



Markåtkomst och ersättning för vägar, järnvägar och kraftledningar i Norden

En översikt över processerna i Danmark, Finland,
Island, Norge och Sverige



Leif Norell

Förord

Rapporten har som syfte att översiktligt beskriva och jämföra processerna för markåtkomst och ersättning i Norden när det gäller allmänna vägar, järnvägar och kraftledningar.

Projektet har beställts av följande styrgrupp: Sören Reeberg Nielsen, Kort- & Matrikelstyrelsen, Danmark, Arvo Kokkonen (ordförande), Lantmäteriverket, Finland, Margrét Hauksdóttir, Fasteignamat ríkisins, Island, Magnar Danielsen, Statens Kartverk, Norge och Lars Jansson, Lantmäteriverket, Sverige.

För att genomföra arbetet har jag haft mycket stor hjälp av en kombinerad referens- och arbetsgrupp, bestående av följande personer: Birgit Kristiansen, Kort- & Matrikelstyrelsen, Danmark, Jukka Lahtinen och Päivi Mattila, Lantmäteriverket, Finland, Ásta Guðrún Beck, Fasteignamat ríkisins, Island, Lars Lobben, Statens kartverk, Norge och Barbro Julstad, Lantmäteriverket, Sverige. Undertecknad, vid Lantmäteriverket i Sverige, har varit projektledare. Referensgruppens arbete har varit outhärligt för att kunna skriva rapporten, inte minst genom det givande mejlutbyte vi haft.

Gruppen har svarat på ett antal frågor i ett frågeformulär, vilka sammanställdes och diskuterades vid en träff på Arlanda i februari 2007. Efter en omarbetning av rapporten gjorde gruppen en förnyad genomläsning och komplettering av rapporten, varefter en preliminär version presenterades vid matrikelchefsmötet i Gävle den 21 maj 2007. De synpunkter som kom fram på mötet ledde till vissa slutliga justeringar i samråd med referensgruppen.

Ett stort tack till er som har varit till hjälp i arbetet!

Gävle den 15 juni 2007

Leif Norell

Innehållsförteckning

| | | |
|----------------------|------------------------|-----------|
| Förord | | 3 |
| Innehållsförteckning | | 5 |
| Sammanfattning | | 7 |
| 1 | Inledning | 9 |
| 1.1 | Syfte | 9 |
| 1.2 | Genomförande | 9 |
| 1.3 | Rapportens uppläggning | 10 |
| 2 | Vägar | 11 |
| 2.1 | Danmark | 11 |
| 2.2 | Finland | 18 |
| 2.3 | Island | 23 |
| 2.4 | Norge | 26 |
| 2.5 | Sverige | 32 |
| 3 | Järnvägar | 36 |
| 3.1 | Danmark | 36 |
| 3.2 | Finland | 39 |
| 3.3 | Norge | 42 |
| 3.4 | Sverige | 45 |
| 4 | Kraftledningar | 51 |
| 4.1 | Danmark | 51 |
| 4.2 | Finland | 54 |
| 4.3 | Island | 58 |
| 4.4 | Norge | 61 |
| 4.5 | Sverige | 65 |

| | | |
|------------|-----------------------------------|-----------|
| 3 | Jämförande sammanställning | 70 |
| 3.1 | Allmänna vägar | 70 |
| 3.2 | Järnvägar | 72 |
| 3.3 | Kraftledningar | 74 |

Sammanfattning

Förenklat kan följande sägas vara karaktäristiskt för markåtkomst- och ersättningsprocesserna i de nordiska länderna.

I *Danmark* är *expropriation* det instrument som genomgående tillämpas när det gäller markåtkomsten för allmänna vägar och järnvägar. Marken förvärvas genom expropriationsförrättning, som sköts av expropriationskommissionen. I de allra flesta fall – med omkring 90-95 % av berörda markägare – uppnås genom förrättningen enighet om ersättningarnas storlek. I övriga fall, 5-10 %, avgörs ersättningsfrågorna av nästa instans, taksationskommissionen, vars beslut kan överklagas till overtaksationskommissionen när det gäller kommunvägar. I fråga om kraftledningar träffas som regel, i omkring 90 % av fallen, överenskommelse om både markåtkomst och ersättning.

I *Finland* har *förrättningsinstitutet* en mycket viktig funktion för att både komma åt marken och lösa ersättningsfrågorna. Det gäller för såväl vägar, järnvägar som större kraftledningar. Överenskommelser innan förrättningen är mycket ovanligt i dessa situationer. Det är inte heller vanligt att man kommer överens inom förrättningens ram, utan lantmäteribrån beslutar efter utredning. Ersättningsfrågorna och andra rättsliga frågor överklagas till nästa instans, jorddomstolen, i relativt liten omfattning; uppskattningsvis 1-2 % av antalet berörda fastighetsägare överklagar.

I *Island* löser man som regel både markåtkomst- och ersättningsfrågorna genom *överenskommelse*. När man inte kommer överens avgörs frågorna av expropriationskommissionen. Det sker i ca 10 % av fallen för vägar och 25 % av fallen för kraftledningar. Överklagande av ersättningsfrågor till högre instans sker mycket sällan.

I *Norge* är graden av *överenskommelse* ännu högre än i Island. Parterna träffar avtal om markåtkomst och ersättning i ca 90-95 % av fallen. Det gäller i princip för såväl vägar, järnvägar som kraftledningar. Kommer man inte överens tillämpas *expropriation* för att komma åt marken och lösa ersättningsfrågorna genom *skjön*. Parterna kan också komma överens om enbart markåtkomsten och låta ersättningsfrågorna lösas av domstol vid skönnsprocessen. Överklagande av ersättningsfrågorna till nästa instans, lagmansrätten, sker i omkring 30 % av skönnsfallen.

I Sverige finns *speciallagar* för vägar och kraftledningar som ger rätt att ta i anspråk marken genom en särskild rättighet, vägrätt respektive ledningsrätt. När det gäller kraftledningar är det ändå ganska vanligt att man kommer överens om markåtkomsten genom servitutsavtal. Ersättningsfrågorna löser man regelmässigt, i omkring 95 % av fallen, genom överenskommelse för både vägar och ledningar. När det gäller järnvägar kan marken tas i anspråk tvångsvis antingen genom lantmäteriförrättning, vilket är det vanliga, eller genom inlösen av domstol. Ersättningsfrågorna klaras ofta av genom överenskommelse. Det förekommer i endast mindre omfattning att man överklagar ersättningsfrågor till högre instans, oavsett om det gäller vägar, järnvägar eller kraftledningar.

Som en *sammanfattande jämförelse* kan sägas att processerna för vägar och järnvägar i Danmark och Finland påminner mycket om varandra i realiteten, trots att de ser något olika ut på papperet. I båda länderna är det sålunda nästan alltid som marken tas i anspråk genom ett myndighetsbeslut med stöd av en lag, nämligen expropriation respektive inlösen. Det är inte heller vanligt att man löser ersättningsfrågorna helt på frivillig väg, dvs. utan inblandning av en beslutande myndighet. I båda dessa länder är det relativt vanligt med överklaganden till en högre instans än den först beslutande vad gäller ersättningarna.

I Norge är det å andra sidan mycket vanligt att avtal träffas vad gäller både markåtkomst och ersättning. Expropriation är mer ett påtryckningsmedel som tillämpas i undantagsfall. Samma gäller för Island, om än inte lika uttalat vad gäller graden av överenskommelse. Överenskommelser är också mycket vanligt för markåtkomst för järnvägar och kraftledningar i Sverige, men för ledningar finns det även modeller med stort inslag av officialbeslut.

Som en särskild iakttagelse kan noteras att det svenska systemet med vägrätt, som innebär att mark får tas i anspråk automatisk när arbetsplanen har vunnit laga kraft, framstår som något av en främmande fågel i den nordiska markåtkomstfaunan.

1 Inledning

1.1 Syfte

Syftet med projektet är att beskriva och jämföra processerna för markåtkomst i Norden när det gäller allmänna vägar, järnvägar och kraftledningar.

Processerna ska beskrivas från det att den för byggandet ansvariga myndigheten eller motsvarande har beslutat om att utbyggnad ska göras till det att marken har blivit tillgänglig, ersättningsfrågorna har hanterats och behövliga förändringar av register eller motsvarande har genomförts.

Enligt projektbeskrivningen ska följande moment behandlas:

1. En stegvis jämförelse av processerna rörande markåtkomst inklusive ersättningsprinciper för intrång och normal tidsåtgång.
2. Beskrivning av inblandade myndigheter och andra aktörer.
3. Olika aktörers roller och arbetssätt.
4. Principerna för finansiering av processen.
5. Särskilda iakttagelser, t.ex. om det finns begränsningar av vilka som har initiativrätt.
6. Överklagandeprocessen.

Arbetet ska resultera i en grov översikt som i sig kan läggas till grund för fördjupningar. Det är viktigare att presentera en förståelig helhetsbild än att ge svar på alla frågor om skiljaktigheter i processerna.

1.2 Genomförande

Efter inledande litteraturstudier skickades en enkät till referenspersonerna från Danmark, Finland, Island och Norge. För Sveriges del har kontakter tagits med Vägverket, Banverket och Svensk Energi för att besvara enkäten, som var uppbyggd kring följande huvudfrågor:

1. Initiering och planering
2. Markåtkomst
3. Ersättning
4. Markbyten
5. Utstakning och inmätning
6. Registrering

Ett första utkast till rapport diskuterade med referensgruppen vid ett möte på Arlanda i slutet av februari 2007. Det resulterade i dels en ganska genomgripande förändring av rapportens disposition, dels behov av kompletteringar i vissa avseenden.

Ett andra utkast blev klart i slutet av mars, vilket sedan skickades till referensgruppen för synpunkter. Efter en omarbetning och komplettering redovisades rapporten på det nordiska matrikelchefsmötet i Gävle den 21 maj 2007. De synpunkter som kom fram där ledde till vissa smärre justeringar.

1.3 Rapportens uppläggning

Den inledande sammanfattningen tar sikte på att redovisa vissa karaktäristiska egenskaper för markåtkomst- och ersättningsprocesserna i respektive land. En mycket översiktlig jämförelse görs också av de olika länderna.

I rapportens huvudavsnitt, kapitel 2, behandlas processerna land för land, uppdelat på vägar, järnvägar och kraftledningar. Det är enbart en beskrivande framställning. Ambitionen har ändå varit att ta upp samma typ av frågor för varje land, vilka framgår av underrubrikerna för respektive land. Det har dock inte alltid varit så lätt att uppfylla denna målsättning eftersom processerna skiljer sig åt i olika avseenden.

I kapitel 3 görs en sammanfattande jämförelse i tabellform av huvuddragen i processerna. Det ligger i sakens natur att det har blivit en mycket översiktlig och schabloniserad jämförelse.

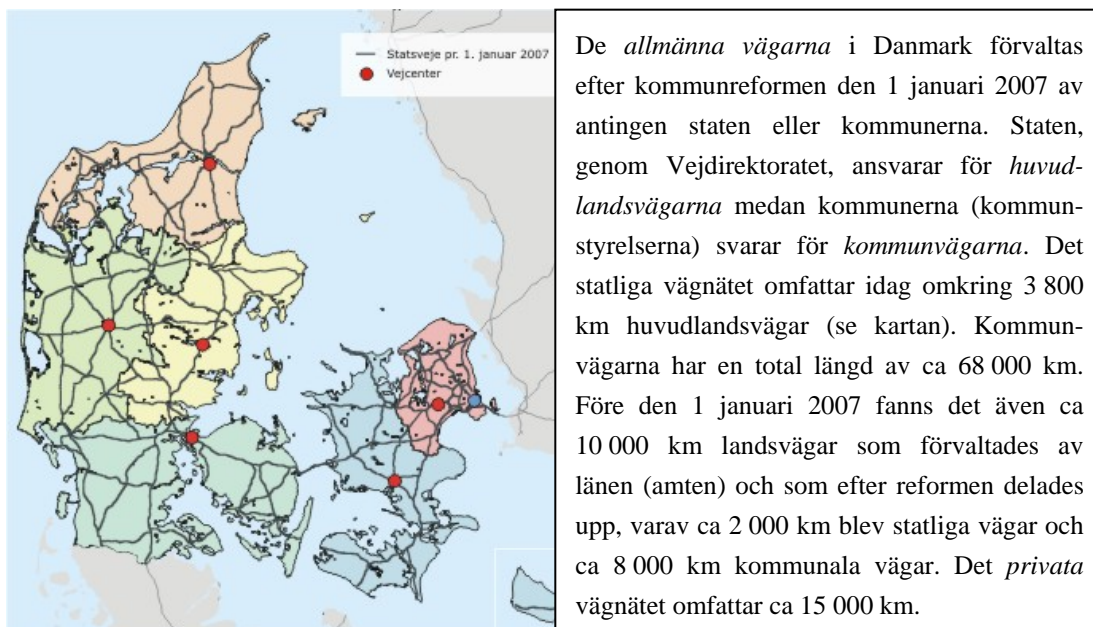
När det gäller skrivsättet bör påpekas att det inte har gjorts några källhänvisningar. De faktauppgifter och liknande som redovisas kan således vara hämtade från olika håll, både från litteratur, Internet och framför allt uppgifter från referensgruppen. Med hänsyn till rapportens översiktliga karaktär har inte heller hänvisning gjorts till relevanta lagparagrafer.

När det gäller de punkter ovan som projektet ska behandla, kan redan här sägas att tidsåtgången inte har behandlats. Anledningen är att det är en ganska komplex fråga, som kan variera mycket från fall till fall. Om denna fråga ska belysas, krävs en mer fördjupad undersökning.

2 Vägar

Med vägar avses här *allmänna vägar*, närmare bestämt riksvägar, landsvägar och liknade vägar som staten, eller i vissa fall kommunen, har ansvar för vad gäller anläggande och drift. Begreppen och ansvarsfördelningen är något olika i olika länder. Inledningsvis beskrivs därför i korthet vad som gäller för respektive land i detta avseende.

2.1 Danmark



Initiering och planering

Transport- och energidepartementet har ett övergripande ansvar för vägnätet i Danmark. Det bestäms genom lagstiftning vilka vägar som ska vara allmänna och vilka av dessa som ska utgöra huvudlandsvägar. Kommunstyrelsen bestämmer vilka privata vägar som ska vara kommunvägar. Respektive förvaltningsmyndighet – *Vejdirektoratet* eller *kommunstyrelsen* – ansvarar för initiering, planering, byggande och drift av huvudlandsvägar respektive kommunvägar.

