m bred
- har diken och slänter
- har ordnad förvaltning så att staten har någon att betala ut pengarna till
- hålls öppen för allmänheten

Det statliga bidragets storlek ligger mellan 60 och 80 procent av bedömda kostnader.

Storleken på det kommunala bidraget varierar mellan olika kommuner. I vissa kommuner sköter kommunen underhållet av den enskilda vägen om det statliga bidraget som förvaltningen erhåller för vägen betalas till kommunen. Detta innebär alltså att kommunen står för resterande kostnad. I andra kommuner motsvarar bidraget 10-20 procent av de bedömda kostnaderna. Det kommunala bidraget i Staffanstorp för vägar som är berättigade till statligt bidrag är 20 procent av den bedömda kostnaden.

---

## **4.2 Stängning av anslutning till allmän väg**

### **4.2.1 Effekter som värderas i pengar**

När en anslutning till en allmän väg stängs och en ny utfart anläggs kan det förutom ökade anläggningskostnader och vägunderhåll uppstå andra negativa effekter för berörda fastighetsägare. En del av dessa är enkla att påvisa och värdera. Andra kan vara svårare att värdera och det kan vara mycket individuellt hur negativ påverkan uppfattas.

Var gränsen ska dras för effekter som är orsakade av stängningen kan vara svårt att bedöma. Ett rättsfall som belyser detta gällde anskaffande av ny fastighet då den gamla inte längre kunde nyttjas så som ägaren önskade. Se rättsfall 3.

#### **Anläggande, drift och underhåll av utfart**

Fastigheter som mister en anslutning till allmän väg tvingas ordna annan utfart från fastigheten. Om kostnaden för anläggandet av denna är avsevärt högre än vad det i vanliga fall skulle ha kostat att anlägga en utfartsväg av rimlig standard har fastighetsägaren rätt till ersättning för mellanskillnaden. (VL 58 §)

Avsevärt fördyrade drifts- och underhållskostnader ska ersättas. Detta innebär att kostnaderna ska avsevärt överstiga vad det normalt skulle kosta att underhålla en utfart. Avsevärda men ska också ersättas. Ett rättsfall från hovrätten, se rättsfall 4, illustrerar vilka kostnader som krävs för att kostnaderna ska anses ha ökat avsevärt. Det kan tillämpas i Vallby vid bedömning av om jordbruksfastigheterna drabbas av avsevärda men på grund av förlängd utfart. Summan av de ökade kostnader som orsakas jordbruksföretaget på grund av den förlängda utfarten kan jämföras med den summa som erhöles i domen och som inte bedömdes som avsevärd.

#### **Längre utfartsväg**

Fastighetsägare som får en längre utfartsväg än tidigare har rätt till ersättning för ökad bensinförbrukning. Om ett företag bedrivs från fastigheten tas även hänsyn till den ökade tidsåtgången.

För jordbruksfastigheter kan längre utfarter bli mycket negativt eftersom dessa fastighetsägare under vissa perioder kör mycket med olika fordon och maskiner. Är den nya vägen mycket längre än den tidigare blir tidsförlusten stor vilket eventuellt skulle kunna resultera i vinstbortfall.

### **4.2.2 Effekter som är svåra att mäta**

Trots att vissa effekter kan vara svåra att värdera i pengar kan de medföra en betydande negativ effekt på fastigheten.

#### **Längre utfartsväg**

Effekter på grund av att en anslutning stängs kan vara att utfarten från en fastighet blir längre. En längre eller krånglig utfart från en fastighet har en negativ inverkan på fastighetens marknadsvärde. Det kan nämligen medföra uppfattningen att fastigheten ligger avsides eller är otillgänglig.

---

Att en ny utfart blivit längre än den tidigare kan även ses som negativt ur tidsaspekt, då det tar längre tid att ta sig till/från fastigheten. En förutsättning är dock att vägens standard är densamma eller sämre annars kan den nya utfarten rentav innebära en tidsbesparing.

### **Rutiner**

Ny dragning av utfart kan även innebära att fastighetsägaren inte kommer att köra förbi samma objekt som tidigare. För fastighetsägare som har dagliga rutiner i form av rundor till brevlådor, djur för utfodring, grustag, åkrar eller vattentag kan detta vara negativt. Målet kanske överhuvudtaget inte kan nås längre via fordon.

### **Social aspekt**

Fastighetsägare kan anse att det är negativt ur social aspekt om en väg som går förbi andra hushåll slopas. Den sociala kontakten med grannarna kan nämligen försämrans genom detta.

### **Slitage på fordon**

Den nya vägen kan under lång tid medföra större slitage på fordon. Om vägen inte är av mycket sämre kvalitet än den tidigare kan denna påverkan vara svårt att uppskatta.

### **Ogynnsamma förhållanden**

Om den nya utfarten medför att fastighetsägaren först måste passera sin fastighet innan han når utfarten uppfattas detta som negativt. Upplevelsen kan liknas vid känslan av att ha kört en omväg.

En annan faktor som inte kan mätas i pengar men som kan upplevas negativt är ogynnsamma förhållanden runt den nydragna vägen, till exempel om fastighetsägaren tvingas passera en gödselhög varje gång han ska till/från fastigheten.

För anläggandet av den nya utfarten kan det krävas att garage vänds eller flyttas, vilket kanske inte är önskvärt ur fastighetsägarens synvinkel.

### **Barriär**

Stängning av anslutningar till allmän väg medför att vägens barriärverkan ökar. Det är mycket svårare för gångtrafikanter och cyklister att korsa vägen. Även tillgången till busshållplatser etcetera försvåras.

### **Ökad trafikmängd**

Fastigheter som ligger nära de anslutningar som ska behållas kan uppleva en ökad mängd trafik i närheten av sina bostadshus. Detta beror på att dessa anslutningar kommer att användas av fastighetsägare som fått sina anslutningar stängda. Resultatet kan bli ökade mängder buller och avgaser.

## **4.2.3 Ersättning**

Alla dessa poster har en negativ inverkan på fastigheten men berättigar inte till ersättning enligt 58 § VL såvida de inte utgör avsevärt men eller medför avsevärda merkostnader. Detta torde dock vara relativt ovanligt. Denna påverkan borde sannolikt vara liten och kostnader för bedömningen av inverkan skulle antagligen ofta överskrida eventuell ersättning.

Vi tycker dock att det är viktigt att uppmärksamma att det finns andra parametrar än ökade anläggningskostnader och ökat vägunderhåll när en fastighet drabbas av en stängd anslutning.

---

Den typ av skador som beskrivits har diskuterats i förarbetena (prop. 1947:131). Resonemanget var att värdet av dessa skador är svåra att bedöma och att de ofta inte har så stor inverkan på fastighetens marknadsvärde. Härav skulle alltså arbetet och kostnaderna för bedömning av skadorna överstiga ersättningen vilket inte är kostnadseffektivt.



## 5 Ersättningsmodeller

---

*Kapitlet tar upp de tillämpningsbara ersättningsmodellerna samt en jämförelse mellan dem för att illustrera skillnaderna.*

---

### 5.1 Vägverkets vägmarkersättning

Vägnormen framarbetades 1984 av Vägverket och Lantbrukarnas Riksförbund. Målet var ett system för beräkning av ersättning som norm för att underlätta dispositiva regler.

#### 5.1.1 Ersättning efter ersättningsposter

Ersättningen enligt Vägnormen beräknas genom att man ser till allmänt förekommande ersättningsposter. Därmed finns det inte normer för beräkning av ersättning för förhållanden utöver det normala. Ersättning för dessa beräknas efter särskild bedömning.

För att beräkna ersättning för intrång på del av fastighet delar man in ersättningsfall i tre olika grupper utefter vad ersättningen avser. Posterna utgörs av direkt ianspråktagen del, bestående skada och tillfällig skada.

##### Direkt ianspråktagen del

För att man ska kunna tillämpa ersättningsposten direkt ianspråktagen del ska det röra sig om mark, byggnader eller anläggningar, dock inte skogsmark. När markanspråket avser del av fastighet beräknas ersättning så att den motsvarar minskningen av fastighetens marknadsvärde. Man ser då till både själva avståendet av mark samt intrånget på restfastigheten. Ersättningen för mark är beroende av vilken typ av mark det rör sig om. Priset på marken erhålls framför allt genom ortsprisanalys. Värdet av växter och trädgårdsanläggningar som tas i anspråk ska ersättas. Om bostadsbyggnader tas i anspråk ersätts de med ett belopp motsvarande marknadsvärdet.

Intrång kan ge påverkan på restfastigheten i form av till exempel buller, försämrad utsikt eller insyn. Dessa faktorer vägs inte in i markersättningen. I Vägverkets ersättningsmodell finns inga ersättningsanvisningar för denna påverkan. MB tillämpas för sådana skador.

##### Bestående skada

Posten bestående skada tar upp kostnader eller förluster som uppstår eller väntas uppstå vid brukning av restfastigheten. Sådana skador är försvårad brukning, ökat ågoavstånd, passage av väg, fältkantverkan samt försvårad betesdrift och ökat stängselbehov. Ökat ågoavstånd innebär antingen ökade kostnader för färd till åkermarker eller ökade kostnader för underhåll av vägar som blivit förlängda och som befinner sig inom fastigheten. Med kostnadsposten passage av väg menar man att en fastighetsägare ska erhålla ersättning för den tidsförlust som han upplever när han i sitt jordbruk tvingas passera allmän väg till och från åkerfält. Fältkantverkan innebär minskad skörd på grund av projektet. Detta kan uppkomma till exempel på grund av salt från vägen.

---

För fastigheter som har betesdjur kan betesdriften försvåras och ökat stängselbehov uppkomma. Betesdriften kan på grund av vägintrång försvåras genom förlängd drivningsväg eller genom att fastighetsägaren efter intrånget måste passera med djuren över allmän väg.

Bestående skada ses som att den varar hela den nuvarande fastighetsägarens innehavstid av fastigheten. Man utgår från den norm att denna tid uppgår till 20 år oavsett förhållanden. Fastighetsägaren ges även rätt till ersättning för minskning av marknadsvärdet.

Ersättning för bestående skada beräknas utifrån givna förutsättningar som till exempel vilka grödor det rör sig om och hur de brukas. Man beräknar sedan var skada för sig som årliga framtida belopp. Eventuella ekonomiska fördelar som uppstår på grund av intrånget avräknas mot de ekonomiska nackdelarna.

### **Tillfällig skada**

När mark tas i anspråk och vägar byggs kan jordbruksföretag drabbas av merkostnader och förluster under en begränsad tidsperiod. Direkt efter en minskning av brukningsareal kvarstår vissa fasta kostnader trots den mindre arealen. Dessa kostnader kallas anpassningskostnader. Direkta skador utgör skador som uppstår utanför vägområdet på grund av själva byggandet av vägen. Skador som kan utgöra direkta skador är till exempel att en fastighetsägare inte kan skörda samtlig gröda på grund av att vägen byggs.

## **5.2 Lantmäteriverkets ersättningsmodell för jordbruksmark**

Vi har valt att göra en jämförelse med en annan ersättningsmodell som är tillämpbar i det aktuella projektet i Vallby för att kunna göra en bedömning av hur Vägverkets ersättningsmodell fungerar.

Modellen utgår från de ersättningsregler som finns i ExL. Man skiljer på tre olika sorters ersättning. Ersättning för:

- hel fastighet
- del av fastighet
- annan skada.

### **Hel fastighet**

Ersättning för hel fastighet motsvarar fastighetens marknadsvärde. Ortsprismetoden är den metod som förespråkas vid bedömning av marknadsvärde. Vid inlösen av hel fastighet utgår man från om det är möjligt för fastighetsägaren att införskaffa en annan jordbruksfastighet. Om så är fallet ersätts kostnader för detta samt intäktsbortfall och övriga extrakostnader som uppstår för fastighetsägaren, som till exempel flyttningskostnader och anpassningskostnader.

Skulle det vara så att ingen annan likvärdig jordbruksfastighet går att införskaffa ersätts istället hela jordbruksföretaget.

### **Del av fastighet**

Ersättning för del av fastighet motsvarar minskningen av fastighetens marknadsvärde. Denna benämns intrångsersättning. Ersättningen ska bestämmas på så sätt att man ser till skillnaden mellan hela fastighetens marknadsvärde före och efter intrånget. Ortsprismetoden är även i detta fall den metod som förespråkas om det finns lämpliga jämförelseobjekt. Då det kan vara svårt att beräkna marknadsvärdet före och efter intrånget gör man ibland en uppskattning av

---

intrångets inverkan på marknadsvärdet genom att värdera den mark som tas i anspråk samt vilken inverkan intrånget har på restfastigheten. Inanspråktagen mark ersätts efter ett marginellt marknadsvärde. Effekter som kan resultera i minskning av marknadsvärdet och som därmed ska ersättas är till exempel försämrad arrondering. För beräkning av sådana ersättningar ser man till hur jordbruksföretagets intäkter förändras på grund av själva intrånget.

### **Annan ersättning**

Förutom köpeskillning och intrångsersättning kan berörd fastighetsägare även ges rätt till annan ersättning. Annan ersättning utges för ekonomiska skador utöver markanspråket. Ersättningen utgör därmed skillnaden mellan den totala ersättningen och minskningen av fastighetens marknadsvärde.

Ersättning utges för minskning av framtida intäkter och ökning av framtida kostnader. Fastighetsägaren har även rätt till ersättning för den ekonomiska förlust av köpeskillningen som han skulle få om han i framtiden skulle överlåta fastigheten.

### **5.3 Jämförelse mellan ersättningsmodellerna**

I detta arbete har vi endast beräknat ersättning enligt vägnormen då det är denna som används av Vägverket i fall såsom det aktuella i Vallby. Vi har dock valt att visa att det finns andra modeller och vill genom denna liknelse peka på skillnader mot vägnormen.