Innan en ny väg byggs utarbetas en *vägplan* som tar hänsyn till andra planer och motstående intressen. Planer för huvudlandsvägar och kommunvägar ska upprättas i samråd med berörda kommuner. Förvaltningsmyndigheten ska presentera planen och dess konsekvenser för berörda markägare och myndigheter, vilka ges möjlighet att yttra sig över planförslaget.

För huvudlandsvägar ska vägplanen *fastställas* av transport- och energiministern. Detta sker genom att det läggs fram ett lagförslag i Folketinget om att vägen ska byggas (eller i förekommande fall läggas ner). Genom lagen ges transport- och energiministern dels rätt att genomföra de föreslagna ändringarna av vägnätet, dels rätt att förvärva den mark som behövs för vägen samt rätt till nödvändiga rådighetsinskränkningar på berörda fastigheter. Detaljprojektering sker först när lagen har antagits.

Markåtkomst

Vägplanen ger rätt att ta i anspråk marken med *äganderätt*. Det är ingen automatisk rätt, utan det behövs antingen expropriation eller ett avtal om markåtkomsten. Till övervägande del, i ca 95 % av fallen, sker markåtkomsten genom *expropriation*. Expropriationen sker genom en *expropriationsförrättning*. I fråga om huvudlandsvägar ansvarar expropriationskommissionen för förrättningen och när det gäller kommunvägar sköts expropriationen av kommunstyrelsen (kommunalbestyrelsen).

Expropriation för *huvudlandsvägarna* sker normalt efter reglerna i lagen om statlig expropriation.¹ *Expropriationskommissionen* leds av kommissarien för det aktuella området (Jylland eller öarna) och består dessutom av två statliga och två kommunala medlemmar samt även av en särskild representant för den kommun som berörs av expropriationen. Kommissionen bistås av en av Transport- och energiministern utsedd privatpraktiserade lantmätare, en så kallad *ledande lantmätare* (ledande landinspektör), som också har som uppgift att svara för ändringar i fastighetsregistret (matrikeln).

När Vejdirektoratet har gjort en utstakning av den nya vägen håller kommissionen, efter kungörelse i lokaltidningar, en *besiktningsförrättning* på stället (åstedsforretning). Kommissionen hämtar in synpunkter från berörda sakägare och gör en prövning av projektet. Efter det att kommissionen har godkänt projektet utfärdar förrättningslantmätaren en arealförteckning och en expropriationsplan. Därefter hålls expropriationsförrättningen, då kommis-

¹ Lovbekg. nr. 672/1999 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

sionen diskuterar ärendet med varje fastighetsägare, beslutar om expropriationens omfattning och slutligen behandlar ersättningsfrågorna.

Expropriationskommissionens beslut om markåtkomst för huvudlandsvägar kan inte överklagas till högre instans. Frågan om expropriationen är laglig kan dock tas upp av domstolarna inom sex månader.

Expropriation för *kommunvägarna* sker efter reglerna i lagen om allmänna vägar². Expropriationsförrättningen sköts av *kommunstyrelsen*, som normalt består av en praktiserande lantmätare (landinspektör).

Kommunstyrelsen ska hålla en *förrättning på platsen* (åstedsforretning), då intrånget ska klarläggas för alla berörda fastigheter. Innan dess ska förrättningen med minst fyra veckors varsel ha kungjorts i lokaltidningar samt arealförteckning och expropriationsplan ska ha lagts fram för granskning. På förrättningssammanträdet ska fastighetsägarna ges möjligheter att komma med förslag till ändringar eller synpunkter på ersättningsarnas storlek. Därefter beslutar kommunstyrelsen om expropriationen och de närmare förutsättningar som ska gälla samt upprättar förslag om ersättningar. Beslutet sänds till parterna tillsammans med de avtal som har träffats under eller i anslutning till sammanträdet.

Kommunstyrelsens beslut kan *överklagas* till transport- och energiministern vad gäller rättsliga frågor.

Kostnaden för expropriationen betalas av staten när det gäller huvudlandsvägar och av kommunen när det gäller kommunvägar.

Ersättning

I de allra flesta fall – med omkring 90-95 % av markägarna – uppnås genom förrättningen enighet om ersättningsarnas storlek. Processen för att bestämma ersättningar och överklagande är dock något olika för huvudlandsvägar och kommunvägar.

När det gäller *huvudlandsvägarna* tar expropriationskommissionen fram ett förslag på ersättningar, vilket markägarna har två veckor på sig att godkänna. Om de inte gör detta tar kommissionen fram ett beslut om ersättning som skickas till markägarna. Detta sker i omkring 5-10 % av fallen. Av dessa accepteras omkring en fjärdedel, medan övriga överklagas till *taksationskommissionen*.

² Lovbekg. nr. 671/1999, som ändret ved lov nr. 583/2005 og lov nr. 538/2006.

För *kommunvägarna* gäller, att i de fall då kommunstyrelsens förslag till ersättningar inte accepteras, vilket ska ske inom fyra veckor, ska kommunstyrelsen låta *taksationskommissionen* avgöra ersättningsfrågan. Detta sker i omkring 5 % av fallen. Taksationskommissionen består av tre ledamöter, en av transport- och energiministern utsedd ordförande och två ledamöter utsedda av kommunen.

Taksationskommissionens beslut kan *överklagas* till *overtaksationskommissionen*. Det sker i omkring två tredjedelar av de ärenden som avgörs av taksationskommissionen. Overtaksationskommissionen består av fem ledamöter, en ordförande och två fasta medlemmar, vilka är utsedda av transport- och energiministern, samt två ledamöter utsedda av kommunen.

Både taksationskommissionen och overtaksationskommissionen bistås av en praktiserande lantmätare.

När det gäller *markägarnas kostnader* för domstolsprocessen så utbetalas som regel samtidigt med ersättningen ett skönsmässigt bestämt belopp, såvida man inte har avtalat om annat. Ersättning kan också betalas för nödvändiga kostnader för sakkunnigt biträde.

Tillträde

Marken får tillträdas när expropriationsbeslutet har meddelats till markägarna. Detta kan ofta vara vid en tidpunkt innan ersättningen har betalats ut. Det finns inget krav om att förskott ska betalas i sådana fall, men det händer ofta att förskott ändå betalas ut.

Ersättningsprinciper

Enligt grundlagen ska *full ersättning* betalas. Vid bestämmande av ersättningen för mark eller byggnader som tas i anspråk tas hänsyn till såväl marknadsvärdet, avkastningsvärdet som återanskaffningsvärdet. Intrång på restfastigheten (ulemper) och inkomstbortfall (driftstab) ersätts också. Miljöskador (buller etc.) ersätts enligt grannelagsrättsliga regler, vilket i princip innebär att markägaren måste tåla vanliga störningar.

Markbyten

Det är vanligt att det görs markbyten eller reglering av mark till intilliggande fastigheter, speciellt med tanke på att det ofta är jordbruksmark som berörs i Danmark. Vid byggande av såväl huvudlandsvägar som kommunvägar ska Vejbestyrelsen, efter samråd med Landbruksministeriet, ta initiativ till sådana skadeförebyggande åtgärder och överväga om och hur de ska genomföras.

Markbytena sker genom registrering av de överförda arealerna i fastighetsregistret (matrikeln) på grundval av expropriationskommissionens beslut.

Inmätning och registrering

Omedelbart efter expropriationsbeslutet svarar expropriationskommissionen (kommunstyrelsen) för att expropriationen skrivs in i inskrivningsregistret (tingboken) för berörda fastigheter. Detta sker genom att man översänder den arealförteckning som har utarbetats av lantmätaren.

När vägen är färdigbyggd anmodar Vejbestyrelsen den ledande lantmätaren att svara för att förändringar i fastighetsindelningen registreras i fastighetsregistret (matrikeln). Vägens gränser ska märkas ut med godkända gränsmärken och mätas in. Kort & Matrikelstyrelsen svarar för registrering av vägfastigheterna i fastighetsregistret på grundval av de dokument som utarbetas av lantmätaren, varefter styrelsen informerar inskrivningsmyndigheten (tinglysningsmyndigheten) och kommunstyrelsen om registreringen. Vidare registreras även nya och upphävda servitut med anledning vägen.

Förvaltningsmyndighetens rätt till förvärvade arealer är alltså säkrad genom registrering i fastighetsregistret (matrikeln). Den exproprierade marken, dvs. de delar av fastigheter som inte förs till angränsande fastigheter, skrivs in i inskrivningsregistret (tingboken) tillsammans med registreringen i fastighetsregistret (matrikeln) och sänds till inskrivningsdomaren.

I fastighetsregistret åsätts de allmänna vägarna inte någon fastighetsbeteckning, utan de identifieras med ett ”litra”. Följande utdrag visar en del av en motorväg söder om Skanderborg.

WebMatriklen - Microsoft Internet Explorer

Adress: http://webmat-intern.kns.dk/

MILJØMINISTERIET
Kort & Matrikelsystemet

Matr. nr.: 7000e Ejerlav: 1070952 Horndrup By, Tåning Vælg vejnavn >

Find Kommune: 746 Skanderborg Kommune

Matrikeloplysninger:

Horndrup By, Tåning
 Ejerlav: 1070952
 Matr. nr.: 7000e
 Beregning: s
 Areal: 105330 m²
 Vejareal: 105330 m²
 Jordforureningsforhold efter jordforureningsloven ikke oplyst
motorvej Horsens N. - Nybro
 Journalnr.: U1985/55368
 Ændringsdato: 01.jul.1987

[Vurderingsoplysninger](#)
[Vis kort](#)

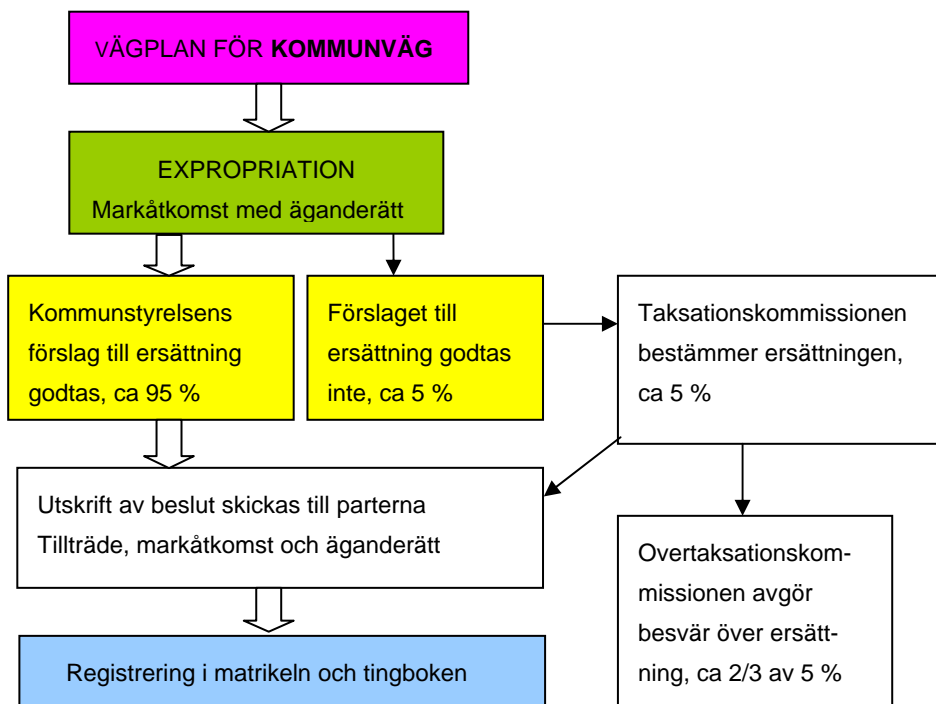
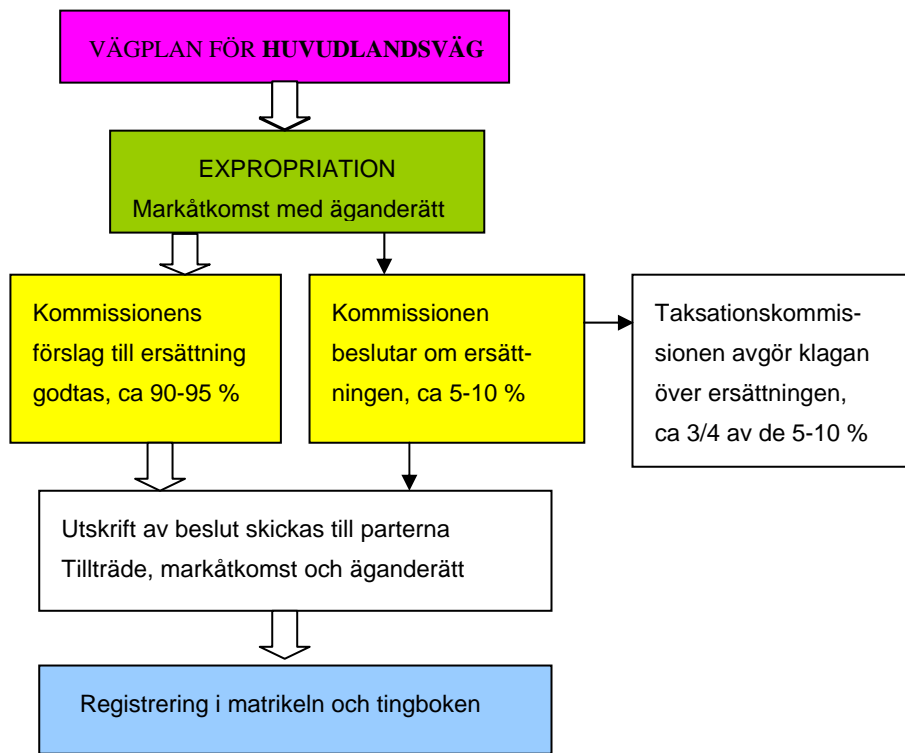
Matr. nr.: 7000e Ejerlav: Horndrup By, Tåning (1070952) Areal: 105330m²

Temaer: Strand_klit Jordforurening_V1 Jordforurening_V2 Landbrug Kystlinie Bygninger

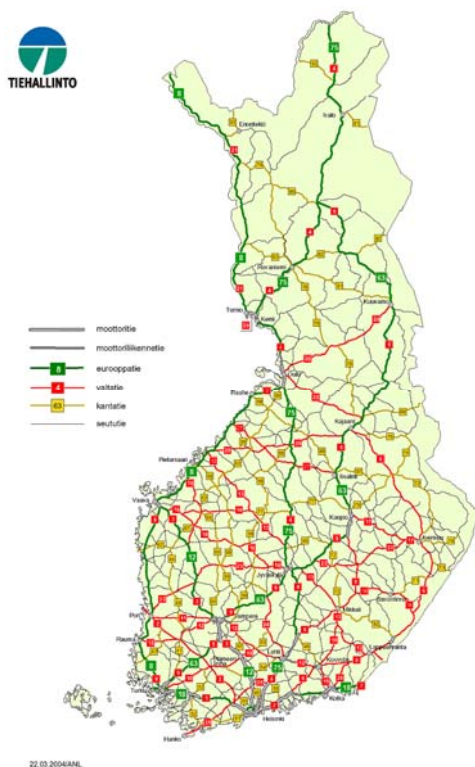
Lidført Internet

Sammanfattning av processen för vägar i Danmark

Processen är något olika beroende på om det är fråga om anläggning av en huvudlandsväg eller en kommunväg (se även figurerna nedan). I båda fallen ska en vägplan upprättas. Marken tas i anspråk med äganderätt. Detta sker till övervägande del, i ca 95 % av fallen, genom expropriationsförrättning. För huvudlandsvägarna sköts expropriationen av den statliga expropriationskommissionen, för kommunvägarna svarar kommunstyrelsen för expropriationen. Markägarna godtar som regel, i ca 90-95 % av fallen, de förslag till ersättningar som expropriationsmyndigheten presenterar vid förrättningen. I övriga fall beslutar myndigheten själv om ersättningen. Överklaganden av ersättningarna till taksationskommissionen görs i ca 70-75 % av de fall där myndigheten beslutar om ersättningen. Vägarna registreras slutligen i matrikeln och tingboken.



2.2 Finland



Det finska vägnätet omfattar landsvägar, kommunala gator och enskilda vägar. Hela vägnätets längd är ca 454 000 km. Av denna längd är de enskilda vägarnas och skogsbilvägarnas andel 350 000 km och kommunernas gatunät 26 000 km. Den totala längden statliga *landsvägar*, som *Vägförvaltningen* ansvarar för är ca 78 000 km. Av dessa utgör ca 13 000 km huvudvägar (rött och grönt på kartan), varav ca 700 km motorvägar. Här behandlas processen för landsvägarna.

Initiering och planering

Vägförvaltningen, som är väghållningsmyndighet för landsvägarna i Finland, initierar byggandet av nya vägar och ombyggnader av befintliga vägar. Planeringsskedet börjar med en *utredningsplan*, som innehåller bl.a. en utredning av behovet av en landsväg samt av de alternativ som granskats och en bedömning av verkningarna av vägen. Vidare görs en miljökonsekvensbedömning och en översiktlig fastighetskonsekvensbeskrivning.

Därefter ska en *vägplan* utarbetas och godkännas. I vägplanen bestäms vägens sträckning och gränserna för vägområdet. Den innehåller därutöver de viktigaste detaljerna, såsom skydds- och frisiktsområden, diken broar och andra anordningar som hör till vägen. Vidare görs i vägplanen en mer detaljerad *fastighetskonsekvensbeskrivning* för att utreda behov av att anlägga enskilda vägar samt markbyten.

Markägarna och övriga sakägare har möjlighet att delta i beredningen av utrednings- och vägplanen och komma med synpunkter och anmärkningar innan planerna godkänns. Över beslutet om godkännande av utrednings- och vägplanen kan markägarna *anföra besvär* hos förvaltningsdomstolen.

Markåtkomst

Med stöd av den godkända *vägplanen* har Vägförvaltningen rätt att ta i anspråk de områden som har anvisats i vägplanen och de rättigheter som grundas på planen. Vägförvaltningen löser normalt in vägmarken med *äganderätt*. Dessutom kan annan mark reserveras för vägen, antingen varaktigt – så kallade biområden – eller för den tid som vägbygget pågår. Dessa områden tas i anspråk med *vägrätt*, som kan sägas vara en i tiden obegränsad nyttjanderätt. Vägrätt, ej äganderätt, tillämpas även i vissa andra speciella situationer, t.ex. när vägen går på en bro eller i en tunnel.

Markåtkomsten sker genom *landsvägsförrättning*, efter ansökan av Vägförvaltningen. En landsvägsförrättning är en inlösningsförrättning och grundar sig på Landsvägslagen, som trädde i kraft i början av år 2006. Markåtkomst genom avtal, dvs. köp, förekommer normalt inte i Finland när det gäller vägmark. Undantaget är om mark med byggnader behöver tas i anspråk, då Vägförvaltningen i de allra första fall köper in fastigheterna.

Det statliga *Lantmäteriverket* (lantmäteribyråerna) svarar för förrättningen. Förrättningen handläggs av en opartisk *inlösningskommission*, som består av en förrättningsingenjör förordnad av lantmäteribyrån och två gode män valda av kommunfullmäktige. Vägförvaltningen betalar förrättningskostnaderna.

Markägarna kan *överklaga* (söka ändring) inlösningskommissionens beslut till *jorddomstolen* vid tingsrätten. Jorddomstolen består av en lagfaren ordförande, en jordrättsingenjör och två nämndemän. Huvudregeln i fråga om rättegångskostnader, dvs. advokatkostnader och liknande, är att den förlorade parten ska ersätta den vinnande partens kostnader.

Nästa besvärsinstans är Högsta domstolen, under förutsättning att den beviljar prövningstillstånd.

Ersättning

Ersättningen för den mark som tas i anspråk beslutas vid landsvägsförrättningen av *inlösningskommissionen*. I regel bestämmer kommissionen ersättningarna utan något särskilt yrkande, men markägarna – eller annan sakägare exempelvis arrendator – har rätt att komma med yrkanden. Yrkandet kan framställas skriftligen eller muntligen till inlösningskommissionen. Det

förekommer alltså nästan aldrig att det träffas avtal om ersättningar, varken före eller under förrättningen, med undantag för inlösen av bebyggda fastigheter då normalt köp tillämpas.

I vissa fall, vid omfattande vägprojekt då det är viktigt att snabbt bestämma ersättningar för mark som tas i anspråk, kan inlösen behandlas som *två separata förrättningar*. Ersättningen för marken och andra uppenbara skador kan då bestämmas så snart marken har tillträtts. Vid den andra förrättningen klaras mer svårvärderade frågor av, t.ex. ersättning för buller etc.

Sakägarna har även rätt till ersättning för sina kostnader i samband med förrättningen. Det kan gälla t.ex. inkomstbortfall i samband med förrättningen, resekostnader eller ombudskostnader.

Sakägarna kan besvära sig över ersättningsbeslutet, se ovan under markåtkomst. I omkring 15 % av antalet förrättningar sker överklaganden, varav de flesta frågorna gäller ersättningsbesluten. Uppskattningsvis 1-2 % av det totala antalet berörda sakägare överklagar.

Tillträde

Områden som anvisas i vägplanen tas i besittning vid det första förrättnings-sammanträdet eller vid den tidpunkt som bestäms vid förrättningen. Normalt ligger tillträdet före tidpunkten för utbetalning av slutlig ersättning. Markägaren kan i så fall yrka *förskott* på ersättningen, ett belopp som får uppgå till högst 75 % av den uppskattade slutliga ersättningen.

Ersättningsprinciper

Enligt inlösningslagen är grundprincipen att ersättning ska betalas med *fullt belopp* för förlusten. I första hand ska *marknadsvärdet* (gängse pris) ersättas, och om inte detta täcker hela förlusten blir det aktuellt att ersätta avkastningsvärdet eller kostnadsvärdet. Vid vägintrång ska *skada på restfastigheten* ersättas. *Företagsskada* (buller etc.) ersätts endast om den är betydlig samt varken orts- eller allmänvanlig.

I praktiken tillämpas ofta normer eller liknande schablonmetoder vid värderingen. Vid intrång i skogsmark och jordbruksmark finns det etablerade värderingsnormer. Lantmäteriverket har gett ut anvisningar för värderingen.

Markbyten

Vid landsvägsförrättningen ska inlösningskommissionen utreda förutsättningarna för markbyten eller ensidiga ägoregleringar i syfte att minska skadorna. Det är vanligt med mindre omfattande ägoregleringar. Det nor-

mala är att Vägförvaltningen och markägarna är överens om åtgärderna, men under vissa förutsättningar finns det möjligheter till ägoregleringar utan markägarens samtycke.

Om olägenheterna inte kan avhjälpas kan Vägförvaltningen eller markägarna kräva ett beslut om att markområdet i fråga ska *lösas in* av Vägförvaltningen.

Vid större vägprojekt förekommer det att Vägförvaltningen i förväg köper in mark som lämpar sig för markbyten. Det finns egentligen inga formella möjligheter, men det görs ändå.

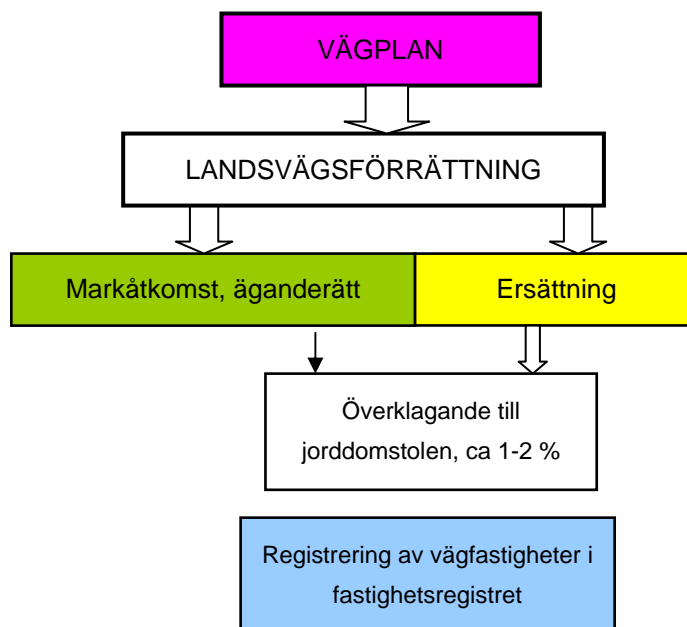
Inmätning och registrering

Områden som tas i anspråk permanent utmärks med bestående råmärken. Inmätningen sker samtidigt med att vägen stakas ut. Vägområdet ritas ut på förrättningskartan. Av kartan framgår också skydds- och frisiktsområden m.m. Kartan samt koordinats- och råmärkesförteckningen arkiveras.

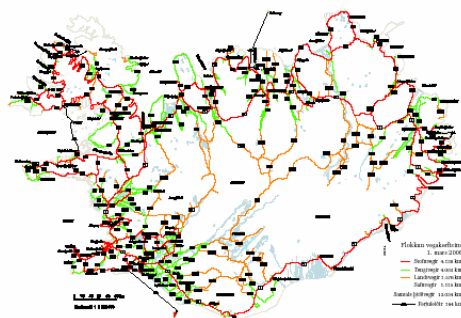
Landsvägarna *registreras* som fastigheter i *fastighetsregistret* i enlighet med landsvägsförrättningen. Registreringen görs när förrättningen har vunnit laga kraft. En förrättning är lagakraftvunnen när besvärstiden för förrättningen har löpt ut eller – om besvär anförts över förrättningen – då besvären slutligt har avgjorts. Trots att besvär över förrättningen har anförts, kan en landsvägsförrättning antecknas i fastighetsregistret för de fastigheter som besväret inte gäller eller i vissa fall enligt registerförarens anhållan med tillstånd av jorddomstolens ordförande.

Sammanfattning av processen för vägar i Finland

Vägplanen bestämmer vägens sträckning och gränserna för vägområdet. Marken tas i anspråk med äganderätt – eller med vägrätt för vissa speciella ändamål – genom landsvägsförrättning, som utförs av de statliga lantmäteribyråerna. Vid förrättningen bestäms också ersättningarna till markägarna. Vägförvaltningen har således inte hand om markåtkomst- och ersättningsfrågorna. Ungefär 1-2 % av antalet berörda markägare överklagar förrättningen till jorddomstolen. Vägfastigheterna registreras i fastighetsregistret.



2.3 Island



Det isländska vägnätet består av dels statliga landsvägar, dels allmänna och privata gemensamma vägar. *Vejdirektoratet* svarar för byggande och skötsel av de statliga landsvägarna. Kommunerna svarar för de allmänna vägarna. Dessa vägar, som har en längd av ca 13 000 km, ska binda samman landets olika regioner. Här behandlas processen för de statliga vägarna.

Initiering och planering

Trafikministern är högsta förvaltningsmyndighet över vägarna. Det statliga landsvägarna administreras av *Vejdirektoratet*, i enlighet med väglagens (vejloven) bestämmelser. Initiativet till vägutbyggnader framgår av en *väghandlingsplan*, som ska godkännas av Alltinget och som utgör grunden för den fortsatta detaljplanläggningen och projekteringen.

Därefter är det *kommunernas* uppgift, i samråd med *Vejdirektoratet*, att genom sin planläggning bestämma var de enskilda vägarna ska ligga. När vägens sträckning är klar i den kommunala planeringen, gör *Vejdirektoratet* en bedömning av om det behövs en miljökonsekvensbeskrivning. Om så är fallet är det *Planstyrelsens* uppgift att utvärdera de miljömässiga konsekvenserna. Vägprojektet ska i det sammanhanget också offentliggöras, varvid markägarna kan komma med synpunkter på det. *Planstyrelsens* beslut kan *överklagas* till miljöministern och vidare till domstol (herredsätten). Först efter det att *Planstyrelsens* beslut har vunnit laga kraft kan *Vejdirektoratet* ansöka om tillstånd hos kommunen att starta anläggningsarbetet.