Likheterna mellan Vägverkets och Lantmäteriverkets ersättningsmodeller är många då båda är baserade på gällande lag. Intrångsersättning betalas för fastighetens minskade marknadsvärde. Målet är att fastighetsägaren ska vara i samma ekonomiska position som om företaget inte genomförts. Samma metoder används för att bestämma marknadsvärde. I båda modellerna använder man sig av ersättningsposter. Dessa ersättningsposter är olika för de olika modellerna men de har vissa gemensamma drag som till exempel att man ser till själva markanspråket för sig och skador för sig.

Det som skiljer ersättningsmodellerna åt är olikheter i bedömningen av skadorna. Vägnormen har ett väl utvecklat system för att kunna hantera alla sorters skador som kan uppkomma i direkt anslutning till själva projektet. Anledningen till att systemet för skador är så utvecklat är att till skillnad från Lantmäteriverkets modell tillämpas Vägverkets modell i just sådana ersättningssituationer där detta är vanligt förekommande. Lantmäteriverkets modell är utvecklad för att täcka ett större område av ersättningssituationer och kan därför inte vara så specificerad som Vägverkets modell.

Nackdelen med beräkningar enligt vägnormen är att man ser till allmänt förekommande ersättningsposter. Det finns alltså inte normer för beräkningar av ersättning för sådant som kan anses vara utöver det normala. För att kunna bestämma ersättning även i sådana fall beräknar man efter särskild bedömning. På grund av att man inte har dessa normer för alla sorters situationer kan situationer som inte anses tillhöra det normala få olika bedömningar, vilket resulterar i olika ersättningsresultat. Detta kan ge upphov till orättvisa och missnöje bland fastighetsägare som anser sig ha blivit felbehandlade.



---

## **5.4 Ersättning i realiteten**

Trots att fastighetsägare har rätt till ersättning är det inte alltid så att de får det. Fastighetsägare och myndighet kan tillsammans avtala om att ersättning inte ska betalas eller att ersättningen ska bli väldigt liten. Frågan är varför fastighetsägare går med på sådana avtal. En möjlig orsak till detta är att de inte delgetts tillräcklig information för att förstå sina rättigheter till eventuell ersättning. Ett annat problem är vilka som ska upplysa fastighetsägare om dessa rättigheter.

Det som bör ifrågasättas är om det verkligen är acceptabelt att fastighetsägares rätt till ersättning ska kunna avtalas bort. Man kan tycka att det borde vara så att lagen ska stå bakom berörda parter som fastighetsägare och skydda deras rättigheter. Det är inte så lätt för en fastighetsägare som inte vet vilken rätt till ersättning han har att inse huruvida ett avtal är till hans fördel eller nackdel.

## 6 Beräkning av ersättning

---

*Kapitlet behandlar de ersättningsberäkningar som vi utfört på projektet i Vallby.*

---

Då beräkning endast görs för illustration har vi inte beräknat ersättning till samtliga berörda fastigheter. Vi har istället delat in fastigheterna i grupper efter liknande påverkan. Beräkning har utförts på någon fastighet från varje grupp.

Vårt urval av fastigheter, för vilka ersättning beräknas, baserar vi på typ av fastighet; jordbruksfastighet respektive bostadsfastighet och efter olika sorters påverkan på grund av projektet. Resultatet blev:

- Jordbruksfastighet som har mark på båda sidor av vägen och som avstår mark samt mister anslutning, vilket leder till ökat ägoavstånd (Dalby 21:5)
- Jordbruksfastighet som drabbas av större markanspråk på grund av passage under vägen (Vallby 2:2)
- Bostadsfastighet där ny väg byggs genom hage vilket leder till ökat stängselbehov och markanspråk (Dalby 60:35)
- Bostadsfastigheter som får längre utfart (Vallby 10:26 och Vallby 10:31)
- Bostadsfastighet som upplåter mark och får längre utfart (Vallby 10:21)

### 6.1 Markanspråk

Den planerade vägdragningen medför att mark upplåts inom flera fastigheter. De fastigheter som upplåter mark till de nya enskilda vägarna och de arealer som blir aktuella redovisas i bilaga 6.

Ersättning för markanspråk för jordbruksfastigheterna beräknas i vägnormen. Markersättning för bostadsfastigheterna har beräknats utifrån taxeringsvärdet. Taxeringsvärdet utgör 75 procent av marknadsvärdet. Genomsnittsvärdet beräknas genom att marknadsvärdet divideras med fastighetens areal. Marginalvärdet har satts till 20 procent av genomsnittsvärdet då ingen byggrätt berörs och fastigheterna är relativt stora. Ersättningen beräknas slutligen genom att marginalvärdet multipliceras med den areal som upplåts. Ersättning för upplåten mark uppgår till 38 600 kr för Dalby 60:35 och 21 300 kr för Vallby 10:21.

#### 6.1.1 Jordbruksfastigheter

Vi har beräknat ersättning för Vallby 2:2 och Dalby 21:5. Beräkningar för jordbruksfastigheterna har utförts enligt vägnormen. Indata i form av arealer, sträckor etcetera har hämtats från vår dragning av den nya vägen enligt förutsättningarna för detta arbete i en karta i ArcView. Se karta 2.

##### Vallby 2:2

Fastigheten är belägen norr om riksväg 11. Genom projektet kommer denna att drabbas av markanspråk samt stängning av anslutningar. På Vallby 2:2 kommer mark att tas i anspråk till enskild väg samt passage under riksväg 11.

---

Beräkning enligt vägnormen gav:

Fältkantverkan 1 106 kr

Försvårad brukning, som ser till mertid vid brukning, ökad ställtid samt ökad dubbelspridning, 20 838 kr

Åkermark 141 000 kr

Anpassningsersättning -8474 kr

**Totalsumma till fastighetsägaren 154 500 kr**

### **Dalby 21:5**

Fastigheten delas av riksväg 11. Dalby 21:5 kommer att avstå mark samt mista anslutning till riksväg 11, vilket kommer att innebära ett ökat ägoavstånd. Beräkning enligt vägnormen gav:

Fältkantverkan 2941 kr

Ökat ägoavstånd 79 864 kr

Försvårad brukning -1285 kr

Åkermark 54 750 kr

Anpassningsersättning -3291 kr

**Totalsumma till fastighetsägaren 133 000 kr**

## **6.1.2 Bostadsfastigheter**

Vid beräkning av ersättning till bostadsfastighet för markavstående har vi utgått från fastighetens taxeringsvärde för att bestämma marknadsvärdet. Ett marginalvärde av detta utgör den ersättning som vi beräknat för de utvalda fastigheterna. Vi har valt att göra ersättningsberäkningar för Dalby 60:35, Vallby 10:21, Vallby 10:31 samt Vallby 10:26.

### **Dalby 60:35**

Fastigheten är en bostadsfastighet med häst. Den nya enskilda vägen kommer att passera genom en beteshage på denna fastighet. Detta kommer att medföra ett ökat stängselbehov. Stängselbehovet var före delningen 420 m och efter delningen 654 m, vilket innebär en ökning med 234 m. Ersättning för häststängsel beräknas enligt lantmäteriets kostnadsbank. Stängslet kostar totalt 320 kr per meter. Detta belopp har vi erhållit genom indexuppräknings enligt faktorprisindex för småhus (scb) av kostnadsbankens belopp för stängsel. Fastigheten kommer även att mista sin anslutning till riksväg 11.

### **Vallby 10:21**

Fastigheten ligger söder om riksväg 11 och kommer att upplåta mark till den nya utfartsvägen samt mista sin anslutning. Fastigheten har tidigare varit medlem i Vallby ga:6.

### **Vallby 10:31 och Vallby 10:26**

Båda fastigheterna är belägna söder om riksväg 11. Utfarten till Vallby 10:31 var före projektet ca 353 m lång och efter projektet ca 584 m lång, vilket innebär en förändring på 231 m. Utfarten från Vallby 10:26 har förlängts från ca 114 m till ca 730 m, vilket innebär en förändring på 616 m. Fastigheterna har innan projektet varit medlemmar i Vallby ga:6 och kommer att bli medlemmar i anläggning D.

---

## **6.2 Ökade anläggningskostnader**

Fastighetsägarna i det aktuella fallet kommer inte att drabbas av några anläggningskostnader eftersom Vägverket kommer att stå för anläggningen av de nya enskilda vägarna. På grund av detta kommer inga beräkningar av anläggningskostnader att göras.

## **6.3 Ökade vägunderhållskostnader**

Vi har valt att göra beräkningar för anläggning D då några fastigheter i denna anläggning kommer att erhålla en längre utfartsväg än de haft tidigare. Kostnaderna för underhållet av vägar beräknas med hjälp av schabloner från Vägverket. De schabloniserade kostnaderna för vägunderhåll ligger mellan 10 och 15 kr per meter och år. Vilken summa som används beror på trafikintensiteten på vägen. I det aktuella fallet kommer vi att använda oss av 15 kr då vägarna kommer att nyttjas av många fastigheter.

I beräkningarna har hänsyn tagits till att medlemmarna i anläggning D kommer att nyttja väg som ingår i anläggning A på norra sidan av riksväg 11 för att komma till Vallby. Vid turer till Dalby kommer fastighetsägarna på södra sidan antagligen att hålla sig på den södra sidan och inte nyttja den enskilda vägen norr om riksväg 11. Vi har bedömt att det är rimligt att anläggning D står för 50 procent av de bedömda kostnaderna (efter bidrag) för vägen mellan tunneln och anslutningen A.

Vi har beräknat de utvalda fastigheternas kostnader för vägunderhåll före och efter projektet för att kunna avgöra om dessa ökat och i så fall med hur mycket. På grund av att vägarna i gemensamhetsanläggningarna är berättigade till statligt och kommunalt bidrag för vägunderhållet efter utbyggnaden finns möjligheten att fastigheternas underhållskostnader istället minskar. Detta medför att fastigheterna inte behöver betala lika mycket till vägunderhåll trots förlängd utfart. I beräkningarna har vi förutsatt att de befintliga vägarna inte erhållit något bidrag före ombyggnaden. Vi förutsätter även att statligt bidrag utgår med 70 procent av den bedömda kostnaden och kommunalt bidrag med 20 procent efter ombyggnaden.

Beräkningarna för vägunderhållskostnader har utförts på Vallby 10:21, Vallby 10:31 samt Vallby 10:26. För Vallby 10:21, Vallby 10:26 och Vallby 10:31 kommer kostnaderna att minska med 1500, 220 respektive 200 kr per år.

### **6.3.1 Bedömning av merkostnader**

För att fastighetsägaren ska vara berättigad till ersättning för merkostnad ska denna vara avsevärd. Med ledning av rättsfallet III:259/1967 från Hovrätten över Skåne och Blekinge, se rättsfall 4, kan man göra en bedömning av om merkostnaderna anses vara avsevärda. I detta rättsfall förlängdes utfarten med 258 meter. I det nämnda rättsfallet uppgick ökade underhållskostnader till 28 kr per år eller kapitaliserat till 622 kr. 28 kr motsvarar i dagens penningvärde 210 kr. I rättsfallet har HD sett till kostnadernas storlek och har inte relaterat dem till något annat såsom tidigare kostnader. Enligt våra beräkningar kommer ingen fastighet i anläggning D att drabbas av några merkostnader som överstiger denna kostnad och de kan därmed inte anses vara avsevärda.



## 7 Kostnadsramars påverkan på ersättningsbelopp

---

*Kostnadsposterna för projektet studeras i en totalekonomisk kalkyl för att kunna bedöma ersättningskostnadernas betydelse för genomförande av projekt. Den totalekonomiska kalkylen behandlas även för att illustrera att de satta kostnadsramarna medför en påverkan på ersättningsbeloppen.*

---

Lagstiftningen är bland annat uppbyggd utifrån det synsätt att samhällsutvecklingen ska stimuleras. Regler och bestämmelser angående ersättning har arbetats fram delvis ur denna synvinkel. En lagstiftning som inte har någon begränsning angående rätten till ersättning hämmar samhällsnyttiga projekt. Detta eftersom kostnaderna av projektet därmed lätt kan överstiga nyttan. På grund av detta anser vi att det är av vikt att man har förståelse för den påverkan som projektets budget har på ersättningsbeloppen. Innan ett projekt sätts igång övervägs nogga huruvida det ska genomföras eller inte. Detta görs bland annat genom upprättande av en samhällsekonomisk analys, i vilken man väger kostnaderna mot nyttorna. En budget sätts sedan upp i vilken relativt strikta kostnadsramar över olika poster är redovisade. Det är av vikt att följa dessa kostnadsramar ty annars kan projektet bli total-ekonomiskt olönsamt.

När man ser till ersättningsbeloppen får man ha i åtanke att dessa påverkas genom att då det finns kostnadsramar för ersättningsposterna så strävar man mot att hålla nere denna post för att den inte ska falla utanför den satta kostnadsramen. Övriga eller ej påtänkta ersättningskrav kan medföra att den satta kostnadsramen överskrider markant.

### 7.1 Totalekonomisk lönsamhet

Genom ombyggnadsprojekt som det aktuella i Vallby vill man uppnå en trafiksäkrare miljö och på så sätt minska olycksfrekvensen. En minskning av olycksfall innebär minskade kostnader. Huruvida ett projekt ska genomföras eller inte bestäms till stor del av den totalekonomiska lönsamheten. Denna beräknas genom jämförelse mellan kostnadsreduceringar som projektet innebär, till exempel minskade olycksfall, och kostnaderna för att genomföra projektet, så som ersättning till fastighetsägare, material etcetera.