Markåtkomst

Vägmarken tas i anspråk med *äganderätt* (fullständig egendomsrätt). Enligt expropriationslagen ska *Vejdirektoratet* i första hand försöka förvärva marken genom *överenskommelse* innan man ansöker om expropriation. I de allra flesta fall, med uppskattningsvis ca 90 % av berörda markägare, träffas överenskommelse om att förvärva marken. I dessa fall ska inskrivning,

tinglysning, ske för att förvärvet ska bli giltigt mot tredje man, men i verkligheten är det sällan som inskrivning görs.

I resterande ca 10 % av fallen sker *expropriation* efter ansökan av Vejdirektoratet. Expropriationen handläggs av *expropriationskommissionen*. Kommissionen utses av justitieministern och består som regel av tre personer; en domare (ordförande) och två sakkunniga, varav en är teknisk specialist och den andra sakkunnig när det gäller fastighetsvärdering.

Processen går i huvudsak till på så vis, att vid en inledande förhandling informeras markägarna om vad saken gäller och det görs som regel också syn (åstedsforretning). Därefter ges parterna tillfälle att komma med synpunkter och yrkanden, t.ex. om ersättning, varefter kommissionen kan besluta om tillträde och ersättningar. Expropriationskommissionen tar inte ställning till vägens sträckning, utan prövar bara vilken ersättning som ska betalas och att markåtkomsten är juridiskt riktig i övrigt.

Kommissionens beslut kan *överklagas* till domstol. Första instans är häradsrätten (herredsrätten), sista instans Högsta domstolen.

Ersättning

I de allra flesta fall, ca 90 %, är parterna överens om ersättningarna eftersom man som framgått ovan ska försöka träffa avtal i så stor utsträckning som möjligt. *Expropriationskommissionen* beslutar om ersättningen när parterna inte kommer överens.

Markägarna kan *överklaga* beslutet till domstol, nämligen häradsrätt och Högsta domstolen. Överklagande till första instans sker i uppskattningsvis en tredjedel av de fall där kommission beslutar om ersättning, dvs. motsvarande 3-4 % av samtliga ersättningsärenden.

Tillträde

Expropriationskommissionen kan besluta om tillträde innan ersättningsfrågan är avgjord. Markägaren kan i så fall begära att det ställs säkerhet för ersättningen.

Ersättningsprinciper

Enligt grundlagen är fastighetsägaren tillförsäkrad rätt till *full ersättning*. Domstolarna tillämpar dock inte någon sträng måttstock när det gäller att avgöra vad som är ekonomiskt skada vid expropriation. Vid värdering av mark som tas i anspråk utgår man i första hand från *marknadsvärdet*, i andra

hand avkastningsvärdet. Dessutom ersätts andra ekonomiska skador, exempelvis skador på restfastigheten i form av försvårad brukning.

Markbyten

Markbyten eller liknade åtgärder i skadeförebyggande syfte förekommer knappast i Island.

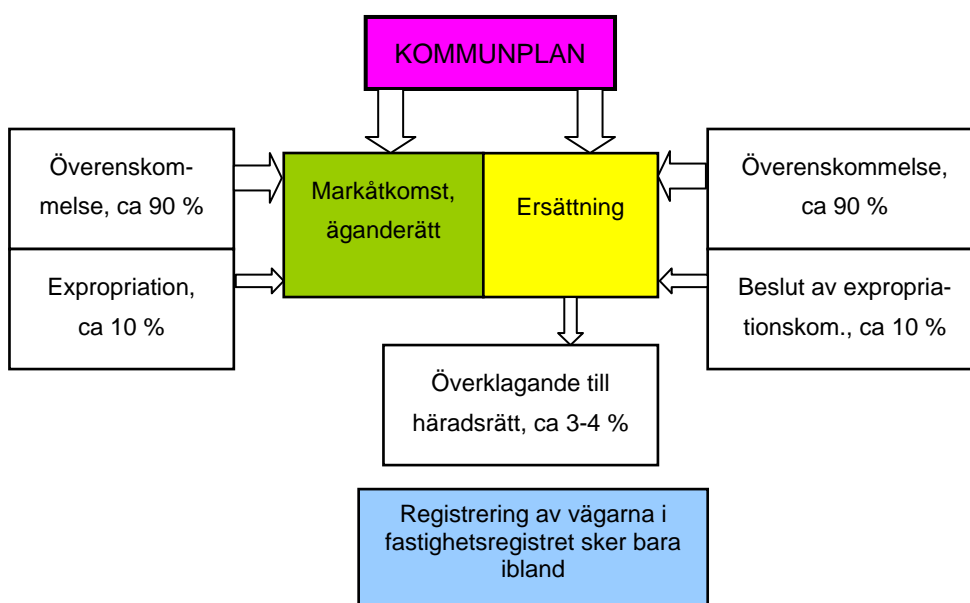
Inmätning och registrering

När markåtkomsten, genom överenskommelse eller expropriation, är klar utarbetas en karta med koordinater. Vägarna kan registreras i fastighetsregistret (matrikeln) genom inskrivning, (tinglysning) av tillkommande arealer. Tinglysningen görs av en statlig tjänsteman, *syslomanen*. I praktiken är det dock sällan som det sker tinglysning av vägmarken.

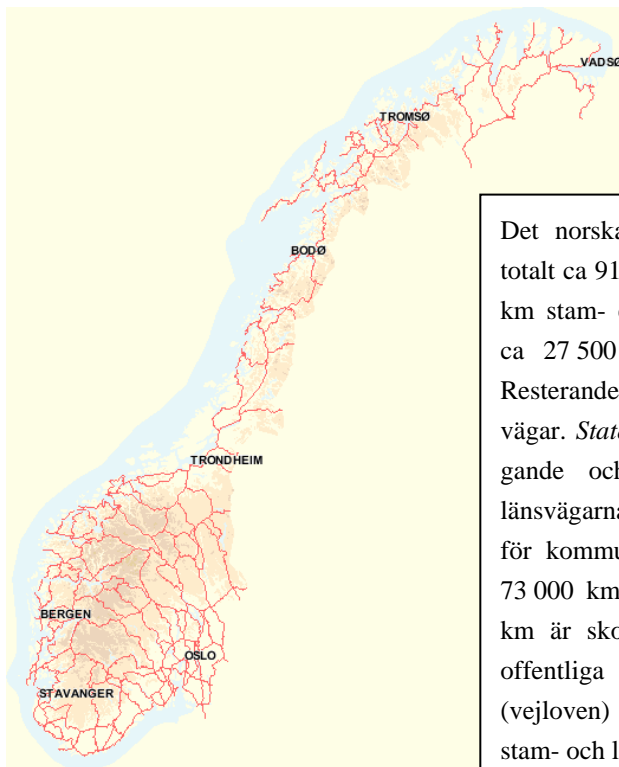
Huvudlandsvägarna registreras hos Statens vägväsen.

Sammanfattning av processen för vägar i Island

Kommunen bestämmer vägens sträckning i sin detaljplanering. Marken tas i anspråk med äganderätt. Överenskommelse om att förvärva marken och om ersättningen träffas med omkring 90 % av berörda markägare. I övriga fall tillämpas expropriation som sköts av expropriationskommissionen. I ungefär en tredjedel av expropriationsfallen, motsvarande 3-4 % av berörda markägare, överklagas förrättningen till häradsrätten. Vägfastigheterna registreras sällan i fastighetsregistret.



2.4 Norge



Det norske offentliga vägnätet omfattar totalt ca 91 500 km. Av detta är ca 27 000 km stam- eller riksvägar (se kartan) och ca 27 500 km länsvägar (fylkesvägar). Resterande 37 000 km är kommunala vägar. *Statens vegvesen* har ansvaret byggande och drift av riksvägarna och länsvägarna, medan kommunerna ansvarar för kommunvägarna. Dessutom finns ca 73 000 km enskilda vägar, varav 46 000 km är skogsbilvägar. Bestämmelser om offentliga vägar finns i väglagen (vejloven) Här beskrivs processen för stam- och länsvägar.

Initiering och planering

Planeringen för omläggning och byggande av allmänna vägar görs enligt reglerna i *plan- och bygglagen*. Det finns krav på att det upprättas en detaljplan, *reguleringsplan*, för att mark ska få tas i anspråk för vägar. Innan detaljplanen tas fram bestäms vägens sträckning genom en *översiktsplan*, där olika sträckningar studeras. Det krävs en miljökonsekvensbeskrivning om det är en fyrfältsväg, en annan väg med en längd över 10 km eller en investering över 500 miljoner kronor.

Initiativet till planering av riksvägar och länsvägar ligger formellt hos *Statens vegvesen*, men eftersom kommunen är planmyndighet kan det i praktiken bli fråga om tre alternativa förfaranden när det gäller *detaljplanen*:

- (1) Planarbetet baseras helt på plan- och bygglagens ordinarie regler, dvs. kommunen har ansvaret för såväl planarbete, planbehandling som planfastställelse.

- (2) Statens vegvesen utför det praktiska planarbetet, kommunen svarar för planbehandling och planfastställelse.
- (3) Statens vegvesen utför både planarbete och planbehandling, kommunen svarar för enbart planfastställelsen.

Berörda fastighetsägare och andra som har ett rättsligt intresse får under planprocessen möjlighet att ge synpunkter på förslaget till detaljplan. Senare kan de till länsstyrelsen (fylkesmannen) *överklaga* kommunens beslut om detaljplan.

Markåtkomst

Med stöd av godkänd detaljplan (reguleringsplan) kan vägmarken tas i anspråk. Upplåtelseformen är *äganderätt*. Det sker inte någon automatisk överlåtelse av äganderätten med stöd av planen, utan det görs antingen genom *avtal* eller *expropriation*.

Det vanliga är att parterna kommer *överens* om markförvärv och ersättning. Statens vegvesen uppger att *köp av marken* görs i omkring 95 % av fallen. Statens vegvesen kan även köpa mark innan detaljplanen är klar, om vägens sträckning är klar enligt översiktplanen. Speciellt inom jordbruksområden kan det vara värdefullt att kunna köpa mark på ett tidigt stadium för att marken sedan kan användas för markbyten.

Det förekommer i vissa fall att man träffar avtal om enbart markåtkomsten och löser ersättningsfrågan senare i domstol, så kallat *arbeidstillåtelse*. På så vis blir det möjligt att starta vägbygget tidigare. Denna process tillämpas i ca 2-3 % av fallen.

För resterande 2-3 % av fallen tillämpas *expropriation*. Tillstånd till expropriation, vilket söks av Statens vegvesen (de fem regionvägscheferna), grundas på detaljplanen. Någon ytterligare prövning av tillåtligheten och avvägning mellan nyttan av expropriationen och skadan den medför behövs inte. Expropriationstillståndet kan överklagas till Vägdirektoratet.

Efter det att beslutet om expropriation har fattats, har Statens vegvesen ett år på sig att begära *expropriationsskjønn*. Detta är en domstolsprocess, som är något förenklad jämfört med vanliga tvistemålsprocesser, där både markåtkomst- och ersättningsfrågorna klaras av. Första instans i skjönnsprocessen är *tingsrätten*, som också brukar kallas skjönnsrätten i det här sammanhanget. Rätten består av en domare och normalt två eller fyra, i undantagsfall sex, lekmän. Lekmännen kan i viss grad vara tillsatta efter parternas speciella önskemål om kunskaper etc.

Tingsrättens beslut kan *överklagas* till *lagmansrätten*, vars dom i vissa fall kan tas upp till prövning av *Högsta domstolen* (Høysterett).

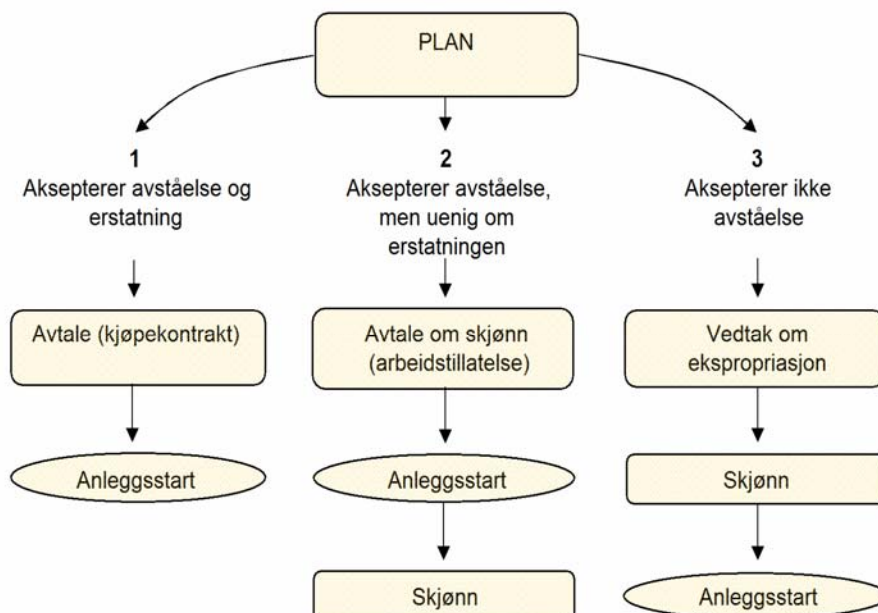
I tingsrätten betalar exproprianten (Statens vegvesen) markägarnas *ombudskostnader*. Det finns dock vissa begränsningar, t.ex. att markägarna måste samordna anlitandet av advokat. I lagmansrätten får markägarna ersättning för sina ombudskostnader bara om de får högre ersättning eller om de hade en rimlig grund att överklaga. De behöver som huvudregel inte betala motpartens processkostnader, oavsett utgången i målet, såvida rätten inte anser att det var orimligt av markägarna att begära prövning i högre instans.

Ersättning

Ersättningarna till markägarna för den mark som tas i anspråk och övrigt intrång klaras alltså av genom överenskommelse i omkring 95 % av fallen, dvs. då köp tillämpas för att komma åt marken.

I övriga fall, inkluderande de när man kommer överens om att få starta vägbygget (arbeidstillatelse), bestäms ersättningen genom skjønnsprocessen. Se ovan om denna process.

Statens vegvesen uppskattar att omkring 20-25 % av tingsrätternas domar om ersättning överklagas till lagmansrätten (overskjønn). Siffran är dock relativt osäker eftersom det inte finns någon aktuell statistik.



Figuren ovan, som är hämtad från en broschyr utgiven av Statens vegvesen, ger en översikt över alternativa sätt för markåtkomst och ersättning för allmänna vägar i Norge. Alternativ 1 gäller för ca 95 % av fallen, alternativ 2 och 3 i vardera 2-3 % av fallen.

Tillträde

I de fall man inte kommer överens om tillträdet, får tillträde enligt *huvudregeln* i väglagen ske först när skönnsdomen har vunnit laga kraft. Ett rättskraftigt skönnsmedför dock ingen skyldighet för väghållaren att ta marken i anspråk. Denne måste uttryckligen förklara att man tänker fullfölja expropriationen enligt de villkor som har bestämts vid skönnet. Det normala är att Statens vegvesen och markägarna kommer överens om tillträde och utbetalning av ersättningen.

Det finns även möjlighet till *tvångsvis förhandstillträde* enligt expropriationslagen (oreigningsloven). För att detta ska vara tillåtet måste exproprianten kräva skönnsförhandling inom tre månader. Vidare ska förskott betalas ut om markägaren begär det; vanligtvis brukar ca 90 % av beräknad slutlig ersättning betalas ut som förskott.

Ersättningsprinciper

Huvudprincipen enligt grundlagen är att fastighetsägaren ska få *full ersättning*. Enligt expropriationslagen har fastighetsägaren rätt till ersättning för det högsta värdet av *marknadsvärdet* och *avkastningsvärdet*. Vidare finns en undantagsregel som säger att återanskaffningsvärdet kan ersättas i vissa fall. Förutom värdet av själva marken ska *skador på restfastigheten (ulemper)* ersättas. *Företagsskada*, buller etc., ersätts om den grannelagsrättsliga tålighetsgränsen är uppnådd, dvs. vanliga störningar ersätts som regel inte.

Vid frivillig överenskommelse är målet att ersättningen bör bli samma som vid skönns, då expropriationslagens regler ska följas. I realiteten finns det dock utrymme för förhandlingar då avtal träffas, vilket i vissa fall kan leda till en högre ersättning.

Vid exempelvis intrång på jordbruksfastigheter tillämpas som regel schabloner för att beräkna ersättning för försvårad brukning, längre ägoavstånd etc.

Markbyten

Det finns lagliga möjligheter till sekundär expropriation (makeskifte), dvs. expropriation av mark från andra fastigheter än de som berörs av vägen, i syfte att ersätta markförlust med mark från andra fastigheter. Som förutsätt-

ning gäller att skadan totalt sett blir mindre än vad som annars skulle ha varit fallet. Denna tvångsåtgärd torde dock ha använts i endast mindre omfattning.

Markbyten (jordskifte) eller ensidig marköverföring förekommer däremot oftare som skadeförebyggande åtgärd. Sådana åtgärder blir aktuellt främst då jordbruksmark berörs. Åtgärderna kan genomföras mot markägarnas vilja. Lagstiftningen, *jordskiftesloven*, ger nämligen möjligheter för Statens vegvesen att söka om så kallat *utbyggingsjordskifte*. Även de berörda markägarna kan kräva markbyten och att de bekostas av Statens vegvesen.

Markbytena handläggs av *jordskifterätterna*, som leds av en jordskifte-domare. Statens vegvesen svarar för kostnaderna att genomföra markbytena.

Statens vegvesen kan som tidigare nämnts också köpa in mark på ett tidigt stadium för en markreserv som kan användas i samband med markbytena. Markreserven kan användas både som ersättningsmark för den mark som tas i anspråk och för att underlätta markbyten.

Inmätning och registrering

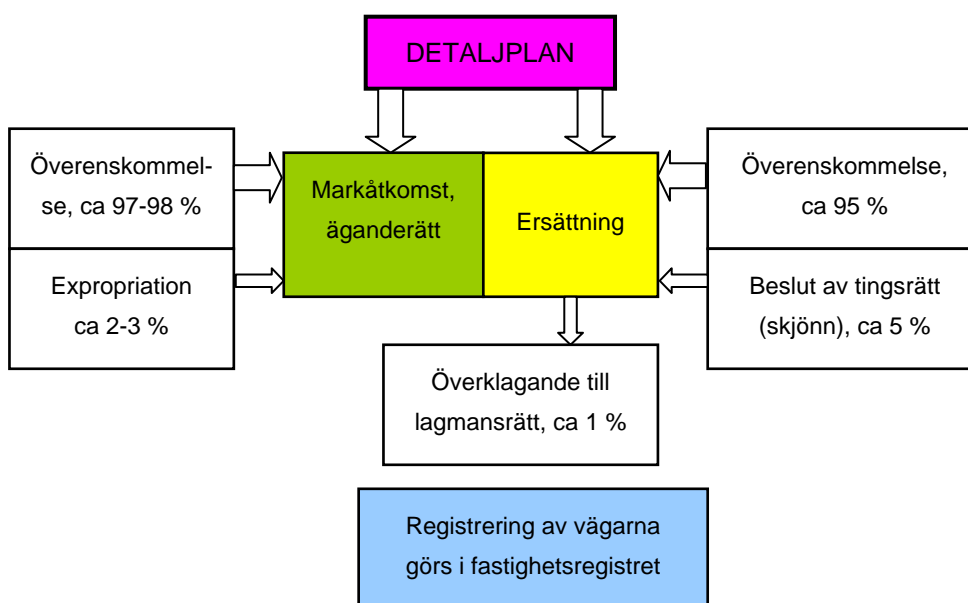
Inmätning av nya gränser mellan vägmarken och intilliggande fastigheter görs som regel i samband med att det hålls en kart- och delningsförrättning, som den kommunala fastighetsbildningsmyndigheten (oppmålingsmyndigheten) ansvarar för. Statens vegvesen har i många kommuner ett avtal om att själv sköta inmätningen. Om jordskifteretten håller skjønn i samband med att vägen byggs, så kan rätten göra en inmätning om det är nödvändigt för att klarlägga gamla gränser och lägga fast de nya gränserna efter vägens tillkomst.

Vägarna blir normalt *registrerade* enbart i GAB (Grunneiendom-, Adresse- och Boligregister). Man registrerar att det har skett en kart- och delningsförrättning eller gränsjustering på den fastighet som förvärvet har skett ifrån.

Vägfastigheterna blir alltså inte *inskrivna* (tinglysta) som egna fastigheter med en fastighetsbeteckning i inskrivningsregistret (grunnboken).

Sammanfattning av processen för vägar i Norge

Vägens sträckning bestäms i kommunal detaljplan (reguleringsplan). Marken tas i anspråk med äganderätt. I de allra flesta fall, med ca 95 % av berörda markägare, träffas överenskommelse om att förvärva marken och om ersättningen. Med övriga markägare kommer man i ungefär hälften av fallen överens om tillträdet till marken men inte om ersättningen, som bestäms genom skjönnsprocessen vid tingsrätten. I resterande ca 2-3 % av fallen tillämpas expropriation för att komma åt marken och även klara av ersättningsfrågorna. Omkring 20-25 % av tingsrättens ersättningsdomar, motsvarande ca 1 % av samtliga berörda markägare, överklagas till lagmansrätten. Vägfastigheterna registreras i fastighetsregistret (GAB).



2.5 Sverige



I Sverige finns det nära 100 000 km *allmänna vägar*. Med allmän väg menas sådan väg som har anlagts enligt *väglagen*. Normalt är staten i form av *Vägverket* ansvarig väghållare. Det finns även ca 37 000 km *kommunala* gator och vägar, som huvudsakligen är belägna inom tätorter och för vilka kommunen är huvudman. Dessutom finns det ca 280 000 km *enskilda* vägar, vilka förvaltas av samfällighetsföreningar eller enskilda fastighetsägare. Här behandlas processen för de allmänna, statliga, vägarna.

Planering och initiering

Enligt bestämmelserna i väglagen svarar *Vägverket* som regel för initiering och planläggning av nya vägar. När en ny väg ska byggas inleds processen med en *förstudie*, som klarlägger förutsättningarna för den fortsatta planeringen. Samråd ska ske med berörda länsstyrelser, kommuner, andra myndigheter samt ideella föreningar som företrädar bl.a. miljö- och naturvårdsintressen. Samrådet sker ofta i ett par etapper, förberedande och slutligt samråd, i syfte att klarlägga motstående intressen. Nästa steg är en *vägutredning*, som tas fram som underlag för bedömning av alternativa vägsträckningar. Även en miljökonsekvensbeskrivning ingår i vägutredningen.

När vägens sträckning har klarlagts upprättas slutligen en *arbetsplan*, i vilken anges den mark som behöver tas i anspråk. Arbetsplanen ska normalt ställas utför granskning, varefter den fastställs av *Vägverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om dessa båda instanser har olika uppfattningar blir det regeringen som fastställer arbetsplanen.

Berörda markägare kan hos regeringen *överklaga* *Vägverkets* beslut om fastställelse av arbetsplan. När den processen är klar, eventuellt efter justering av arbetsplanen, vinner planen laga kraft.

Markåtkomst

Byggandet av vägen får enligt väglagen påbörjas omedelbart när beslutet om fastställelse av arbetsplanen har vunnit laga kraft. Det behövs alltså inte något ytterligare beslut, t.ex. ett expropriationstillstånd, för att komma åt marken och sätta igång vägbyggandet. Några överenskommelser om markåtkomst behöver följaktligen inte heller träffas.

När väghållaren tar marken i anspråk med stöd av vägplanen uppkommer automatiskt en särskild rättighet, *vägrätt*, som kan sägas vara en i tiden obegränsad nyttjanderätt. Någon förändring av fastighetsindelningen sker därför inte. Vägrätten innefattar rätt för väghållaren att dels bestämma över markens användning under den tid som vägrätten består, dels tillgodogöra sig grus eller liknande alster som finns inom vägområdet.

Ersättning

Vägverket har egen marklösenpersonal som i så stor utsträckning som möjligt försöker lösa ersättningsfrågorna på frivillig väg. Man kommer också *överens* med markägarna om ersättningar i de allra flesta fall, omkring 98-99 % av fallen. Som regel tillämpar man etablerade normer eller värderingsmetoder när det gäller att bestämma ersättning för intrång på jord- och skogsbruksfastigheter.

I de fall man *inte kommer överens* om ersättningen, i omkring 1-2 % av fallen, vilket ofta kan gälla speciella ersättningsfrågor av typen företagskada (buller etc.), bestäms ersättningen av *domstol* efter det att markägaren har väckt talan vid domstolen. Den första instansen, *fastighetsdomstolen*, består av två jurister och ett fastighetsråd med fastighetsekonomisk kompetens. Markägaren behöver inte betala några rättegångskostnader (advokat-kostnader) oavsett utgången i målet, dvs. vare sig egna eller Vägverkets kostnader. Domstolens egna kostnader belastar aldrig parterna. Markägaren eller Vägverket kan överklaga fastighetsdomstolens dom till *hovrätten*, som består av tre jurister och ett fastighetsråd, och i sista hand till *Högsta domstolen*. Om fastighetsägaren överklagar till dessa båda högre instanser och förlorar får han/hon svara för sina egna rättegångskostnader.

Tillträde

Tillträde får ske omedelbart när arbetsplanen har vunnit laga kraft. Tillträde sker alltså innan ersättningen är bestämd genom avtal eller, i undantagsfallen, beslutad av domstol. Om ersättningsfrågan går vidare till domstol, kan förskott på ersättningen begäras av markägaren i enlighet med expropriationslagens principer.

Ersättningsprinciper

Enligt grundlagen ska ersättning betalas för *förlusten* när egendom avstås. De närmare ersättningsreglerna finns i expropriationslagen, som väglagen och många andra speciallagar hänvisar till. Vid intrång av vägar ska intrångsersättningen motsvara fastighetens *marknadsvärdeminskning*. Övriga ekonomiska skador ersätts också, t.ex. personliga skador samt eventuella skillnader mellan minskningen av avkastningsvärdet och marknadsvärdet. *Företagsskador* – buller, utsiktsstörningar och andra immissioner – ersätts om de inte är bagatellartade eller orsakas av vanliga störningar.

Rent praktiskt brukar man vid vägintrång bestämma marknadsvärdeminskningen med utgångspunkt från dels värdet av den mark som tas i anspråk, dels intrång på restfastigheten. Vid intrång på exempelvis jordbruksfastigheter kan det senare slaget av skador bestå av försvårad brukning, längre ägoavstånd etc.

Det ligger i sakens natur att ersättningsnivån vid frivillig överenskommelse ligger generellt något högre än ”tvångsnivån”. I enstaka fall kan ersättningen med all sannolikhet bli väsentligt högre, i syfte att undvika en tids- och kostnadskrävande domstolsprocess.

Markbyten

Markbyten eller liknande skadeförebyggande åtgärder förekommer relativt ofta när det gäller jordbruksmark, mera sällan när det gäller skogsmark. Åtgärderna sker vanligen genom fastighetsreglering enligt fastighetsbildningslagen vid lantmäteriförrättning. Förrättningen handläggs av lantmäterimyndigheten, som normalt består av en förrättningslantmätare men kan i undantagsfall dessutom bestå av två gode män. Vägverket betalar förrättningskostnaderna. Vägverket har möjlighet att enligt fastighetsbildningslagen ta *initiativ* till tvångsvisa markbyten, men detta är mycket en ovanlig åtgärd. Det normala är att markbyten grundas på frivilliga avtal.

Vägverket har inga formella möjligheter att skaffa en *markreserv* för att användas som ersättningsmark eller användas som ”morot” i samband med markbyten. Liksom i Finland förekommer det ändå i realiteten att Vägverket i vissa fall på frivillig väg köper in jordbruksfastigheter utefter en blivande motorväg, t.ex. om det blir ett stort intrång på fastigheten. Enligt väglagen finns det dessutom, vid ett stort intrång, lagliga möjligheter att lösa in hel eller del av fastighet. Detta markinnehav kan sedan användas som ersättningsmark och som en markreserv för att underlätta markbyten.