Projekt som ska vara totalekonomiskt lönsamma kräver att man har kontroll över kostnaderna. Man använder sig därför av ett beräknat kostnadstak vilket inte får överskridas. Ersättningar till fastighetsägare för markanspråk etcetera utgör en av de kostnadsposter som kan vara svårbedömda när man gör budgeten. För att projektet ska vara totalekonomiskt lönsamt sätts därmed press på att denna kostnadspost ska hålla sig inom en viss ram. Då ramen är satt innan en riktig beräkning av de faktiska ersättningsbeloppen är gjord blir effekten att Vägverket måste utgå ifrån en relativt restriktiv syn på ersättningar till fastighetsägare.

---

## **7.2 Vägverkets samhällsekonomiska analys**

Fakta om totalekonomisk analys är hämtad från SIKA Rapport 2002:4. En samhälls-ekonomisk analys används för att beskriva hur välfärden i samhället påverkas av en viss åtgärd. Genom analysen erhålls ett mått på förhållandet mellan nytta och kostnad för en åtgärd. Analysen upprättas för att generera en grov men sammanfattande bild av de olika nyttor och kostnader som projektet medför samt deras påverkan på samhället. Analysen innehåller dock många förenklingar och generaliseringar.

I de flesta producent- och konsumentförhållanden kan nyttor och kostnader vägas mot varandra. Vid vägprojekt utgör trafikanterna konsumenter och Vägverket producenten. Anmärkningsvärt är att då Vägverket inte gör någon vinst på vägprojekt så kan de inte heller maximera vinsten som ett vanligt företag som står inför en investering. Strävan blir istället att minimera kostnaderna.

Vägverket använder sig idag av en samhällsekonomisk kalkyl för att kvantifiera och omvärdera effekter till ekonomiska termer. Detta för att avgöra huruvida ett projekt ska genomföras eller inte. Indata utgörs bland annat av antaganden om framtiden, vilket bidrar till att resultatet inte är helt tillförlitligt. Då många tidsramar innefattar flera år minskar tillförlitligheten ytterligare. För att avgöra huruvida ett projekt är samhällsekonomiskt lönsamt eller inte ser man till en hypotetisk vinst. Den hypotetiska vinsten beräknas genom att en uppskattning av trafikanternas betalningsvilja för en åtgärd görs. Denna vilja ställs sedan mot kostnaderna för Vägverket att genomföra projektet. Projektet är lönsamt för samhället om trafikanternas betalningsvilja är högre än kostnaderna för Vägverket. På så sätt upplever trafikanterna en nytta i form av en förbättring.

Värdet av en åtgärds nytta beräknas som differensen mellan människors betalningsvilja för de positiva effekter som uppstår och kompensation för negativa effekter. Vad som bör nämnas är att vid beräkningen av samhällsekonomisk nytta beaktas inte fördelningseffekter. Det saknar alltså betydelse vem eller hur många som drabbas så länge den sammanlagda betalningsviljan är större än kompensationskravet.

### **7.2.1 Grundläggande steg i en samhällsekonomisk kalkyl**

1. Beskrivning av projektet och alternativa lösningar
  2. Effekter och kostnader identifieras och kvantifieras
  3. Värdering av effekterna
  4. Diskontera framtida effekter och kostnader
  5. Nettonuvärdeskvot, för att jämföra stora och små åtgärder
  6. Känslighetsanalys av resultatet
- (SIKA Rapport 2002:4)

Det råder oenighet om hur svårvärderbara nyttor och kostnader ska behandlas i den samhälls-ekonomiska kalkylen. SIKA rekommenderar dock att inga nyttochabloner ska användas. Alla poster som används ska kunna härledas från studier där nyttan utretts i termer av vad folk är villiga att betala. I en samhällsekonomisk kalkyl undantas alltså effekter som är viktiga men som inte kunnat kvantifieras eller uttryckas i monetära termer. Dessa effekter tas istället med i en samhällsekonomisk bedömning.

---

## 7.2.2 Investeringskostnad

Investeringskostnaden utgör en betydande post i den samhällsekonomiska kalkylen. För att kunna göra en bedömning om huruvida ett projekt är samhällsekonomisk lönsamt eller inte jämför man investeringskostnaden med nyttan av projektet. Bedömningen av denna post är därför av stor vikt.

I investeringskostnaden ingår:

- Anläggningskostnader
  - Marklösen
  - Projektering
  - Byggkostnader
- Administrationskostnader
- Skattefaktorer

En metod som ofta används för beräkning av investeringskostnad är kostnad per kilometer väg. Ett medelvärde för kostnaden per kilometer väg beräknas utifrån tidigare projekt för olika typer av väg. Projekten graderas i svårighetsgrad för att öka precisionen i beräkningen. Svårighetsgraden bedöms vanligtvis utifrån olika terrängförhållanden. Medelvärden för kostnad per meter väg varierar även mellan olika regioner.

## 7.2.3 Osäkerheter

Vid genomgång av vad en samhällsekonomisk kalkyl består av inser man att ett stort problem är osäkerheten i olika värden och poster. Tillräcklig information saknas ofta för att kunna kvantifiera och värdera effekter på ett korrekt sätt. Även identifikationen av effekterna kan vara svår vilket i värsta fall kan leda till att vissa effekter inte noteras. Det är av stor vikt att redovisa vilka effekter man tagit hänsyn till och hur de värderats och kvantifierats så att kontroll, felsökning och korrigering underlättas.

Bedömningen av investeringskostnaderna kan vara mycket osäker. Detta eftersom det krävs en hel del generaliseringar vid beräkning av dessa då många uppgifter kring projektet inte är fullständiga, speciellt i ett tidigt stadium. Information från tidigare projekt används för att avhjälpa denna informationsbrist. Då inget vägprojekt är det andra likt måste man dock vara försiktig vid användandet av sådana sekundärdata. En annan betydande osäkerhet i bedömningen av investeringskostnaderna är att omfattningen av projektet eller dess standard ofta ändras under tiden för genomförandet. I det aktuella fallet i Vallby har vi förenklat genom att låsa förutsättningarna för projektets utförande. Det finns även andra effekter som kan vara mycket svåra att förutse men som kan ha betydande påverkan, såsom politiska beslut.

Olycksvärden används bland annat för att beräkna vilken nytta ett projekt kan medföra. De olycksvärden som används i dag är mycket osäkra eftersom de är svåra att mäta. Man utgår ofta ifrån människors val i hypotetiska situationer för att beräkna olycksvärden. Genom enkäter får personer svara på hur mycket de är villiga att betala för att minska olycksriskerna med en viss procent. Svårigheten ligger i att få människor att förstå vad det innebär att minska en redan liten risk för till exempel dödsfall och veta vad denna riskminskning är värd i kronor och ören.



Det bör poängteras att den samhällsekonomiska analysen oftast kompletteras med annat beslutsunderlag. Den samhällsekonomiska analysen innefattar även en känslighetsanalys som är till för att beakta osäkerheter i resultatet.

### 7.3 Samhällsekonomisk nytta

Samhällets nytta av ett projekt avspeglas i värderingen av ett minskat antal olyckor. Genom ett vajerräcke kan många frontalkollisioner förhindras och därmed trafiksäkerheten höjas. När Vägverket avgör om ett vajerräcke ska monteras vägs för- och nackdelar mot varandra. Fördelarna med ökad trafiksäkerhet är naturligtvis färre olyckor vilket medför färre skadade och dödade. Nackdelarna är bland annat kostnaderna för att uppnå denna säkerhet och olägenheterna det medför för enskilda fastighetsägare.

Den samhällsekonomiska nyttan måste vara större än kostnaderna för Vägverket för att ett projekt ska sättas igång. Vid denna bedömning vägs kostnaderna mot värdet av färre skador och dödsfall.

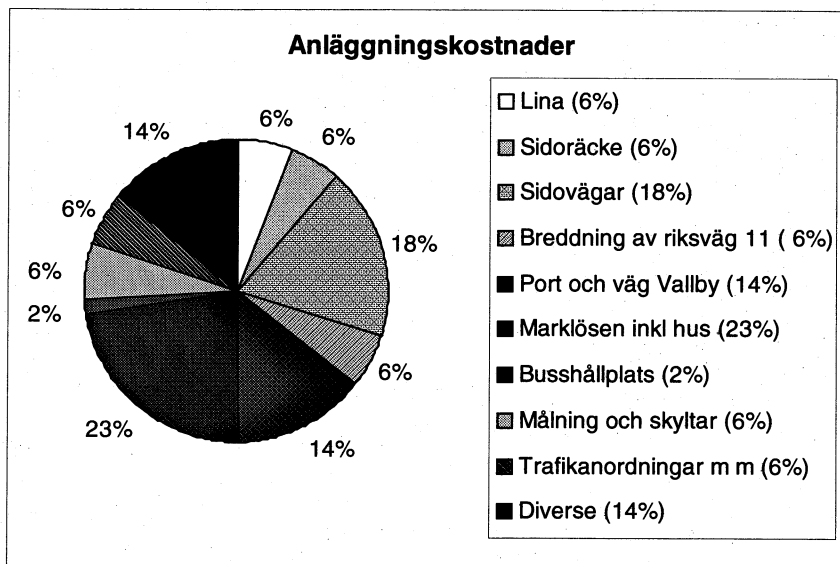
När värdering kring en olycka ska göras utgår man ifrån två typer av skador; materiella kostnader och riskvärdering. De materiella kostnaderna består av: produktionsbortfall, kostnader för sjukvård, administrationskostnader samt egendomskostnader. Den största samhällsekonomiska kostnaden är dock humanvärdet. Humanvärdet är ett mått på hur mycket man är beredd att betala, utöver de materiella kostnaderna för att minska sannolikheten för ett dödsfall. Olycksfallen kan delas in i dödsfall, svårt skadade, lindrigt skadade och egendomsskador. Till skillnad från de materiella kostnaderna måste riskvärdet skattas. Detta görs genom antingen att studera hur människor gör olika val i olika situationer eller genom intervjuer i vilka man tar reda på de hypotetiska betalningsviljorna.

De siffror som används är (2001 års prisnivå)

	Materiella kostnader	Riskvärdering	Totalt
Dödsfall	1 242 000	16 269 000	17 511 000
Svårt skadad	621 000	2 503 000	3 124 000
Lätt skadad	62 000	113 000	175 000
Egendomsskadeolycka	13 000		13 000

### 7.3.1 Vägverkets kostnader

Vägverkets kostnader för ett projekt består bland annat av investeringskostnader. I investeringskostnaden ingår bland annat anläggningskostnader. Anläggningskostnaderna på den aktuella sträckan i Vallby fördelas enligt Vägverket på följande poster:



Procentuppgifterna är endast ungefärliga.

Den totala kostnaden för den aktuella sträckan kommer att uppgå till cirka 17,5 miljoner kr. Av denna beräknas ca 23 procent gå till marklösen inklusive hus och utgör därmed den största posten i anläggningskostnaderna. Marklösen utgör alltså en betydande del av anläggningskostnaderna och kan vara bland de svåraste posterna att bestämma i förväg.

En annan stor post är kostnaden för anläggandet av det nya enskilda vägnätet. Även denna kostnad kan vara svår att förutse då olika grundläggningsarbeten kan krävas vilket ger olika stora kostnader. Utöver anläggningskostnaderna tillkommer administrationskostnader och skattefaktorer.

### 7.4 Vikten av ett väl utvecklat system

Det är av stor vikt att man använder sig av ett väl utvecklat system för att undvika att fastighetsägare upplever orättvisa och känner sig felbehandlade. Påtvingat intrång och markanspråk är mycket känsligt för fastighetsägare. För att uppnå ett funktionellt samhälle kan det ofta vara av stor vikt att kunna utföra åtgärder för allmänheten på privatpersoners bekostnad. Ett system med sådana möjligheter kan endast fungera om aktsamhet vidtas och samtliga åtgärder är noggrant genomtänkta. Varje åtgärd ska ha ett syfte som ska kunna förklaras för fastighetsägaren. Motivet med projektet ska vara en nytta som inte ska anses vara avlägsen eller oförståelig för fastighetsägaren. Ju mer en fastighetsägare inser nyttans betydelse desto mer positivt inställd kommer han att vara till projektet.

---

Ett väl bearbetat och utvecklat system med få brister inger förtroende i allmänhetens ögon. Klara och tydligt förklarade idéer och motiveringar till åtgärder bereder en positiv grund till samarbetet mellan de olika parterna. Av vikt är att fastighetsägarna och allmänheten i ett tidigt skede samt fortsättningsvis under hela projektets utveckling blir informerade angående projektet och vad det kommer att innebära. Förståelse för projektet medför ofta mindre oro för fastighetsägare. Utdelning av information i ett tidigt stadium är ett bra sätt att undvika och förhindra spekulationer, oro och negativitet hos allmänheten och fastighetsägare. Detta är av vikt då det kan vara svårt att ändra samhällets inställning om det redan skapats en opinion mot det aktuella projektet.

## 8 Slutsatser

---

*Nedan redovisas en sammanställning av de slutsatser vi dragit genom arbetet.*

---

### 8.1 Lagstiftningen

Efter tillämpning av de olika ersättningsbestämmelserna på projektet i Vallby har vi kommit fram till att reglerna i AL (13 §) är entydiga och enkla att tillämpa medan tillämpningen av bestämmelserna i VL är beroende av hur 58 § tolkas. I lagtexten finns inte ordet avsevärt definierat vilket medför oklarheter kring vad lagstiftaren avser med ordet. Genom vår undersökning av förarbeten framgick att kvalifikationsgränsen för vad som är avsevärt är omdiskuterad.