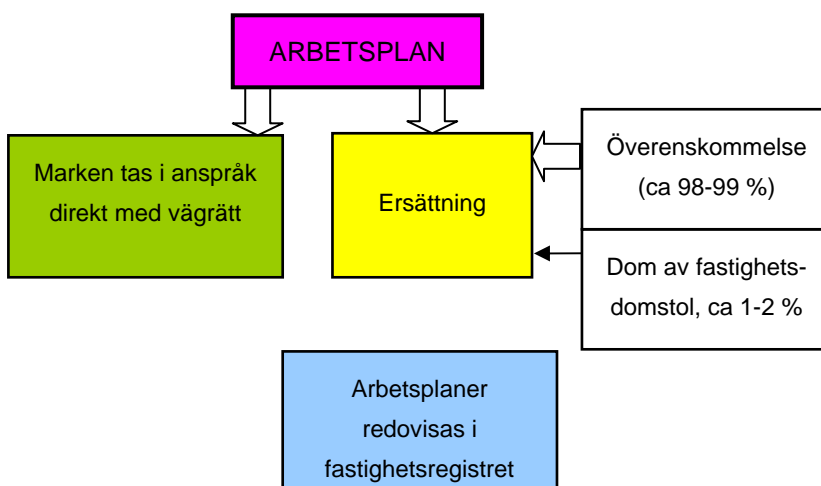
Inmätning och registrering

När vägen är byggd tas en så kallad relationsritning fram där alla väganordningar mäts in och redovisas. Arbetet utförs och bekostas av Vägverket, som även arkiverar dessa ritningar. Ingen utmärkning i terrängen görs av det område som omfattas av vägrätten.

Lagakraftvunna arbetsplaner redovisas i fastighetsregistret. Vägverket har inget eget komplett register över arbetsplanerna. Vägrätter redovisas inte i fastighetsregistret, men däremot byggnadsförbud intill vägarna. I fastighetsregistrets registerkarta redovisas vägarna således enbart i form av topografiskt information.

Sammanfattning av processen för vägar i Sverige

Vägens sträckning bestäms genom en vägutredning. Därefter tas en arbetsplan fram, som ger rätt att omedelbart ta i anspråk den mark som behövs för vägen. Marken upplåts med vägrätt, som är en i tiden obegränsad nyttjanderätt. Vägverket träffar överenskommelse om ersättningarna för markupplåtelsen med omkring 98-99 % av markägarna. I övriga fall avgörs ersättningen av domstol; första instans är fastighetsdomstol. Arbetsplanerna redovisas i fastighetsregistret.



3 Järnvägar

Kapitlet behandlar markåtkomst för de statliga järnvägarna. I samtliga nordiska länder ägs större delen av järnvägsnätet av statliga verk.

3.1 Danmark



Det danska statliga järnvägsnätet omfattar ca 2 300 km järnväg (se kartan). Sedan år 1990 förvaltas de statliga järnvägarna av *Banedanmark*. De danske Statsbaner (DSB) svarar för trafiken på järnvägarna. Under vissa förutsättningar kan även andra aktörer få tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet. *Trafikstyrelsen* har hand om de statliga uppgifterna vad gäller planläggning och utbyggnad av järnvägsnätet, vilket bl.a. innefattar utarbetande av förslag till projektering av nya järnvägar enligt järnvägslagen (jernbaneloven).

Initiering och planering

Det är *Trafikstyrelsen* som initierar utbyggnad och planering av nya järnvägar i enlighet med järnvägslagen (jernbaneloven). Vid planeringen ska hänsyn tas till andra arealintressen i det öppna landskapet. I nödvändig omfattning ska andra myndigheter ges möjlighet att ge synpunkter på projektet innan lagförslaget om att bygga (eller lägga ner) järnvägen läggs fram i Folketinget. Genom lagen får Trafikstyrelsen, via transport- och energidepartementet, rätt att dels företa de föreslagna förändringarna av järnvägsnätet, dels förvärva den mark och utfärda de rådighetsinskränkningar som behövs för vägen.

Detaljplanering och detaljprojektering sker först när lagen har antagits. Processen är i princip samma som för huvudlandsvägar, jfr avsnitt 2.1

Markåtkomst

Med stöd av detaljprojekteringen blir det möjligt att genom expropriation komma åt marken med *äganderätt*. Processen vid expropriation, överklagande etc. är likadan som för huvudlandsvägar, jfr avsnitt 2. Beroende på geografisk belägenhet sköts expropriationen av antingen expropriationskommissionen i Jylland eller på öarna. Kommissionen bistås av en av Transport- och energiministern utsedd privatpraktiserande lantmätare, en så kallad *ledande lantmätare* (ledende landinspektör) för DSB i hela landet.

Ersättning

I princip samma grad av överenskommelse och överklagande etc. gäller som för huvudlandsvägar. Kommissionens förslag till ersättningar godtas av minst 90 % av de berörda markägarna.

Tillträde

Se avsnitt 2.1.

Ersättningsprinciper

Samma ersättningsprinciper gäller som för allmänna vägar, se avsnitt 2.1.

Markbyten

Det sker ofta markbyten. Expropriationskommissionen ska i så stor utsträckning som möjligt genom beslut se till att man gör markbyten eller lägger avskuren mark till angränsande fastigheter. Trafikstyrelsen tar initiativ till dessa åtgärder efter samråd med jordbruksdepartementet. Se avsnitt 2.1 om processen i övrigt.

Inmätning och registrering

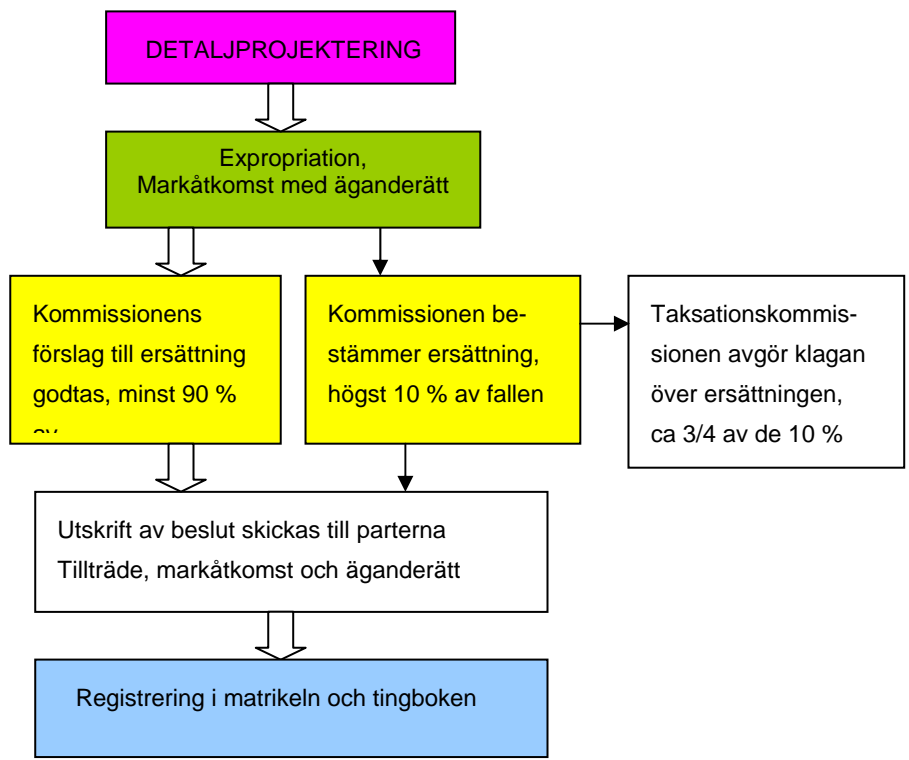
Expropriationsbeslutet för berörda fastigheter skrivs in inskrivningsregistret (grunnboken).

DSB och Banedanmark har en av regeringen utsedd ledande lantmätare (ledende landinspektör), som ansvarar för inmätning och registrering av gränserna för järnvägarna. När järnvägen är anlagd ska infrastrukturförvaltaren snarast anmoda den ledande lantmätaren att svara för att förändringar i fastighetsindelningen registreras i fastighetsregistret (matrikeln). Järnvägens gränser ska *märkas ut* med godkända gränsmärken och mätas in.

Kort & Matrikelstyrelsen svarar för *registrering* av järnvägfastigheterna i fastighetsregistret på grundval av de dokument som utarbetas av lantmätaren, varefter styrelsen informerar inskrivningsmyndigheten (tinglysningen) och kommunstyrelsen om registreringen.

Sammanfattning av processen för järnvägar i Danmark

Marken för järnvägar tas i anspråk med äganderätt med utgångspunkt från en detaljprojektering. Markåtkomsten sker till övervägande del genom expropriationsförrättning, som den statliga expropriationskommissionen svarar för. Markägarna godtar som regel, i minst 90 % av fallen, de förslag till ersättningar som kommissionen presenterar vid förrättningen. I övriga fall bestämmer kommissionen ersättningen. Överklaganden av ersättningarna till taksationskommissionen görs i ca 75 % av de sistnämnda fallen. Järnvägarna registreras i matrikeln och tingboken.



3.2 Finland



Det finska järnvägsnätet har en längd av ca 5 800 km, varav ca 2 600 km är elektrifierat. Den myndighet som svarar för utbyggnad och underhåll av nätet är *Banförvaltningscentralen*.

Idag tillämpas inlösningslagen för markåtkomst och ersättning. Den januari 2008 träder en ny järnvägslag i kraft, som motsvarar landsvägslagen. Då kommer processen att bli i princip identisk med den som beskrivits för vägar i avsnitt 2.2. Här beskrivs i korthet vad som gäller idag.

Initiering och planering

Banförvaltningscentralen tar initiativ till planeringen av banor. Statsrådet beslutar idag om tillstånd till inlösen av marken för järnvägsområdena. Markägaren kan anföra besvär över tillståndet till högsta domstolen. När den nya järnvägslagen träder i kraft år 2008 blir det krav på utredningsplan och järnvägsplan.

Markåtkomst

Idag skaffas marken för järnvägar genom inlösen enligt inlösningslagen. Detta sker vid *inlösningsförrättning* genom ett beslut av inlösningskommis-sionen. Processen, överklagande etc. är likartat som gäller för landsvägar, se avsnitt 2.2.

Ersättning

Ersättningen bestäms vid inlösningsförrättningen. Avtal träffas nästan aldrig, även om det är möjligt enligt inlösningslagen. Omkring 15-20 % av förrättningarna, motsvarande ca 1-2 % av berörda fastighetsägare, överklagas till jorddomstolen vid tingsrätten.

Tillträde

Det vanliga är att marken tas i anspråk med förhandstillträde, dvs. innan ersättningen har slutligen reglerats. Markägarna kan begära förskott i så fall. Jämför avsnitt 2.2.

Ersättningsprinciper

Samma principer som för landsvägar, se avsnitt 2.2.

Markbyten

Samma förfarande gäller som för landsvägar, se avsnitt 2.2.

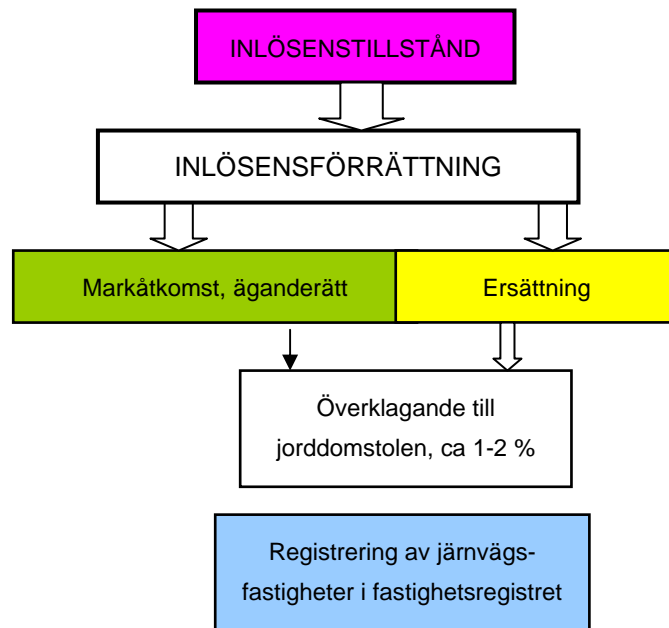
Inmätning och registrering

Järnvägsområdena utmärks med permanenta råmärken (rösen). Med hjälp av det material som en konsult eller lantmäteribyrån tar fram, kompletteras förrättningskartan vid inlösningsförrättningen. Kartan samt koordinats- och råmärkesförteckningen arkiveras.

Järnvägarna *registreras* som fastigheter i *fastighetsregistret* i enlighet med vad som gäller för landsvägsförrättningen.

Sammanfattning av processen för järnvägar i Finland

Idag tillämpas inlösningsförrättning för att ta i anspråk mark och bestämma ersättningar. Marken tas i anspråk med äganderätt genom förrättningen, som utförs av de statliga lantmäteribyråerna. Den 1 januari 2008 träder den nya järnvägslagen i kraft, vilket kommer att innebära att processen blir identisk den som gäller för vägar (se figuren i avsnitt 2.2). Den huvudsakliga skillnaden gentemot dagens inlösningsförrättning består i att det enligt järnvägslagen blir krav på utredningsplan och järnvägsplan. Järnvägfastigheterna registreras i fastighetsregistret. Dagens process kan beskrivas med följande figur.



3.3 Norge



Det norske statliga järnvägsnätet har en längd av omkring 4 100 km, varav 220 km är dubbelspår. Det finns 700 tunnlar och 2 800 broar. Den myndighet som svarar för utbyggnad och underhåll av järnvägsnätet är *Jernbaneverket*.

Processen för planering och markåtkomst är i princip samma som för allmänna vägar. Här redovisas främst de skillnader som finns, i övrigt se beskrivningen om vägar i avsnitt 2.4.

Initiering och planering

Jernbaneverket tar normalt initiativ till och tar fram underlag för planeringen. Planeringsprocessen följer plan- och bygglagens bestämmelser om översiktplan och detaljplan etc., se avsnitt 2.4. Miljökonsekvensutredning för järnvägar krävs om investeringen överstiger 500 miljoner kronor.

Markåtkomst

I princip samma process som för vägar, se avsnitt 2.4. Marken tas alltså i anspråk med äganderätt.

Det är mycket vanligt att markåtkomsten sker genom överenskommelse. Som exempel kan nämnas att vid utbyggnaden av dubbelspår mellan Sandvik och Asker träffades avtal om markåtkomst och ersättning med ca 90 % av de totalt drygt 300 markägarna.

I de fall man inte kommer överens blir det fråga om expropriation (jfr figur 2.4), vilket sker på ansökan av järnbanedirektören.

Ersättning

Jfr ovan samt avsnitt 2.4.

Tillträde

Se avsnitt 2.4.