Lagstiftning som är oklar och därmed inte så enkel att tolka ger ökade rättegångskostnader på grund av fler rättstvister. I dag är det upp till domstolarna att tolka innebörden av ord från lagtext. Det är inte svårt att föreställa sig de oenigheter som kan uppstå i rättsliga tvister på grund av osäkra tolkningar av ords innebörd. Beroende på hur tolkning sker kan en tvist få helt olika utslag i olika instanser. Fördelen med lagtext som inte är klart definierad är dock att domstolarna får mer spelrum att göra bedömningar från fall till fall. Förhållanden som man inte annars hade sett till kan då få inflytande i domen. Trots denna fördel anser vi dock att det vore bättre med klarare lagtext för att undvika missförstånd och orättvisor. Lagstiftningen är uppbyggd för att nå bestämda mål och syften som inte uppnås om oklara bestämmelser förekommer. Individuella bedömningar till följd av oklar lagstiftning kan få ett flertal negativa effekter såsom att förhandlare agerar felaktigt, fastighetsägare som är osäkra på vad som gäller kommer i en svagare position samt ökade rättegångskostnader. Ett tänkbart scenario är att en fastighetsägare kan ha rättigheter som han inte är medveten om och som han därmed inte nyttjar.

I rättegångar ser man till praxis när det inte finns precisa bestämmelser i lagstiftningen. Dock är rättsfallen angående 58 § VL väldigt få och de som finns ger inte någon klar bild av hur reglerna ska tillämpas. Skälet till att det finns så få rättsfall kan vara att man först nu har börjat driva igenom ett flertal trafiksäkerhetsprojekt i vilka anslutningar till allmän väg stängs av. På grund av detta kommer antagligen behovet av klar tolkning av lagstiftningen att öka.

Vi anser att man borde komplettera oklara lagstycken med hänvisningar och förklaringar för att säkert få fram lagstiftarens avsikt. Genom vår utredning av förarbeten och praxis kom vi fram till att kvalifikationsgränsen bör dras vid 10 procent av värdet av berörd del av fastigheten. Detta borde skrivas in som ett riktvärde för att underlätta tillämpningen av bestämmelserna. Skälet till att vi anser att det endast ska utgöra riktvärde är att man borde ge viss möjlighet till individuella bedömningar eftersom förhållanden kan variera från situation till situation. Man borde till exempel ta hänsyn till det nominella beloppet då det kan anses oskäligt att tåla väldigt stora belopp.

## **8.2 Skador som inte ersätts**

Vi har tagit upp vad ersättning för stängd utfartsväg kan utgöras av och vilka förslagen till detta var. Ett förslag var att ersättning skulle utges för skador som försämrat läge, ökade körsträckor och dylikt. Man kan ha förståelse för fastighetsägare som drabbats av detta och som ej förstår varför detta inte ska ersättas. Man får då ha i åtanke att undersökningar för att konstatera att skadorna verkligen uppkommit kan kosta mer än vad ersättningsbeloppen skulle uppgå till. Vi anser vidare att fastighetsägare vid samhällsnyttiga projekt erhåller en nytta, även om denna nytta kan vara svår för dem att uppskatta i faktiska pengar. I det aktuella fallet erhåller fastighetsägarna ökad trafiksäkerhet. En rättighet till ersättning för sådana ringa skador, vilket i sin tur medför kostnader för utredning och dylikt, kan vara hämmande på samhällsutvecklingen. Detta eftersom ökade kostnader kan medföra att ett samhällsnyttigt projekt inte längre blir samhällsekonomiskt lönsamt. Om man ser ersättningsbestämmelserna ur den synvinkeln att lagstiftningen ska stödja samhällsutvecklingen får man mer förståelse för varför vi har de bestämmelser som vi har.

## **8.3 Partsförhållande**

Fastighetsägarens roll gentemot Vägverket och samhället har betydelse för vad som prioriteras. I projekt av samhällsnyttig karaktär prioriteras inte den enskilde fastighetsägarens intressen speciellt högt. Detta skulle nämligen vara en omöjlighet. Om alla enskilda som berörs av en åtgärd skulle ha vetorätt skulle i stort sett inga vägar kunna byggas och deras placering skulle inte bli den bästa ur effektivitetssynpunkt. Det ligger i allas intresse att samhället utvecklas och därför måste detta ha hög prioritet. Om enskilda fastighetsägares intressen prioriterades skulle ett vägbygge eller ombyggnad av väg innebära betydligt större kostnader än i dag och det skulle krävas mer tid för genomförande. Vi anser att dagens regler alltså har en fördel i att de underlättar genomförandet av samhällsnyttiga projekt.

En bra utgångspunkt är ett förhandlingsläge där man eftersträvar att båda parter ska tjäna så mycket som möjligt. Prioriteras endast fastighetsägarens intresse skulle ersättningen bli så hög som fastighetsägaren uppskattar sin förlust till. Denna summa motsvaras säkerligen inte av en objektiv bedömning av intrång som dock ser mest till ekonomiska värden. Ett tvång värderas alltid högre än en frivillig överenskommelse. Prioritering av Vägverkets intressen skulle medföra att ersättningen bli mycket liten eller att den helt faller bort. Detta skulle i sin tur innebära mer pengar till andra projekt som annars kanske inte skulle ha kunnat genomföras. Vi anser att det är en balansgång mellan parternas intressen och att dagens lagstiftning balanserar bra mellan dem.

## **8.4 Ersättning för merkostnader**

Vi anser att ersättning för stängd anslutning till allmän väg är en intressant del av ersättningslagstiftningen som inte blivit utredd i så stor omfattning. Denna ersättning är dock ytterst aktuell då vajerräcken monteras på allt fler vägar. Detta är en viktig åtgärd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ersättning till fastighetsägare utgör en relativt stor post i budgeten för ett sådant projekt. Om projektet ska vara ekonomiskt lönsamt kan denna post inte vara alltför stor.

I de flesta ersättningssituationer används ExL:s ersättningsprinciper som utgångspunkt. Vid stängning av anslutning till allmän väg gäller dock inte dessa regler. 58 § VL är emellertid inte den enda regel som säger att endast merkostnaden ska ersättas och att fastighetsägaren är

---

skyldig att tåla ett visst intrång utan ersättning. Fastighetsägarnas skyldighet att tåla viss negativ inverkan till förmån för det allmänna finns även i andra lagar, såsom PBL och MB. Enligt MB måste fastighetsägare tåla en skada i viss utsträckning, upp till toleransnivån. Om skadan överstiger toleransnivån ersätts fastighetsägaren endast med det belopp som överstiger vad han bör tåla. Detta ter sig rättvist och korrekt eftersom andra närliggande fastigheter kan drabbas av skador som understiger kvalifikationsgränsen måste tåla detta. Det skulle vara orättvist om vissa fastighetsägare erhölet ersättning och andra inte för samma skada.

Vi tycker att det är av vikt att ha en bestämd kvalifikationsgräns eftersom det är till förmån för samhällsutvecklingen, vilket ligger i allas intresse och bör underlättas. Detta får naturligtvis inte ske på enskilda fastighetsägares bekostnad i alltför stor utsträckning.

### **8.5 Rättviseaspekt**

Det är varje fastighetsägares ansvar att anlägga en utfart. Ur ett rättviseperspektiv anser vi att gällande regler är bra. Det är rimligt att en fastighetsägare inte erhåller ersättning för anläggande av en ny utfart så länge han kan anlägga den på billigaste och för honom bästa sätt. När ett förbud hindrar honom från detta och kostnaderna för anläggandet på grund av detta blir större erhåller han ersättning för merkostnaden. Det kan dock verka orättvist att vissa fastighetsägare kan tvingas anlägga en utfart två gånger.

Vid en hastig anblick kan det synas som att ExL borde tillämpas även i fallet med stängd anslutning. Men om man ser närmare på denna situation skiljer den sig från andra situationer då ExL tillämpas. När en fastighetsägare mister sin anslutning och inte kan anlägga en ny där det är bäst och billigast för honom drabbas han av en rådighetsinskränkning. Han mister alltså ingen mark, vilket är fallet i ExL. Vi anser att staten förser fastighetsägarna med en tjänst och inte en rättighet genom den allmänna vägen. Det är upp till var och en att anlägga sin egen utfart till denna.

Om ersättning skulle betalas till alla som mister sin utfart skulle det vara mycket svårare att genomföra projekt eftersom kostnaderna skulle öka markant. Vi anser att det inte är oskäligt att fastighetsägare ska tåla viss negativ inverkan i form av kostnader för en ny utfart utan ersättning då projekten medför stor samhällsnytta. Det skulle innebära mycket arbete för Vägverket att beräkna och administrera ersättning till alla fastighetsägare som mister sin anslutning. Kostnaderna för detta skulle överstiga sakens värde. Detta bör man även ha i åtanke då merkostnaderna ska ersättas. Kostnaderna för bedömning och beräkning av ersättning ska inte överstiga beloppet av ersättningen eftersom det då blir ekonomiskt ineffektivt.



## 9 Resultat

---

*I kapitlet redovisas de resultat vi erhållit genom vårt arbete.*

---

Vår hypotes är att ersättningsprinciper med betoning på 58 § VL vid ombyggnad av allmän väg på landsbygd som innebär stängning av anslutningar inte är tillräckligt definierad för att tolkning och tillämpning ska stämma överens med vad lagstiftaren avser. För att bedöma huruvida det är så eller ej har vi använt oss av ett medelstort projekt i Vallby för att tillämpa de aktuella ersättningsbestämmelserna. Efter tillämpning av de olika ersättningsbestämmelserna på projektet kom vi fram till att reglerna i AL är entydiga och enkla att tillämpa. Vi finner att vi delvis kan verifiera vår hypotes och delvis förkasta den. Den del som kan förkastas är den del som berör ersättning enligt AL i det aktuella fallet. AL har i det aktuella fallet använts för att beräkna ersättning för markavstående. Ersättningen ska motsvara värdet som avstås och det råder inga oklarheter kring vad det är som ska ersättas. Denna har sitt ursprung i ExL och det finns klara riktlinjer för hur denna ersättning ska behandlas. Då det finns en lång historik bakom dessa principer är rättsläget utrett.

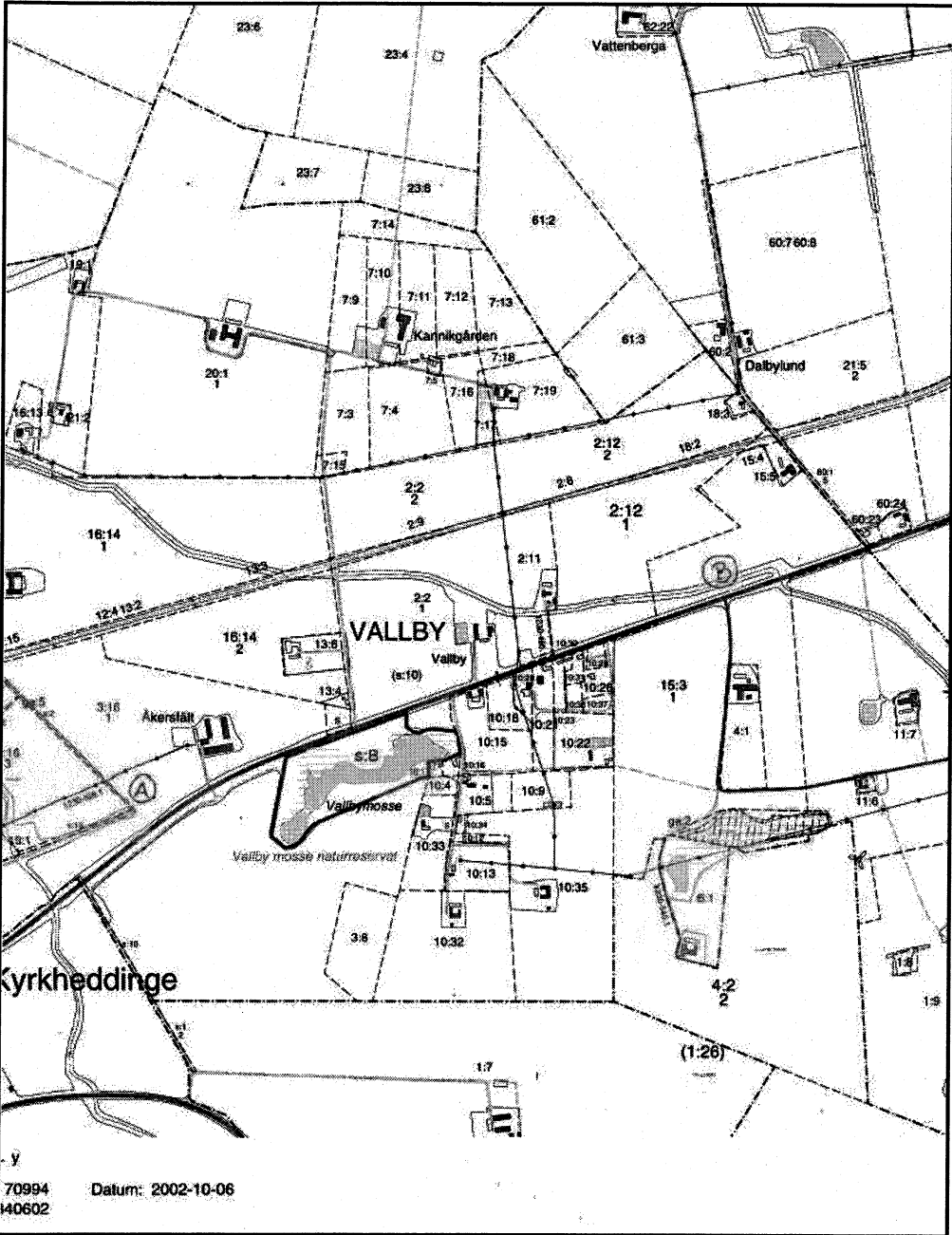
Den del av hypotesen som vi däremot kan verifiera är den del som berör 58 § VL. Här råder osäkerhet kring vad som ska ersättas och hur stora skadorna ska vara för att ersättning ska betalas ut till drabbade fastighetsägare. I förarbetena hänvisas till att avgörande ska ske från fall till fall och lämnar alltså stort spelrum till domstolarna att avgöra om en fastighetsägars skador berättigar till ersättning. Från förarbeten och rättsfall har vi dock erhållit att en kvalifikationsgräns för avsevärt på 10 procent av berörd del bör tillämpas. Vi anser dock att man ej helt och hållet kan slå fast en exakt gräns, utan denna procentsats får verka som ett riktvärde. Detta eftersom förhållanden kan variera mycket från fall till fall. Det krävs därför en mer individuell bedömning av varje enskilt fall. Vidare borde man kanske vara mer restriktiv av användandet av 10-procentsgränsen när det gäller fastigheter av stort värde. Detta eftersom man även bör ta hänsyn till det nominella värdet då en skada som utgör ett stort belopp i kronor aldrig ska behöva tålas av enskilda fastighetsägare.

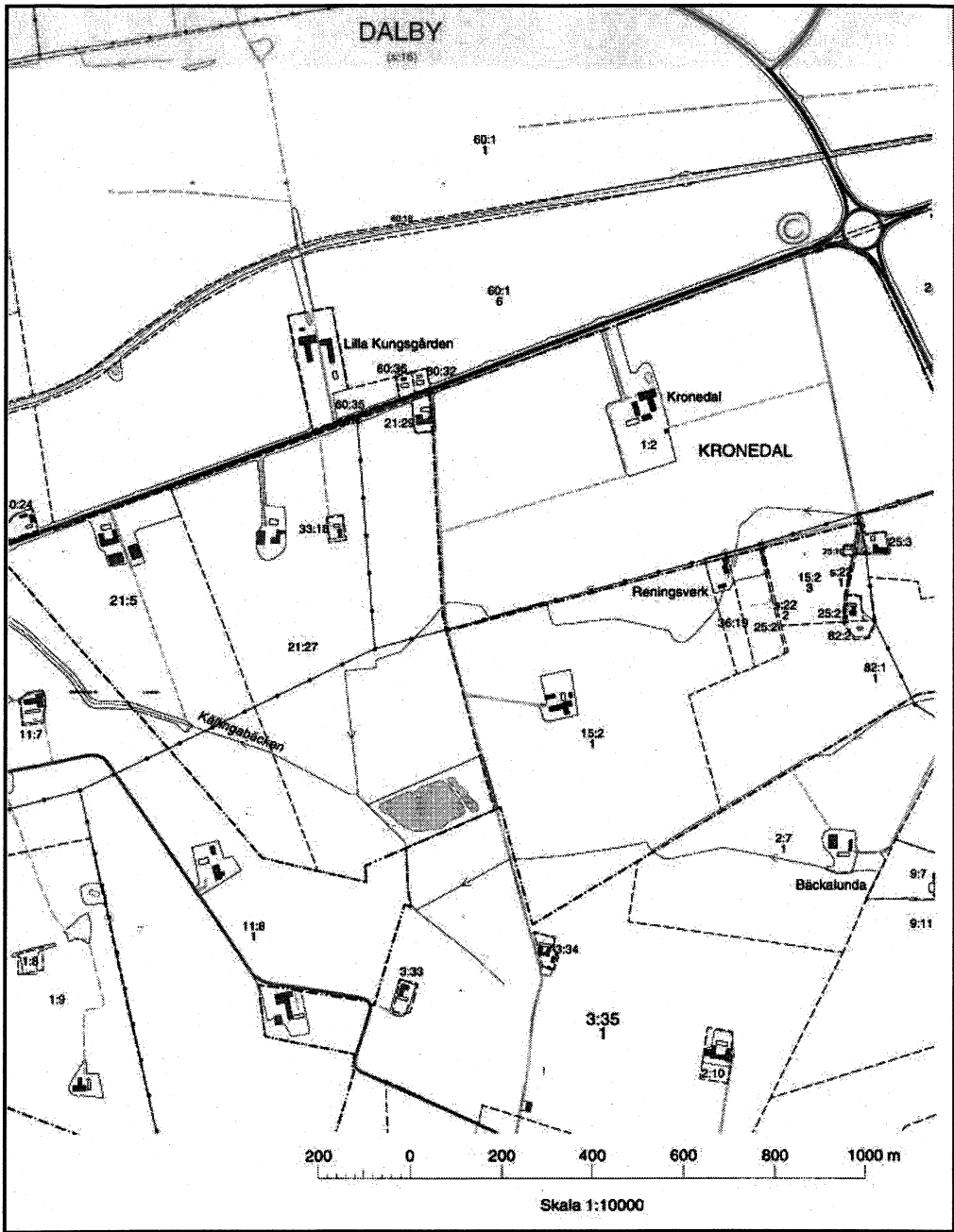




# Karta 1

Översiktlig karta över Vallby

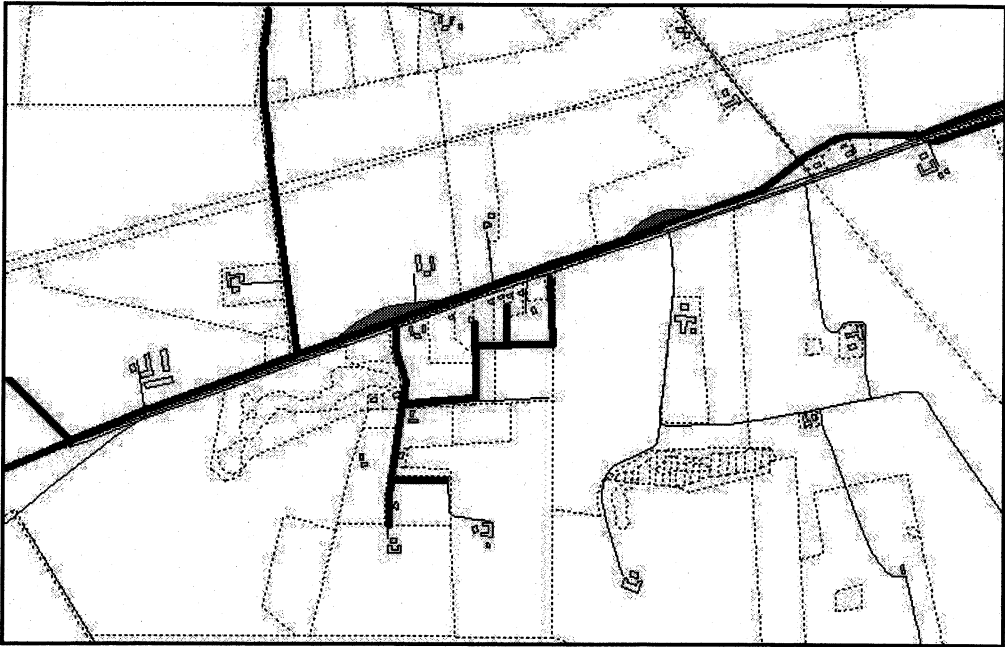




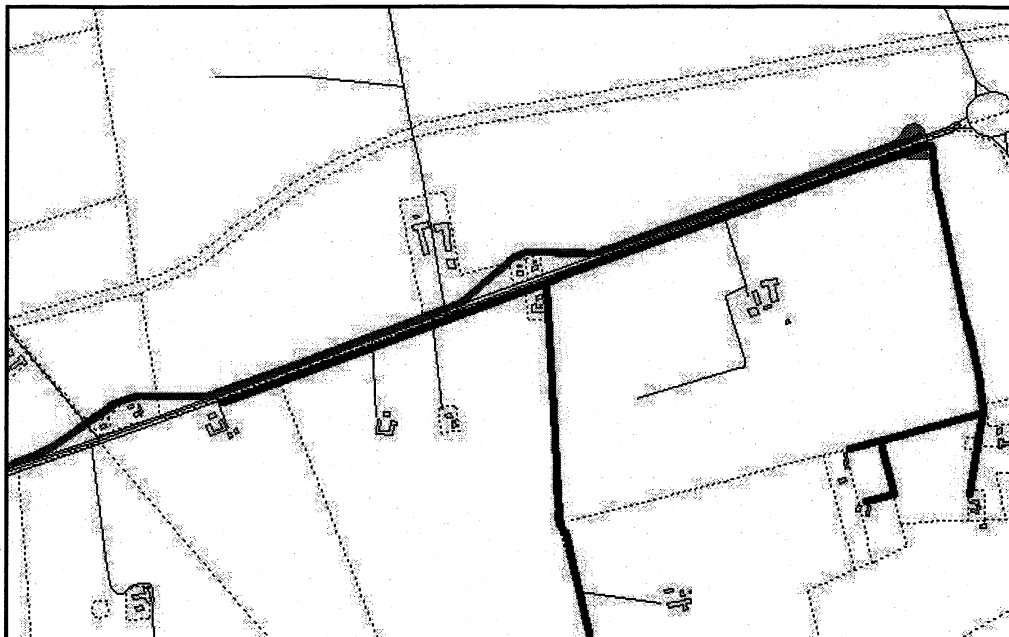
## Karta 2

Kartorna är gjorda i ArcView och visar upplåten mark. Beskrivning av det nya vägsystemet och de ombildade gemensamhetsanläggningarna finns i bilaga 1 respektive bilaga 3.

Västra delen av den aktuella sträckan med ombildade gemensamhetsanläggningar.



Östra delen av den aktuella sträckan med ombildade gemensamhetsanläggningar.



---

## Bilaga 1 Beskrivning av nytt vägsystemet

Vägverket har i samråd med berörda fastighetsägare bestämt utformningen av det nya enskilda vägnätet. I vårt arbete har vi utgått från detta för att avgöra hur de nya vägarna ska dras och därmed vilka fastigheter som kommer att drabbas av markanspråk.

För att underlätta beskrivningen av dragningen av det enskilda vägsystemet har vi delat upp det i tre olika delar som beskrivs nedan.

### *Enskild väg 1*

Vägverket planerar att den första enskilda vägen i det nya vägsystemet ansluter till befintlig väg på Vallby 3:16 del 1 i punkt A, se karta 1, och går parallellt med riksväg 11 på norra sidan av denna. En passage söderut från denna väg planeras vid anslutande väg på södra sidan av riksväg 11. Detta ska bli möjligt genom en port under riksväg 11 för gång- och cykeltrafik samt bilar.

Vägen som ansluter på den södra sidan, vägen mellan Vallby mosse och Vallby 10:15, är idag 4,3 meter bred och kommer att breddas. Denna kommer att bli utfart även för de fastigheter som haft utfart från vägen på Vallby 10:26. För att detta ska bli möjligt kommer den befintliga vägen parallell med den södra gränsen till Vallby 10:15 att breddas. En anslutning norrut från denna väg kommer att göras efter 160 meter.

Vi har valt att breddningen av vägen mellan Vallby mosse och Vallby 10:15 kommer att ske på sådant sätt att endast mark från Vallby 10:15 tas i anspråk. Anledningen till detta val är att det är önskvärt att undanta naturreservatet Vallby mosse markanspråk.

Vid breddningen av vägen som går parallellt med södra gränsen av Vallby 10:15 har vi valt att endast mark från Vallby 10:15 kommer att tas i anspråk. Motiveringen till detta är att en av byggnaderna på Vallby 10:5 ligger så nära den befintliga vägen att det är omöjligt att ta mark från denna fastighet utan att flytta eller riva byggnaden, vilket är orealistiskt i detta fall.

Från den ovan nämnda vägen planerar Vägverket en väg norrut i nord-sydlig riktning.

I närheten av fastighetsgränsen mellan Vallby 10:15 och 10:21 finns en rad med träd. Vi har valt att dra vägen så att dessa kommer att stå kvar och den nya vägen anläggs parallellt med träden i nord-sydlig riktning. Detta innebär att endast Vallby 10:21 kommer att beröras av markanspråk på grund av denna väg.

Den nya vägen kommer att ansluta till en befintlig väg som passerar Vallby 10:21, 10:23, 10:36, 10:37, 10:26 och 10:38 och som idag ansluter till riksväg 11.

På norra sidan av riksväg 11 kommer mark att tas i anspråk från alla angränsande fastigheter.

### *Enskild väg 2*

Vägverket planerar att den andra delen i det nya vägsystemet ska ansluta till den första delen i punkt B, se karta 1, där de sedan gemensamt ansluter till riksväg 11. Den gemensamma anslutningen kommer att bestå av en minst 25 meter lång sträcka vinkelrät mot riksväg 11.

Efter anslutningen till riksväg 11 dras vägen över Källingabäcken med hjälp av en bro. Vägen dras vidare runt fastigheterna Dalby 60:23 och 60:24 på så sätt att inget markanspråk på dessa

---

fastigheter blir aktuellt. Vägen fortsätter sedan längs med riksväg 11. För att vägen ska få bra och trafiksäker utformning dras den i en mjuk kurva som nästan går diagonalt genom den östra hagen på Dalby 60:35. Vidare dras vägen runt på norra sidan av Dalby 60:36 och 60:32 utan att dessa berörs av markanspråk. Vägen ansluter till riksväg 11 strax innan cirkulationsplatsen. Även här kommer anslutningen att bestå av en 25 meter lång sträcka vinkelrät mot riksväg 11.

### *Enskild väg 3*

Nära cirkulationsplatsen i punkt C, se karta 1, finns en anslutande väg till riksväg 11 från söder. Till denna kommer den tredje delen av det nya vägsystemet att ansluta.