Ersättningsprinciper

Se avsnitt 2.4.

Markbyten

Se avsnitt 2.4.

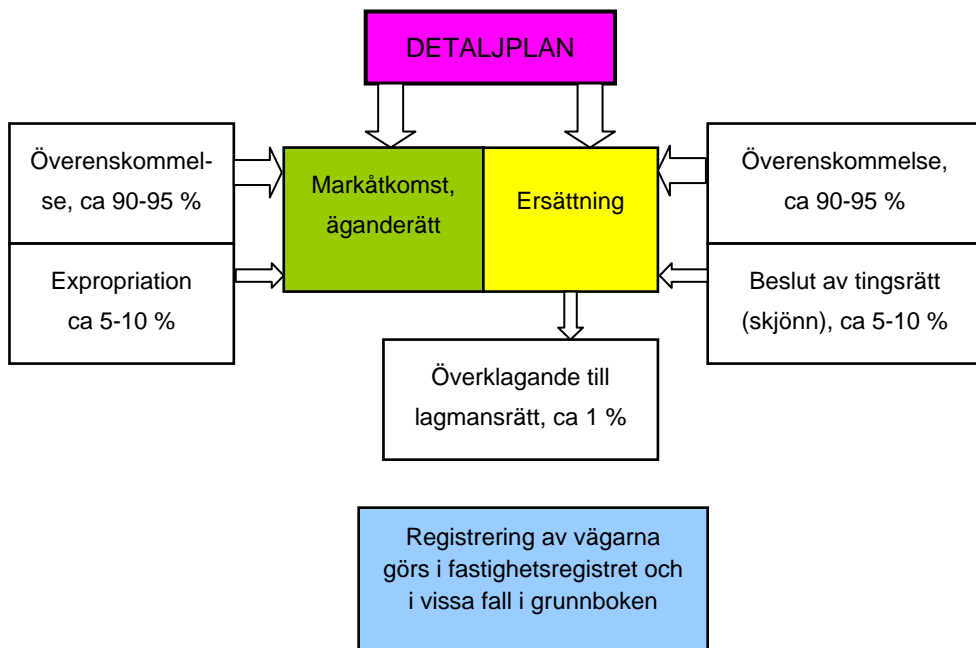
Inmätning och registrering

Jfr avsnitt 2.4. En skillnad mot vägar finns på så vis, att Jernbaneverket inte har något avtal med kommunerna för inmätning av den mark de köper. Kommunerna står för kart- och delningsförrättningen samt inmätningen.

En annan skillnad jämfört med vägar är att vissa järnvägsfastigheter blir inskrivna (tinglysta) som egna fastigheter med en fastighetsbeteckning i inskrivningsregistret (grunnboken). Detta gäller särskilt fastigheter med stationsbyggnader. Skillnaden mot vägar har historiska orsaker; från början var marken ofta gratis för vägar men inte för järnvägar, som man var tvungen att förvärva med äganderätt. Samtliga järnvägsfastigheter blir dessutom registrerade i GAB (Grunneiendom-, Adresse- och Boligregister).

Sammanfattning av processen för järnvägar i Norge

Processen för järnvägar är i huvudsak samma som för allmänna vägar. Järnvägens sträckning bestäms i detaljplanen (reguleringsplanen). Marken tas i anspråk med äganderätt. I de allra flesta fall, med ca 90-95 % av berörda markägare, träffas överenskommelse om att förvärva marken och om ersättningen. I övriga fall tillämpas expropriation för att komma åt marken och klara av ersättningsfrågorna. Järnvägsfastigheterna registreras i fastighetsregistret (GAB). En skillnad mot vägar är att järnvägsfastigheter dessutom i vissa fall skrivs in som egna fastigheter i grunnboken.



3.4 Sverige



Det svenska statliga järnvägsnätet omfattar totalt omkring 11 700 km trafikerad järnväg. Längden elektrifierade spår är ca 9 500 km och dubbelspår 1 700 km. *Banverket* är den myndighet som sedan år 1988 ansvarar för byggande, drift och förvaltning av det statliga järnvägsnätet. Banverket äger också sedan år 2002 landets statliga järnvägsfastigheter. Trafiken på järnvägarna sköts till större delen av *Statens Järnvägar* och till viss del av andra bolag.

Planering och initiering

Planeringsprocessen för järnvägar påminner i princip om processen för allmänna vägar. Det finns sedan år 1996 en speciallag, *lagen om byggande av järnväg*, som reglerar planerings- och markåtkomstprocessen etc. Vid byggande av en ny järnväg, eller större omläggningar av en befintlig järnväg, genomför Banverket som ett första steg en *förstudie*. Samråd ska ske med bl.a. berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som företrädare miljö- och naturvårdsintressen. Om förstudien visar på att alternativa järnvägssträckningar behöver studeras, så är nästa steg att genomföra en *järnvägsutredning* som redovisar olika utbyggnadsalternativ. Utredningen

ska även innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och övriga uppgifter som behövs för att kunna utvärdera och välja alternativ.

När sträckningen är klar upprättas slutligen en *järnvägsplan*. Planen ska bl.a. redovisa den mark som behöver tas i anspråk och om tillfälliga nyttjanderätter behöver bildas. Planen ska normalt ställas ut för granskning, varefter den fastställs av Banverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Banverket och länsstyrelsen har olika uppfattningar, fastställer regeringen järnvägsplanen. Berörda markägare kan *överklaga* beslutet om fastställelse hos regeringen.

Markåtkomst

Med stöd av järnvägsplanen kan järnvägsmarken tas i anspråk, vilket görs med *äganderätt*. Till skillnad mot vad som gäller enligt en arbetsplan för allmänna vägar leder en järnvägsplanen alltså inte till att marken kan tas i anspråk automatiskt. Markåtkomsten för järnvägar kan ske med tvång på två olika sätt, dels lantmäteriförrättning, dels domstolsförfarande.

Det hittills vanliga sättet att ta i anspråk marken med tvång, sedan lagen om byggande av järnväg infördes, är genom *lantmäteriförrättning*. I fastighetsbildningslagen finns det en speciell bestämmelse som gör det möjligt att, även mot fastighetsägarens vilja, med stöd av järnvägsplan ta i anspråk mark genom fastighetsreglering.

Förrättningen utförs av *lantmäterimyndigheten*, som normalt består av en förrättningslantmätare. Myndigheten kan dessutom – om lantmätaren anser det lämpligt eller en sakägare begär det och det inte fördröjer förrättningen – bestå av två gode män. Det finns båda statliga och kommunala lantmäterimyndigheter. Förrättningsförfarandet bygger på grundprincipen att lantmäterimyndigheten ska *ex officio* utreda förutsättningarna för regleringen, men det normala är att sakägarna kommer med yrkanden i olika avseenden och att besluten fattas efter en dialog med sakägarna. *Kostnaden* för järnvägsförrättningen, dvs. myndighetens arbetskostnader etc., betalas av Banverket efter en timtaxa.

Lantmäterimyndighetens beslut om markåtkomst kan *överklagas* till domstol. Den första instansen, *fastighetsdomstolen*, består av två jurister och ett fastighetsråd med fastighetsekonomisk kompetens. Markägaren behöver inte betala några rättegångskostnader (advokatkostnader etc.) oavsett utgången i målet, vare sig egna eller Bägverkets kostnader. Domstolens egna kostnader belastar aldrig parterna. Markägaren eller Banverket kan överklaga fastighetsdomstolens dom till *hovrätten*, som består av tre jurister och ett fastighetsråd, och i sista hand till *Högsta domstolen*. Om fastighetsägaren

överklagar till dessa båda högre instanser och förlorar får han/hon svara för sina egna rättegångskostnader.

Trots att det är möjligt att ta i anspråk järnvägsmark med tvång genom ett officialbeslut om fastighetsreglering vid lantmäteriförrättningen, är det mycket vanligt att Banverket *kommer överens* med markägaren om markåtkomsten inom ramen för förrättningen. Denna frivilliga överenskommelse fullföljs sedan genom förrättningen. Ett sådant arbetssätt har genomgående tillämpats vid byggandet av den 200 km långa Botniabanan, ett järnvägsprojekt som ännu inte är helt klart. I detta projekt har överenskommelse träffats med ca 95 % av markägarna. Endast en järnvägsfastighet har bildats inom varje församling. Banverket köpte först en fastighet, därefter reglerades resterande mark inom församlingen över till denna fastighet vid förrättningen. De nybildade järnvägsfastigheterna är i genomsnitt omkring 10 km långa.

När det gäller förrättningsåtgärder av typen stängning av plankorsningar, breddning av järnvägsfastigheter för dubbelspår och bildande av servitut för trädsäkring av ledningar är det inte lika vanligt med överenskommelser. Lantmäterimyndigheten sköter då ofta det mesta av kontakterna med markägarna och beslutar om markåtkomsten.

Det andra förfarandet för att komma åt järnvägsmark med tvång är *inlösen* genom *domstolsprocess*. Detta förfarande, som anvisas i lagen om byggande av järnväg, har dock inte har tillämpats hittills i praktiken. Det kan tilläggas att före denna lag var expropriation det sätt som tillämpades för att komma åt järnvägsmark med tvång.

Ersättning

När det gäller nya järnvägssträckningar, som inte är många till antalet idag, kommer Banverket och markägarna *som regel överens* om ersättningar för den mark som avstås och övrigt intrång. För den nyss nämnda Botniabanan uppskattas att överenskommelse har träffats, inom förrättningens ram, med minst 95 % av antalet berörda markägare. Lantmäterimyndigheten har tagit fram en preliminär värdering som underlag för överenskommelse, varefter Banverket har förhandlat med markägarna om ersättningen. Överenskommelsen ligger sedan till grund för det *ersättningsbeslut* som fattas av Lantmäterimyndigheten vid förrättningen. Ett ersättningsbeslut måste alltid finnas, även om parterna har kommit överens om ersättningen.

När det gäller åtgärder som stängning av plankorsningar, breddning av järnvägsfastigheten för dubbelspår och bildande av servitut för trädsäkring av ledningar är det däremot mer sällsynt med överenskommelser i Banverkets

regi, liksom vad som gäller för markåtkomsten. Lantmäterimyndigheten sköter i sådana förrättningsituationer ofta det mesta arbetet med markägarkontakter, förhandlar själv och beslutar om ersättning. I den processen kan sakägarna på vanligt sätt inom en förrättning komma med yrkanden och överenskommelser kan träffas om ersättningen.

I de fall då parterna inte är överens om ersättningen bestämmer lantmäterimyndigheten ersättningen efter egen utredning, så kallad *officialutredning*. Det sker i uppskattningsvis omkring 5% av fallen vid byggande av ny järnväg. Siffran blir högre om man även räknar med andra åtgärder.

Lantmäterimyndighetens beslut om ersättning kan *överklagas* till domstol. Se beskrivningen ovan under markåtkomst om processen och vem som svarar för rättegångskostnader etc. Eftersom en mycket hög andel av ersättningsbesluten grundas på överenskommelser är det relativt ovanligt att ersättningsfrågor överklagas till domstol. Överklagande sker i omkring 10 procent av de beslut där lantmäterimyndigheten bestämmer ersättningen efter egen utredning. Detta motsvarar ca 0,5 % av samtliga markägare vid byggande av ny järnväg.

Tillträde

Enligt huvudregeln i fastighetsbildningslagen får *tillträde* ske först när fastighetsbildningsbeslutet har vunnit laga kraft. Om det finns särskilda omständigheter, t.ex. om det är angeläget att marken tas i anspråk snabbt, kan lantmäterimyndigheten besluta om så kallat förtida tillträde. Myndigheten ska i så fall besluta om förskott på ersättningen. För exempelvis Botnibanan har förtida tillträde beslutats på omkring 2/3 av sträckan.

Ersättningsprinciper

Expropriationslagens ersättningsregler gäller, se beskrivningen om allmänna vägar i avsnitt 2.5.

Vid frivillig överenskommelse blir ersättningen sannolikt generellt något högre än den ersättning som skulle ha betalats vid en strikt tillämpning av reglerna i expropriationslagen. I enstaka fall har det förekommit att Banverket betalat upp till dubbla "tvångsnivån".

Markbyten

Markbyten och andra skadeförebyggande åtgärder blir aktuellt såväl vid byggande av nya järnvägar som vid stängning av plankorsningar. Markbyten, eller ensidig fastighetsreglering, görs huvudsakligen då jordbruks-

mark berörs, dvs. då jordbruksmark blir avskuren från övrig mark och brukningscentrum.

Även om det finns vissa möjligheter att enligt fastighetsbildningslagen göra sådana åtgärder med tvång i skadeförebyggande syfte, så är det nästan aldrig som det förekommer. *Lantmäterimyndigheten* genomför åtgärderna vid förrättningen med stöd av överenskommelser. Banverket brukar svara för förrättningskostnaden om markbytena sker i samband med övriga förrättningsåtgärder för markåtkomsten.

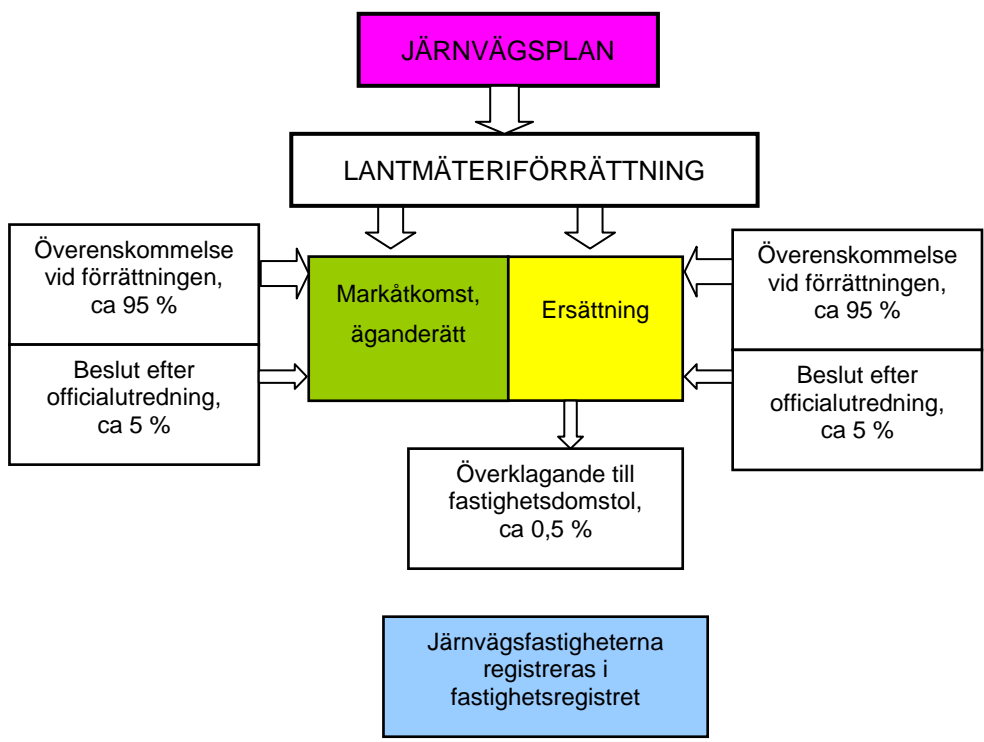
När det gäller skogsmark är det sällan som markbyten eller marköverföringar görs. I stället brukar man bygga nya skogsbilvägar som underlättar uttransporten av virke m.m. Åtgärderna görs som regel vid lantmäteriförrättningen i samband med att järnvägen byggs. Banverket svarar normalt för kostnaden för vägbygget medan fastighetsägarna får stå för framtida driftskostnader.