Den ovan nämnda delen av vägen kommer att gå söder om och parallellt med riksväg 11 och slutar vid utfarten från Dalby 21:5. Alternativt skulle Dalby 21:5s anslutning kunna anläggas västerut, vilket skulle innebära att den tredje delen i vägsystemet slutar vid utfarten på Dalby 21:27. Vi har valt att låta Dalby 21:5 ha sin utfart österut enligt första alternativet.

---

## **Bilaga 2 Befintliga gemensamhetsanläggningar**

Uppgifterna om de befintliga gemensamhetsanläggningarna har hämtats från fastighetsregistret.

### *Vallby ga:4*

Gemensamhetsanläggningen berörde från början en enskild väg som gick från den allmänna vägen nr 12 Staffanstorp-Dalby till Vallby 10:14.

### *Vallby ga:5*

Gemensamhetsanläggningen berörde från allra första början en utfartsväg från den allmänna vägen nr 12 via Bäckalid och Kannikgården tillbaka till den allmänna vägen nr 12. Vidare berörde den tillfarterna till bostadshuset på Vallby s:1, Vallby 5:15, Vallby 21:1, Vallby 16:10, Vallby 7:19 samt Vallby 13:6. Till detta ingick även en mötesplats på östra sidan av vägen i anslutning till byggnaderna vid brukningscentrum på Vallby 16:14.

Ändring av den tidigaste gemensamhetsanläggningen utfördes och därpå berörde den istället en utfartsväg från och med en bro som går över Höje å vid Kyrkheddinge 19:1 till den allmänna vägen Staffanstorp-Dalby samt där jämte tillfarterna till bostadshuset på Vallby 3:17, Vallby 5:15, Vallby 21:1, Vallby 16:10, Vallby 7:19 samt Vallby 13:6. Till detta ingick även en mötesplats på östra sidan av vägen i anslutning till byggnaderna vid brukningscentrum på Vallby 16:14.

### *Vallby ga:6*

Den ursprungliga gemensamhetsanläggningen omfattade utfartsvägar och gångvägar samt biluppställnings- och vändplats. Fastigheter som belastades från början var Vallby 10:20, 10:21, 10:23, 10:26, 10:28, 10:30, 10:31 och s:15.

### *Dalby ga:4*

Gemensamhetsanläggningen omfattade från början vägen mellan Kronedal 1:2 och Lunnarp 3:29.

### *Dalby ga:6*

Gemensamhetsanläggningen sträckte sig från början från den allmänna vägen Dalby-Malmö, genom fastigheterna Dalby 1, Dalby 10, Dalby 11, Dalby 16, Dalby 60 och Dalby 62, fram till den allmänna vägen Dalby-Lund.

### *Dalby ga:10*

Ursprungligen berör gemensamhetsanläggningen en enskild väg som går från västra gränsen av Dalby 36:4 och norra gränsen av Dalby 82:1 fram till den allmänna vägen Dalby-Staffanstorp.





### Bilaga 3 Deltagande fastigheter i nya anläggningar

Anläggning A	Anläggning B	Anläggning C	Anläggning D
<b>Befintlig Vallby ga:5</b>	<b>Tillkomna fastigheter</b>	<b>Befintlig Dalby ga:4</b>	<b>Befintlig Vallby ga:4</b>
Dalby 61:2-3	Dalby 60:1	Lunnarp 3:29	Vallby 2:2
Kyrkheddinge 19:1	Dalby 60:2	Kronedal 1:2	Vallby 10:5
Stora Bjällerup 23:4	Dalby 60:7	Lunnarp 3:35	Vallby 10:9
Stora Bjällerup 23:7-8	Dalby 60:8	Dalby 17:8	Vallby 10:13
Vallby 2:2	Dalby 60:23	Dalby 33:11	Vallby 10:15
Vallby 3:16-17	Dalby 60:24	Dalby 33:16	Vallby 10:17
Vallby 5:15	Dalby 60:32	Dalby 15:2	Vallby 10:22
Vallby 7:3-5	Dalby 60:35	Dalby 22:4	Vallby 10:32
Vallby 7:9-19	Dalby 60:36	Dalby 36:2	
Vallby 13:4	Vallby 15:5	Lunnarp 3:34	<b>Befintlig Vallby ga:6</b>
Vallby 13:6	Vallby 18:3		Vallby 10:20
Vallby 16:10		<b>Befintlig Dalby ga:10</b>	Vallby 10:21
Vallby 16:13-14		Dalby 20:2	Vallby 10:23
Vallby 19:1		Dalby 25:2	Vallby 10:26
Vallby 20:1		Dalby 25:3	Vallby 10:28
Vallby 21:1-2		Dalby 25:4	Vallby 10:30
		Dalby 25:10	Vallby 10:31
<b>Tillkomna fastigheter</b>		Dalby 25:19	Vallby 10:36
Vallby 2:11		Dalby 28:6	
Vallby 2:12		Dalby 28:7	<b>Tillkomna fastigheter</b>
		Dalby 28:11	Vallby 10:35
		Dalby 28:12	Vallby 10:33
		Dalby 35:3	Vallby 10:34
		Dalby 36:4	Vallby 10:18
		Dalby 36:19	
		Dalby 82:1	
		Kronedal 1:2	
		<b>Tillkomna fastigheter</b>	
		Dalby 21:29	
		Dalby 21:27	
		Dalby 33:18	
		Dalby 21:5	
		Dalby 82:2	

---

## Utformning av nya gemensamhetsanläggningar

Utformningen av de ombildade gemensamhetsanläggningarna visas i karta 2.

### *Anläggning A*

Den första sträckningen av den nya vägen norr om riksväg 11 kommer att utgöra en gemensamhetsanläggning tillsammans Vallby ga:5. Medlemmarna i Vallby ga:5 kommer att använda den nybyggda vägen och därför bör även Vallby ga:5 ingå i den nya gemensamhetsanläggningen som benämns anläggning A.

### *Anläggning B*

Den nybyggda vägen från punkt B till anslutningen nära cirkulationsplatsen bör utgöra en egen gemensamhetsanläggning. Motiveringen till detta är att det inte finns några befintliga gemensamhetsanläggningar som denna vägsträcka lämpligen kan ingå i. Om vägsträckningen skulle ingå i någon befintlig gemensamhetsanläggning skulle flera fastighetsägare få stå för kostnader för väg som de aldrig använder, vilket är svårt att motivera.

### *Anläggning C*

Den nybyggda vägen söder om riksväg 11 som ansluter nära cirkulationsplatsen föreslås ingå i en gemensamhetsanläggning med Dalby ga:4 eller Dalby ga:10 alternativt med båda. Vi föreslår att anläggning C utgörs av den nybyggda vägen, Dalby ga:4 och Dalby ga:10.

### *Anläggning D*

De enskilda vägarna söder om riksväg 11 i Vallby kommer att utgöra anläggning D. I denna kommer tunneln under riksväg 11 att ingå samt den nybyggda vägen och de vägar som tidigare ingått i Vallby ga:4 och Vallby ga:6. Medlemmarna i denna anläggning kommer även att nyttja väg som ingår i anläggning A på norra sidan av riksväg 11 för att nå Vallby. Detta innebär att anläggning D betalar en del av underhållskostnaderna på denna sträcka.

## Bilaga 4 Beräkning av andelstal för anläggning D

Fastighet	Trafik-	Trafik-			Total	Väg-	Ut-	Ton-	Summa	Andels-	
	slag	sort	antal	trafik-	trafik-	längd	nytt-	km	tonkm	beräknat	bes-
				mängd	mängd	km	jan-				lutat
				per	ton		de-				
				enhet			grad				
Vallby 2:2	UJ	ha	20	90	1800	0,01	1,00	18	16938	0,001	1
Vallby 10:5	UB	st	1	1800	1800	0,365	1,00	657	16938	0,039	4
Vallby 10:9	UJ	ha	1	90	90	0,32	1,00	28,8	16938	0,002	1
Vallby 10:9	UB	st	1	1800	1800	0,32	1,00	576	16938	0,034	3
Vallby 10:13	UB	st	1	1800	1800	0,555	1,00	999	16938	0,059	5
Vallby 10:15	UJ	ha	2	90	180	0,33	1,00	59,4	16938	0,004	1
Vallby 10:15	UB	st	1	1800	1800	0,33	1,00	594	16938	0,035	3
Vallby 10:17	UB	st	1	1800	1800	0,305	1,00	549	16938	0,032	3
Vallby 10:22	UB	st	1	1800	1800	0,32	1,00	576	16938	0,034	3
Vallby 10:20	UB	st	1	1800	1800	0,455	1,00	819	16938	0,048	4
Vallby 10:21	UB	st	1	1800	1800	0,455	1,00	819	16938	0,048	4
Vallby 10:23	UB	st	1	1800	1800	0,51	1,00	918	16938	0,054	5
Vallby 10:26	UB	st	1	1800	1800	0,71	1,00	1278	16938	0,075	7
Vallby 10:28	UB	st	1	1800	1800	0,76	1,00	1368	16938	0,081	7
Vallby 10:30	UB	st	1	1800	1800	0,525	1,00	945	16938	0,056	5
Vallby 10:31	UB	st	1	1800	1800	0,525	1,00	945	16938	0,056	5
Vallby 10:36	UB	st	1	1800	1800	0,525	1,00	945	16938	0,056	5
Vallby 10:32	UJ	ha	7	90	630	0,605	1,00	381,15	16938	0,023	2
Vallby 10:32	UB	st	1	1800	1800	0,605	1,00	1089	16938	0,064	6
Vallby 10:35	UJ	ha	11	90	990	0,625	1,00	618,75	16938	0,037	3
Vallby 10:35	UB	st	1	1800	1800	0,625	1,00	1125	16938	0,066	6
Vallby 10:33	UB	st	1	1800	1800	0,445	1,00	801	16938	0,047	4
Vallby 10:34	UB	st	1	1800	1800	0,445	1,00	801	16938	0,047	4
Vallby 10:18	UJ	ha	0,7	90	63	0,45	1,00	28,35	16938	0,002	1
											92



---

## Bilaga 5 Ersättning för stängning av anslutning

År 1947 infördes regler om enskilda utfartsvägar i AVL. Ändringen omfattade tre paragrafer, 31 a-c §. VL tillkom 1971 och ersatte AVL. 58 § i VL motsvarar 31 b § i AVL och berör ersättning vid ändring eller stängning av enskild vägs anslutning till allmän väg.

### *Bestämmelser innan VL*

Länsstyrelsen hade rätt att införa förbud mot anslutning från enskild väg till allmän väg. Detta gällde både nya och befintliga vägar. För att länsstyrelsen skulle ges rätt att stänga en enskild utfartsväg skulle anslutningen innebära en trafikfara eller så skulle det finnas andra speciella skäl. En anslutning som fanns med i plan fick dock inte stängas. Man var tvungen att ändra i de gällande planerna för att åtgärda sådana anslutningar som var olämpliga.

En fastighetsägare som på grund av förordnande vägrats anslutning gavs rätt till ersättning för ökade kostnader som uppstod på grund av att vägen var tvungen att anläggas på annan plats än där det var billigast. Rätt till ersättning gavs även för avsevärda men vid nyttjandet av fastigheten. Detta utgjordes av sådana skador som direkt var orsakade av förordnandet, till exempel försvärad brukning, försämrat läge och längre körsträckor. Fastighetsägare som på grund av förordnandet led synnerliga men vid nyttjandet av fastigheten hade rätt att av väghållaren begära inlösen av hela eller del av fastigheten.

### *Förändringar*

Grunden till införandet av anmälningsskyldighet för anslutningar är att underlätta åtgärdande av anslutningar som med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten inte är lämpliga. Det system med anslutningsförbud som användes innan VL var omständligt och administrativt sett osmidigt. Vägverket hade inte heller rätt att utfärda bestämmelser för begränsning av en anslutnings användning. Resultatet i VL är att det råder ett generellt förbud mot att ansluta en utfart till allmän väg utan tillstånd från Vägverket. Tillståndet från Vägverket kan vara villkorat av restriktioner för anslutningens utförande eller placering. Tillstånd för en befintlig anslutning kan bara upphöra om förhållandena har ändrats så att det är befogat att dra in tillståndet. Om en befintlig utfart eller enskild väg ska ändras krävs tillstånd från Vägverket.

En skillnad mot tidigare bestämmelser är att lagstiftaren införde möjlighet att förutom att förordna om stängning av enskild utfart mot allmän väg även ge rätt till att förordna om flyttning och ändring. Utfarter som enligt äldre lagstiftning skulle ha stängts kan genom detta vara kvar men i annat läge eller i annan utformning. Detta ansågs vara av stor betydelse för att kunna hantera varje enskilt fall för sig på bästa möjliga sätt.

Det ska inte vara anmälningsplikt för anslutningar till allmän väg från gång-, cykel- och ridvägar. Men detta förhindrar inte att Vägverket ges rätt att vidta åtgärder mot vägar av denna typ som är olämpliga ur trafiksynpunkt.

Ersättningsreglerna har överförts till VL utan ändring. Ersättning betalas om det genom förfarandet uppstår avsevärd skada och inlösen ska bara ske om förfarandet medför avsevärd men. Enligt AVL betalades ersättning för ovanligt höga anläggningskostnader för ny eller ändrad utfart samt ifall åtgärden innebar att det var betydligt svårare att nyttja fastigheten. Fastighetsägaren har enligt reglerna i VL rätt att begära att väghållaren löser in fastigheten eller del av denna ifall den blir betydligt svårare att nyttja efter utförda åtgärder. Ett

---

förtydligande görs i VL angående ersättning för den del av den faktiska kostnaden för väghållning som överstiger normal kostnad för väghållning.

I tidigare lagstiftning fanns regler för ersättning i de fall då fastighetsägaren fick stora utgifter för anläggande av ny eller ändrad väg och då avsevärt men för fastighetens nyttjande uppstått orsakat av Vägverkets förordningar. När VL tillkom överförde man inte denna formulering av ersättningsrätt. I VL framgår det klarare att det är den del av den faktiska kostnaden som överstiger annars nödvändiga väghållningskostnader som ska ersättas. Det framgår tydligare att rätt till ersättning ges om kostnaden för vägunderhållet ökar avsevärt.

Enligt rättspraxis betalas inte ersättning till markägare som lider skada då en allmän väg dras in eller om dess sträckning ändras. Detta innebär att om en allmän väg dras in och fastighetsägare som haft anslutning till denna tvingas anlägga nya utfarter och vägar för att nå allmän väg ska de stå för dessa kostnader själva. Skulle fastighetsägarna tvingas göra samma sak på grund av ett utfartsförbud är de däremot berättigade till viss ersättning. Det anses orättvist mot fastighetsägaren om han i god tro anlagt och använt enskild väg som han efter lagändringen inte kan använda.

(Prop. 1947:131)

## **Bilaga 6 Ersättningsprinciper i Danmark och Storbritannien**

### **Danmark**

#### **Lagen om allmänna vägar**

Allmänna vägar utgörs av vägar, gator, broar och platser som är tillgängliga för allmänheten och som förvaltas av stat eller kommun. Förutom allmänna vägar finns det enskilda vägar och privata allmänna vägar. De allmänna vägarna indelas i riksvägar, länsvägar och kommunala vägar.

#### *Expropriation*

Den danska väglagens expropriationsregler grundar sig på principerna i deras ExL. Expropriation för anläggande eller ombyggnad av allmänna vägar tillåts om det är av betydelse för allmänheten. Expropriation för anläggande av privat utfart tillåts om befintlig privat utfart inte längre är duglig på grund av genomskärning av till exempel ny allmän väg.

Fastigheter kan delas i mindre arealer på grund av att en ny väg genomskär fastigheterna. Vägmyndigheterna kan besluta om expropriation för att möjliggöra anläggandet av nya privata utfarter till dessa arealer om de av till exempel trafikskäl inte vill att de ska ha utfart direkt till den allmänna vägen. Kostnaden för anläggandet av ny utfart ska dock inte vara större än värdet av själva arealerna. Om så är fallet ska arealerna lösas in.

Fastighetsägare ska tåla alla eventuella förarbeten och tekniska förundersökningar som är nödvändiga för anläggande i enlighet med den danska väglagen. Fastighetsägaren har dock rätt till ersättning för sådan skada som uppkommit genom dessa åtgärder.

#### *Ersättning*

Vid bestämmande av ersättning ser man till den värdeökning som projektet medfört på den aktuella fastigheten. Fastighetsägare kan kräva inlösen av hel fastighet i sådana situationer där ett intrång medför att restfastigheten inte kan nyttjas ändamålsenligt eller att den inte kan fungera som en självständig fastighet.

Om ersättningen för värdeminskningen av fastigheten skulle vara mycket större än restfastighetens värde har vägmyndigheterna rätt att lösa in hela fastigheten. Vägmyndigheterna har även rätt att lösa in sådana arealer som uppstått på grund av genomskärning av väg. Krav för detta är dock att kostnaden för att ansluta dessa arealer till väg så att fastighetsägaren ska kunna nå dem ska vara större än värdet på själva arealerna.

#### *Privata utfarter*

Privata utfarter till allmänna vägar får inte anläggas utan tillstånd från vägmyndigheterna. Skulle förordnande mot befintlig privat utfart ges är vägmyndigheterna skyldiga, om så är möjligt, att säkra fastigheten ny utfart. Vägmyndigheterna är även skyldiga att ordna utfart till delar av fastighet som blivit avskilda på grund av vägdragning. Är det inte möjligt att ordna godtagbar utfart i de båda nämnda fallen har fastighetsägaren rätt till ersättning. Vid bedömning av huruvida utfarten är godtagbar ses inte till sådana förhållanden som att vägen anläggs mer avsides eller att den nya vägdragningen skulle medföra ökade framtida kostnader för underhåll och drift. Man ser istället till de tekniska egenskaperna som den nya vägen kommer att ha, det vill säga om den kan bära den trafik som kommer att nyttja den. Vi har även denna grundprincip i Sverige. Lagstiftaren anser att tillgång till allmänna vägar inte är en rättighet för allmänheten utan ett privilegium. Ändras förhållanden så kan privilegiet ha



---

bortfallit. Ersättning för sådant bortfall anses oskäligt och därmed ger sådana situationer inte rätt till ersättning.

### **Lagen om enskilda vägar**

Lagen om enskilda vägar är den danska motsvarigheten till Sveriges AL. När det gäller ersättningsfrågor används i stort sett samma bestämmelser som i lagen om allmänna vägar.

En enskild väg får läggas ner då de som har vägrätt kommer överens om sådan åtgärd. Kommunen kan inte kräva att en väg återinförs om ägarna till vägen har lagt ner den och det inte finns någon annan som har vägrätt.

#### *Ersättning*

I samband med att en enskild väg planeras kan vägmyndigheterna bestämma att det även ska planeras en enskild väg på närliggande fastigheter eller att en tidigare utlagd enskild väg ska ha större bredd, annan sträckning etcetera. De fastighetsägare som tvingas avstå mark till detta efter krav från vägmyndigheterna är berättigade till ersättning. Ersättning betalas för mark, byggnader, andra anläggningar av bestående karaktär, stängsel, växter och andra olägenheter. Utläggandet och anläggandet av vägen är att betrakta som en expropriation.

Ersättning betalas inte för arealer som ska ställas till förfogande för enskild väg om denna är planerad av ägarna till de fastigheter som den sträcker sig över. Även om vägmyndigheterna kräver att den planerade vägen ska ändras med hänsyn till tredje mans fastighet, vara bredare eller om en befintlig väg ska breddas eller dess sträckning förändras ska inte ersättning betalas.

Vid bestämning av ersättning ska ett belopp som motsvarar värdeökningen på restfastigheten dras ifrån ersättningsbeloppet. Detta medför att ersättning helt kan bortfalla om den planerade åtgärden anses ge en större fördel för fastighetsägaren än den förlust han lider.

#### *Anslutning till allmän väg*

Bestämmelserna angående anläggande av överfarter och anslutningar finner motsvarande tillämpning på enskilda vägar. Målet med denna bestämmelse är att ge vägmyndigheterna möjlighet att ta ställning till var anslutningar till allmänna vägar ska placeras och om användningen av befintliga anslutningar ska ändras. Om fastighetsägare genom nekat tillstånd till anslutning hindras från att bruka sin fastighet eller del av denna på ett ekonomiskt försvarbart sätt har han rätt att begära inlösen mot ersättning.

### **Storbritannien**

En fastighetsägare har rätt till ersättning för markanspråk och skador på fastigheten som ett projekt medfört. Ersättning ska utges för värdeminskning av fastigheter som uppkommit på grund av anläggandet av en väg eller aktiviteter när vägen färdigställts. Värdeminskningen ska ha orsakats av ljud, vibrationer, rök, avgaser, lukt eller ljus. Rätt till ersättning ges inte för estetiska skador.

Myndigheter har rätt att tvångsmässigt eller genom avtal ta mark i anslutning till en väg. Marken som tas i anspråk ska dock ha påverkats väsentligt av vägen eller arbetet kring den.

Då mark tas i anspråk från en jordbruksenhet är fastighetsägaren berättigad till *farm loss payment*. Kravet för detta bidrag är dock att fastighetsägaren inom 3 år börjar bedriva en annan jordbruksverksamhet i Storbritannien. Bidraget uppgår till ett belopp som bestäms med

---

avseende på bland annat fastighetsägarens tidigare vinst från den ursprungliga jordbruks-  
enheten. Beloppet på bidraget blir specifikt för varje fastighetsägare.

#### *Beräkning av ersättning*

Värden för beräkning av eventuell ersättning ska vara från den första dagen i de två åren, det  
vill säga 12 månader från det att vägen öppnats för allmänheten. Ersättningen utgör minsk-  
ningen av fastighetens marknadsvärde.

(Land Compensation Act, 1973, Nutley and Beaumont, Butterworth och co)

#### *Enskilda gator*

Vägmyndigheter har som uppgift att bland annat kontrollera att de enskilda gatorna har  
tillräckligt god standard. Skulle gatan inte vara acceptabel kan vägmyndigheter beordra om  
förbättringsarbeten för att åtgärda felen. Som förbättringsåtgärder kan även breddning av  
gatan ingå. Kostnader för åtgärderna fördelas mellan de till gatan angränsande fastigheterna.  
Fördelningen bestäms oftast på så sätt att man ser till varje fastighetsägares nytta.

I de fall där endast en del av en gata behöver åtgärdas ska de uppkomna kostnaderna fördelas  
endast mellan de fastigheter som angränsar till den aktuella delen av gatan. Fastigheter som  
angränsar till själva gatan men inte till den aktuella delen blir därmed inte skyldiga att betala  
för åtgärderna. Vägmyndigheter har rätt att lägga till fastigheter som inte angränsar till den  
aktuella gatan till den grupp fastigheter som ska dela på kostnaderna för förbättrings-  
åtgärderna. Det måste dock kunna visas att fastigheten på något sätt nyttjar vägen och skulle  
dra nytta av de bekostade förbättringarna.

#### *Stängning av anslutning*

Vägmyndigheterna är berättigade att stänga en privat fastighetsägares anslutning till en allmän  
väg om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten. Stängning  
av anslutning får bara ske då det inte nödvändigtvis behövs en anslutning till fastigheterna  
från vägen eller att det finns ett godtagbart alternativ till den aktuella anslutningen. I  
bedömningen om alternativet är godtagbart ska hänsyn tas dels till behovet av anslutning från  
vägen till olika delar av fastigheten, dels till andra vägar på den aktuella fastigheten eller  
andra fastigheter som tillgodoser eller skulle kunna tillgodose behovet av anslutning.

Ägare till fastigheter som genom stängning av anslutning till väg minskar i värde har rätt till  
ersättning för detta från den aktuella myndigheten. Fastighetsägare som har svårare att nyttja  
fastigheten efter stängningen är också berättigade till ersättning.

En anslutning kan även stängas genom en överenskommelse mellan vägmyndigheterna och  
fastighetsägaren. I överenskommelsen kan betalning av ersättning regleras för de eventuella  
skador som fastighetsägaren lider på grund av stängningen.

#### *Ersättning för mark som tas i anspråk*

Kommunikationsministern har rätt att expropriera fastigheter om de behövs för byggandet av  
en väg. Mark kan tas i anspråk genom tvång för vägändamål inte bara för byggande av ny väg  
utan också för exempelvis förbättringsarbeten av vägen. Fastighetsägaren som avstår mark  
ska erhålla ersättning för sin förlust. När bedömningen av ersättningens storlek görs ska  
hänsyn tas till vilken nytta fastighetsägaren har av ändamålet för vilket marken tas i anspråk.  
Om exempelvis ändamålet ökar värdet på restfastigheten ska detta vägas in vid ersättnings-  
bedömningen.

---

Vid ersättningsbedömningen ska hänsyn tas till i vilken grad restfastigheten har nytta av ändamålet med ianspråktagandet av marken. Det finns en mer specifik bestämmelse för ersättning av mark som tas i anspråk på grund av breddning av väg. Värdet av mark som tas i anspråk för detta ändamål ska balanseras mot ökningen av värdet för restfastigheten. Hänsyn ska även tas till åtaganden som gjorts av vägmyndigheterna angående användningen av restfastigheten.

*Praxis*

Om en fastighet tas i anspråk har fastighetsägaren rätt att kräva ersättning för fastighetens marknadsvärde. Utöver denna ersättning kan fastighetsägaren begära *home loss payment* samt *disturbance allowance*. Dessa ersättningar ska kompensera fastighetsägaren för olägenheter i samband med att han förlorar sin bostad samt för flyttkostnader.

För de fastigheter som inte behövs för vägens byggande kan fastighetsägaren kräva ersättning om fastigheterna minskat i värde till följd av vägen. Denna ersättning kan dock inte begäras förrän vägen varit i bruk i ett år. (Den brittiska regeringens hemsida, 2002-12-20)

## Bilaga 7 Fastigheter som berörs av markanspråk

Tabell över de fastigheter som tvingas avstå mark till de nya enskilda vägarna och de arealer som blir aktuella.

Fastighet	Areal (kvm)	Markanspråk (kvm)	Kontroll (A/L)
Vallby 3:16, 1	441140	4630	
s	2990	560	9,9
Vallby 2:2, 1	145170	7840	
Vallby 2:11	30920	700	
Vallby 2:12, 1	103380	2490	
Vallby 15:3, 1	278190	7400	
Vallby 10:15	23100	1600	
Vallby 10:21	11050	870	
Dalby 21:5	276750	2970	
Dalby 60:1, 5	276750	80	
Dalby 60:1, 6	588890	16640	
Dalby 60:35	30510	1880	
Dalby 21:29	3080	430	10,2
Kronedal 1:2	627290	10160	
Dalby 21:27	449380	5510	
Totalt		63760	

Kontroll över att dimensioneringen av vägnätet är korrekt är gjord genom division mellan markanspråksarealen och vägens sträcka över fastigheten. På så sätt erhåller man ett värde som anger vägbredden och som i detta fall ska ligga runt 10.



---

## Rättsfall 1

(87:1)

En anläggningssamfällighet bildades för förvaltning av VA-ledning som tidigare förvaltats av ekonomisk förening. Domstolarna gav den ekonomiska föreningen rätt till ersättning för ledningar och rörgrav. De nya medlemmar som tidigare motsatt sig att vara med i föreningen skulle bidra till anläggningskostnaderna. Yrkandena på ersättning gick ut på att likställa de nya medlemmarna med de gamla medlemmarna. Domstolarna bestämde en summa som alla delägare skulle betala. Medlemmarna i den ekonomiska föreningen fick sedan vid utskiftning av föreningens tillgångar en summa som motsvarade en uppdelning av tillskottet från de nya delägarna.

### Analys av rättsfall

Rättsfallet tar upp fördelning av kostnader som uppstått på grund av anläggningen mellan medlemmarna till en samfällighet. Föreningens yrkande på ersättning avsåg insatser från nytillkomna ägare för att dessa skulle likställas med föreningsmedlemmarna. Domstolarna utgick inte ifrån detta utan ifrån att alla medlemmarna skulle behandlas lika. Alla medlemmarna fick betala en lika stor summa.

Problemet som uppstår är på vilket sätt andelstal ska fördelas. Denna problemställning ställs många föreningar inför då man måste bestämma vilken modell man ska gå efter. Alla modeller har för- och nackdelar och det kan vara svårt att komma överens om någon som alla i föreningen godtar och tycker är rättvis. Modeller som kan tillämpas är till exempel andel efter själva nyttjandet, alla får samma andel, efter hur många som ingår i varje hushåll eller hur länge de har varit i föreningen. I detta fall ville de nya medlemmarna inte betala lika mycket som de äldre medlemmarna. Om kostnaderna hade uppstått på grund av något som de äldre medlemmarna nyttjat och som inte skulle kunna komma de nya medlemmarna till del så kan det anses skäligt att de nya medlemmarna skulle få betala mindre. Dock om det är som i detta fall att det handlar om helt nya investeringar som även de nya medlemmarna kommer att nyttja i samma grad som de äldre vore det mer skäligt att alla betalar lika mycket. En annan variant är att se till hur många personer som finns i varje hushåll och låta dem som har fler personer som nyttjar ledningar etcetera betala mer än de som är få. Detta medför dock mycket administrativt arbete och kontroller som kan anses vara mycket onödigt. Dock är det inte säkert att bara för att ett hushåll består av fler personer nyttjar de ledningar mer än ett hushåll som består av färre. I detta fallet anser vi att det lämpligaste är om alla får dela gemensamt på kostnaderna eftersom det troligaste är att alla nyttjar anläggningen ungefär lika mycket och det därmed blir mest rättvist.

Domstolarna har i stort sett tilldelat medlemmarna andelstalet 1 vilket tyder på att de anser att alla fastighetsägare har lika stor nytta av ledningarna. Det är därmed helt naturligt att de nya medlemmarna ska vara med och betala anläggningskostnaderna för ledningarna. De bör inte erhålla fördelar från de ursprungliga medlemmarna bara för att de från början motsatt sig medlemskap i föreningen.

I Vallby uppstår liknande problematik då nya enskilda vägar ska byggas och adderas till befintliga gemensamhetsanläggningar. Spänningen mellan de nya och gamla medlemmarna angående kostnaden för anläggningen är dock betydligt mindre i Vallby eftersom anläggandet av de nya vägarna bekostas av Vägverket.



---

## Rättsfall 2

(95:9)

Rättsfallet berör ersättning för omställning av verksamhet. FBM inrättade en gemensamhetsanläggning för befintliga vägar samt byggande av bro och ny väg. På grund av den nya vägsträckningen gjordes ett markintrång på en fastighet. Samfällighetsföreningen ålades att betala ersättning för mark som togs i anspråk samt ersättning för att fastighetsägaren på grund av intrånget inte kunde hålla boskap på resterande mark.

Fastighetsägaren hävdade att ersättning skulle betalas för skövlad mark samt omöjliggjord framtida drift. Domstolen bedömde fastigheten som för liten för att kunna bedriva ett ekonomiskt lönsamt jordbruk, varför omställningsersättning ej skulle betalas. Endast minskningen av fastighetens värde ersattes.

### Analys av rättsfall

Rättsfallet belyser ersättningssituationer som uppstår på grund av markanspråk orsakade av inrättandet av gemensamhetsanläggning. För beräkning av sådan ersättning tillämpas AL. Enligt AL ska ersättning betalas för minskning av fastighetens värde samt för annan skada som uppkommit på grund av intrånget på fastigheten. I detta fall hävdade fastighetsägaren att han skulle få ersättning för att intrånget medfört att han inte längre kunde bedriva lönsamt jordbruk, bestående av ungnöt, på den aktuella fastigheten. Efter utredning framgick att fastighetens ursprungliga storlek inte var tillräcklig för att jordbruket skulle bedömas som ekonomiskt lönsamt. På grund av detta skulle inte någon omställningskostnad betalas ut. Bedömningen för omställningskostnad är alltså tolkad ifrån huruvida det vore möjligt att fastighetsägaren bedrivit ekonomiskt lönsamt jordbruk. Skälet till att vi valt ut detta rättsfall är att det förekommer många jordbruksfastigheter i det aktuella projektet i Vallby. Rättsfallet speglar väl vad som räknas som omställningskostnad när det är fråga om jordbruk. Endast det faktum att en fastighetsägare innehar djur på sin fastighet är inte tillräckligt för att berättiga till ersättning eftersom det inte säger något om huruvida en verksamhet bedrivs eller ej.





---

### Rättsfall 3

(NJA 1990 s 676)

Med stöd av 40 § VL spärrade Vägverket en utfart till en riksväg. På grund av detta förordnande miste en fastighetsägare sin ursprungliga utfart. Fastighetsägaren körde ofta tunga arbetsmaskiner hem till sig själv för uppställning. Detta var dock inte något krav från arbetsgivaren och gjordes endast för egen vinning. Fastighetsägaren ägde även själv ett flertal maskiner med vilka han planerat att starta en entreprenadrörelse. Under tjallossningstid får tunga fordon inte köras på den nya anvisade utfarten. Vintertid begränsade plogvallar utrymmet så att maskiner inte kunde föras fram. På grund av dessa olägenheter blev fastighetsägaren tvungen att köpa en ny fastighet för uppställning av maskinerna. Fastighetsägaren hävdade att förordnandet orsakat avsevärt men som avses i 58 § VL. Den yrkade ersättningen innefattade kostnader för inköp och iordningställande av den nya fastigheten. HD dömde att ingen ersättning skulle betalas. Domskälén anger att eftersom de kostnader som fastighetsägaren begärde ersättning för inte hänförde sig till nyttjandet av fastigheterna som drabbats av den stängda anslutningen skulle de inte ersättas.

#### Analys av rättsfall

Rättsfallet berör hurvida ersättning ska betalas för stängning av utfart till allmän väg. Fastighetsägaren blev hänvisad en annan befintlig utfart som fastighetsägaren inte ansåg var acceptabel. Undersökning visade dock att den hade ungefär samma standard som den ursprungliga utfartsvägen.

På grund av att fastighetsägaren inte längre ansåg sig kunna köra de tunga fordonen från jobbet till sin fastighet anskaffade han en annan fastighet som uppställningsplats. Fastighetsägaren hävdade att förordnandet orsakat avsevärt men som avses i 58 § VL och krävde ersättning för inköp och iordningställande av den nya fastigheten. Enligt lagtexten ska ersättning utgå för sådant avsevärt men som medför att fastigheten inte kan nyttjas på ändamålsenligt sätt. Förutom detta ska ersättning för den del av den faktiska kostnaden som överstiger annars nödvändiga väghållningskostnader betalas. Då fastighetsägaren inte hade som krav att köra hem fordon till sin fastighet, eller bedrev en verksamhet som krävde detta, utan endast gjorde det för att underlätta för sig själv kan man inte anse att fastigheten har påverkats på sådant sätt att den inte kan nyttjas ändamålsenligt. Förordnandet har därmed ej orsakat avsevärt men. Kostnaderna för inköp och iordningställande av den nya fastigheten har inget med den ursprungliga fastigheten att göra, varför ersättning av dessa ej betalas. Om man ser till att fastighetsägaren borde vara i samma ekonomiska ställning före och efter stängningen så förstår man att det inte är realistiskt att gå och köpa en annan fastighet för att sedan begära ersättning för detta. Kostnaderna ska gälla den berörda fastigheten för att ersättning ska betalas. Krav på ersättning för kostnader som fastighetsägare har haft för annan fastighet än den som drabbas av en stängd anslutning kommer sannolikt ej att uppstå i projektet i Vallby.

Som i detta rättsfall kan man i projektet i Vallby utreda hur stor graden av påverkan är som fastigheterna utsätts för. Skulle stängning av någon fastighets utfart medföra att fastigheten ej längre kan nyttjas på ändamålsenligt sätt blir den fastighetsägaren berättigad till ersättning för detta.



## Rättsfall 4

### (Hovrätten över Skåne och Blekinge III:259/1967)

Målet gällde ersättning enligt 31 b § AVL. En enskild vägs anslutning till allmän väg hade stängts vilket medfört att en fastighetsägares utfart förlängts från 158 meter till 416 meter. Fastighetsägaren hade yrkat ersättning för fördyring av yttre transporter, ökade underhållskostnader, förlängd mjölktransportväg och minskat saluvärde för fastigheten. Parterna hade enats om storleken på fördyring av tyngre transporter, fördyring av andra nyttokörslor och ökade underhållskostnader för utfartsvägen. Fastighetsägaren yrkade även ersättning för fördyring av bil- och cykelfärder som han hade på grund av jordbruksdriften. Hovrätten fann att dessa transporter var nödvändiga för jordbruket och att fördyringen inte ersatts under övriga ersättningsposter som avser fördyring av transporter.

Fastighetsägaren hade lagt om sitt jordbruksföretag från mjölkproduktion till uppfödning av svin och ungdom innan beslutet om stängning av hans utfart fattades. Fastighetsägaren anförde att omläggningen orsakats av anslutningsförbudet. Omläggningen hade dock inte medfört ett försämrat driftsresultat. Hovrätten ansåg därmed inte att förlängning av mjölktransportvägen medför men vid nyttjandet av fastigheten. Med hänsyn till framtiden ses till utvecklingen inom mjölkproduktionen som kommer att medföra att tankhämtningssystem införs. Detta innebär att mjölken hämtas på gården och därmed kommer en förlängning av mjölktransportvägen inte i framtiden medföra men. Ågodelningsrätten ansåg att laga grund saknades för ersättning av fastighetens värdeminskning. Hovrätten godtog denna bedömning. Hovrätten ansåg att det inte förekom avsevärt men och fastighetsägarens talan lämnades utan bifall.

### Analys av rättsfall

Fastighetsägaren hade lagt om sitt företag på fastigheten på grund av beslutet att stänga anslutningen. Men då omläggningen inte medfört sämre driftsresultat hade inget men uppstått vid nyttjandet av fastigheten. Även om omläggningen inte skett ansåg domstolen att något men inte uppstått på grund av den förlängda mjölktransportvägen eftersom mjölken ändå skulle ha hämtats på gården.

Vid stängning av anslutning ska direkta skador bedömas och inte minskning av fastighetens marknadsvärde. Därmed ersätts inte fastighetens värdeminskning.

Hovrättens beräkningar på det men vid nyttjandet av fastigheten som uppkommit på grund av stängningen visar en kapitaliserad merkostnad på ca 2 500 kr, vilket i dagens penningvärde motsvarar ca 19 000 kr. Detta anses dock inte utgöra avsevärt men enligt HD.

Beräkningar på driftsresultat vid omlagt företag, fördyring av tyngre transporter och andra nyttokörslor samt ökning av underhållskostnader för utfartsvägen har använts som underlag för att bedöma om avsevärt men har uppstått. Det bör nämnas att ingen bedömning av minskning av fastighetens marknadsvärde hade gjorts. Fördyringen har inte satts i relation till företaget, utan verkar bedömas enbart utifrån den beräknade summan. Det nämns inte heller några procentsatser för vad en fastighetsägare bör tåla.

Då det i Vallby förekommer många jordbruksfastigheter är detta rättsfall lämpligt att tillämpa vid bedömning av om jordbruksfastigheterna drabbas av avsevärda men på grund av förlängd utfart. Vi anser att det kan vara lämpligt att jämföra summan av de ökade kostnader som orsakas jordbruksföretaget på grund av den förlängda utfarten med den summa som erhöles i domen och som inte bedömdes som avsevärd.



---

## Referenser

*Ersättningshandboken*, Lantmäteriverket, 1993-07-01, Anders Dahlsjö, Leif Norell, Eije Sjödin

*Land Compensation Act*, 1973, Nutley and Beaumont, Butterworth och co

*Värdering av tomtanläggningar vid intrång*, Kostnadsbanken, Ett supplement till LMV-rapport 1988:17, Dnr 313- 966-92, 1993-01-18, Leif Pierrou (på uppdrag)

*Ersättning vid vägintrång på jordbruksfastigheter*, Förslag till handbok, 1984-09, Vägverket, Juridiska sektionen.

*Översyn av samhällsekonomiska metoder och kalkylvärden på transportområdet*, SIKARapport 2002:4

## Offentligt tryck

BoU 1986/87:1

Prop. 1947:131

Prop. 1971:123

Prop. 1972:111

Prop. 1973:160

Prop. 1985/86:1

SoU 1945:15

SoU 1979:66

## Lagtext

Highways Act

Lov om offentlige veje

Lov om private fællesveje

Sveriges Rikes Lag

---

**Rättsfall**

Hovrätten över Skåne och Blekinge III:259/1967

NJA 1990 s 676

95:9 i lantmäteriets arkiv

87:1 i lantmäteriets arkiv

**Internet**

Brittiska regeringens hemsida, 2002-12-20

Statistiska centralbyråns hemsida, 2003-05-25