Inmätning och registrering

Järnvägsfastigheterna registreras i *fastighetsregistret*, i likhet med vad som gäller för andra slag av fastigheter. Inmätning av gränspunkter för järnvägsfastigheten sker när järnvägen har byggts och är klar. Innan dess registreras järnvägsfastigheterna med preliminära arealer.

Sammanfattning av processen för järnvägar i Sverige

Järnvägens sträckning bestäms genom järnvägsplanen, som ger rätt att ta i anspråk marken genom antingen inlösen vid domstol eller lantmäteriförrättning. Det normala är att marken tas i anspråk genom fastighetsreglering vid lantmäteriförrättning. Det är mycket vanligt, i ca 95 % av fallen vid byggande av ny järnväg, att Banverket träffar överenskommelse med markägarna om både markåtkomsten och ersättningarna inom förrättningens ram. Lantmäterimyndigheten beslutar i så fall i enlighet med de gjorda överenskommelserna. Då parterna inte har träffat överenskommelse om ersättning beslutar myndigheten efter egen utredning. Omkring 10 % av dessa ersättningsbeslut, motsvarande ca 0,5 % av samtliga beslut, överklagas till fastighetsdomstol. Järnvägsfastigheterna redovisas i fastighetsregistret.



4 Kraftledningar

Här behandlas markåtkomst- och ersättningsprocessen för kraftledningar, närmare bestämt luftledningar. Kapitlet tar alltså inte sikte på underjordiska ledningar och kablar, t.ex. gas- eller teleledningar. I första hand beskrivs processen för större ledningar, dvs. stam- och regionnät eller motsvarande; distributionsnätet behandlas mer översiktligt.

4.1 Danmark



Det danska kraftledningsnätet består av ett transmissionsnät (stamnät) och ett distributionsnät. *Transmissionsnätet*, som består av ledningar med en nätspänning om 400 eller 150/132 kV, ägs och förvaltas av Energinet.dk. Nätet är förbundet med motsvarande nät i Tyskland, Sverige (stamnätet) och Norge (centralnätet). Energinet.dk äger ca 1 180 km luftledningar, 230 km landkabel och 160 km havskabel. *Distributionsnätet*, som levererar elen till konsumenterna, ägs av flera olika aktörer. (Kartan visar 400 kV-nätets luftledningar.)

Initiering och planering

Energinet.dk, ett självständigt bolag som ägs av danska staten, har till uppgift att svara för den övergripande infrastrukturen på el- och gasområdet. Energinet.dk tar fram *planer* för utbyggnad och ändring av transmissionsnätet. Transport- och energidepartementet kan också ta initiativ till sådana åtgärder. I planeringen ska hänsyn tas till andra intressenter, exempelvis naturvården.

För andra än Energinet.dk krävs det *koncession* enligt elförsörjningslagen för att bygga ledningar inom distributionsnätet. Koncessionen, som beviljas av Transport- och energidepartementet, ges för en period av 20 år inom ett avgränsat geografiskt område.

Markåtkomst

I likhet med vad som gäller för vägar och järnvägar i Danmark är det lagliga medlet att säkra markåtkomsten för kraftledningar *expropriation*. I fråga om ledningar tas marken i anspråk med stöd av rättigheten *bruksrätt*, som kan sägas vara en i tiden obegränsad nyttjanderätt. Se i övrigt om processen för *expropriation* i avsnitt 2.1 om huvudlandsvägar.

Den som ska bygga en kraftledning har dock möjlighet att själv pröva *expropriationsplanen* och förhandla om ersättningar med markägarna. Överenskommelse träffas i uppskattningsvis nära 90 % av fallen. Bara i de fall då man inte kommer överens, med omkring 10 % av berörda markägare, träder den statliga *expropriationskommissionen* in i förhandlingar med parterna och beslutar om ersättning. I de allra flesta av dessa fall överklagas ersättningsfrågan vidare till taksationskommissionen.

Ersättning

Överenskommelser om ersättningar utanför förrättingens ram är mycket vanligt när det gäller kraftledningar, till skillnad mot vad som gäller i fråga om vägar och järnvägar. För kraftledningar beslutar sålunda *expropriationskommissionen* om ersättningen i de fall, drygt 10 %, där parterna inte har kommit överens om markåtkomsten.

Tillträde

Samma tillträdesprinciper för ledningar gäller som för vägar, se avsnitt 2.1. Marken får tillträdas efter överenskommelse eller, när man inte har träffat överenskommelse, när *expropriationsbeslutet* har meddelats till markägarna.

Ersättningsprinciper

Samma grundprinciper gäller som för *expropriation* i övrigt, se avsnitt 2.1.

Inmätning och registrering

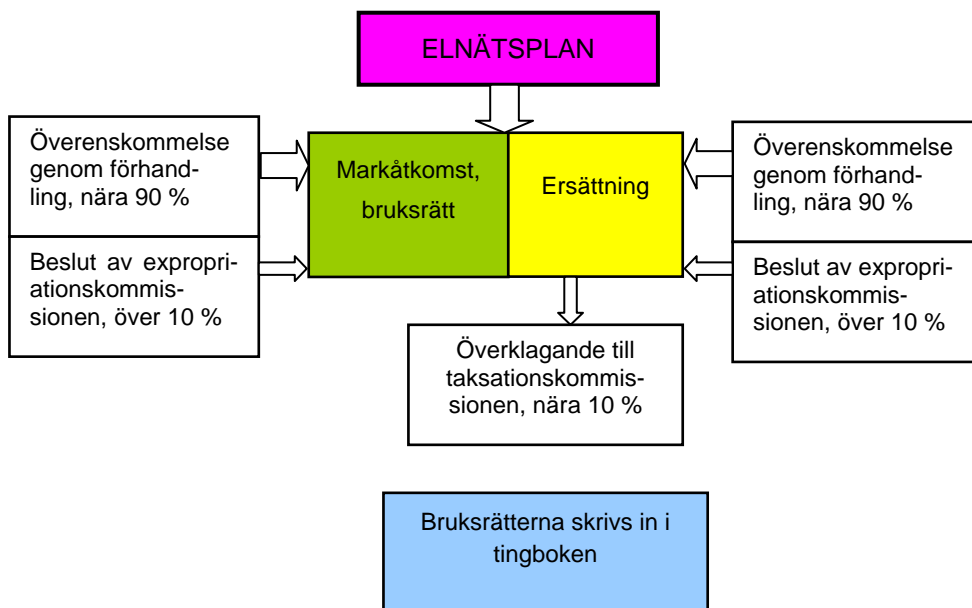
Ledningsägaren har ansvaret för inmätning och framtagande av dokumentation av ledningen. *Expropriationskommissionens* beslut om att bilda *bruksrätt* för ledningen på berörda fastigheter skrivs in (tinglyses) i inskrivningsregistret (tingboken). Därefter utarbetas en ”tinglysningsrids” i över-

ensstämmelse med expropriationsbelutet och som innehåller en karta över ledningens sträckning.

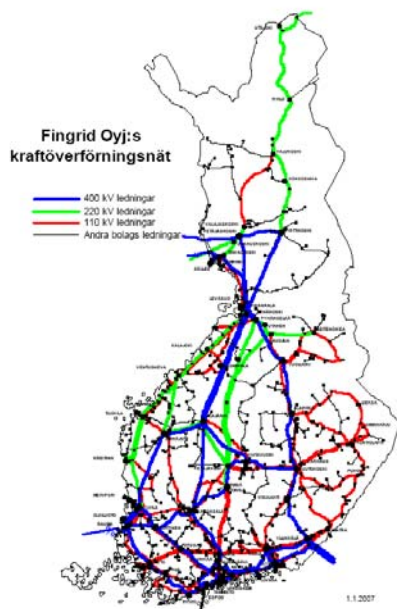
Det görs ingen registrering i fastighetsregistret (matrikeln) av ledningen.

Sammanfattning av processen för kraftledningar i Danmark

Utifrån elnätsplanen kan mark tas i anspråk för kraftledningar. I de flesta fall, med nära 90 % av berörda markägare, träffar ledningsägaren överenskommelse om upplåtelse genom bruksrätt och om ersättningar för upplåtelsen. I övriga fall beslutar expropriationskommissionen om markåtkomst och ersättning. Markägarna överklagar ofta ersättningsbesluten till taksationskommissionen i de sistnämnda fallen. Bruksrätterna skrivs in i tingboken.



4.2 Finland



Det finska kraftledningsnätet består av tre nivåer. Fingrid Oyj ansvarar för *stamnätet*, med en total längd av ca 14 000 km. Nätet består av ledningar med en spänning av 400, 220 och 110 kV (se kartan). *Regionnätet*, som innefattar övriga ledningar på 110 kV, ägs av ett tiotal regionnätbolag och ett 60-tal andra bolag. *Distributionsnätet* ägs och drivs av knappt ett 100-tal bolag, vilka till större delen är kommunala affärsverk.

Initiering och planering

Den som ska bygga en kraftledning måste enligt elmarknadslagen ha ett *elnätstillstånd*, som beviljas av Energimarknadsverket. För *stam- och regionnäten* görs en noggrann prövning. För anläggning av ledningar med en längd över 15 km görs en miljökonsekvensbedömning, då bl.a. alternativa sträckningar studeras. Vidare prövas behovet av ledningen liksom sökandens lämplighet och ekonomiska förutsättningar att bedriva elnätsverksamhet.

För *distributionsnäten* görs inte en lika noggrann prövning. Elnätstillståndet innebär att innehavaren har rätt att utöva sin verksamhet inom ett visst begränsat område.

Markåtkomst

Markåtkomsten för ledningar säkras vanligtvis genom upplåtelse av *nyttjanderätt*. Mark för transformatorstationer skaffas däremot som regel genom köp eller i förrättningen genom inlösen med äganderätt. Upplåtelse av nyttjanderätt för ledningarna sker på två sätt, beroende på i huvudsak vilket slag av ledning det gäller:

1. För *stam- och regionnäten* tillämpas som regel *inlösen* vid inlösningsförrättning.
2. För *distributionsnäten* tillämpas som regel *civilrättsliga avtal*.

För att få ta i anspråk mark genom *inlösningsförrättning* krävs *inlösningsstillstånd*, vilket handläggs av handels- och industriministeriet. Tillstånd till inlösen och rätt att ta i anspråk marken, så kallad förhandsbesittningstagande, beviljas av statsrådet. Besvär över beslutet kan anföras hos högsta förvaltningsdomstolen. Statsrådets tillståndsbeslut sänds till den lokala lantmäteribyrån som därefter inleder inlösningsförrättningen. Vid inlösningsförrättningen hålls som regel tre sammanträden. I samband med det första sammanträdet tas marken i anspråk och byggandet av ledningen kan starta.

Genom inlösningsförrättningen skaffar sig kraftbolaget sålunda nyttjanderätt till det område som behövs för kraftledningarna. Med stöd av nyttjanderätten kan ledningen sedan byggas, användas och underhållas. Denna process tillämpas i huvudsak för *stam- och regionnätet*.

Det är vanligt att man träffar så kallade *föravtal* mellan kraftbolag och markägare, vilket ger möjlighet att komma åt marken redan innan statsrådet har beviljat tillstånd till inlösen.

För ledningar inom *distributionsnätet* tillämpas som regel *avtal* för att säkra markåtkomsten. Finska energiförbundet och andra aktörer har ett rekommendationsavtal för tele- och elledningar.

Ersättning

För *diskrutionsledningarna* kommer man normalt överens om ersättningarna med stöd av rekommendationstalet (se ovan). Det är alltså ovanligt att ersättningen bestäms vid inlösningsförrättning.

För *stam- och regionnätet* beslutas däremot ersättningarna nästan alltid vid *förrättningen*. Det gäller även om föravtal träffas. Proceduren vid förrättningen brukar vara att vid det första förrättningsammansammanträdet beslutas om eventuella förskott. Vid det andra sammmanträdet, då ledningen är byggd och marken så långt möjligt återställd, kan markägarna komma med ersättningsanspråk. Vid slutsammansammanträdet beslutar inlösningskommissionen om ersättningarna, efter att kraftbolaget har fått tillfälle att bemöta markägarens anspråk.

Markägarna kan överklaga kommissionens ersättningsbeslutet till jorddomstolen, se om processen i avsnitt 2.2. Omkring 20 % av förrättningarna överklagas, vilket motsvarar uppskattningsvis 1-2 % av antalet berörda fastighetsägare.

Tillträde

I allmänhet har kraftbolaget och markägarna träffat *föravtal*, vilket gör att bolaget får ta i anspråk marken innan förrättningen. I annat fall brukar marken tillträdas i samband med det första förrättningsammansammanträdet med stöd av tillståndet till förhandstillträde. Efter yrkande och beslut på det första sammanträdet kan förskott betalas, vanligtvis 75 % av den bedömda slutliga ersättningen.

Ersättningsprinciper

Inlösningens princip om full ersättning gäller, se vidare avsnitt 2.2.

För kraftledningar ska ersättningen enligt lagen avse följande huvudposter:

- Ersättning för föremål, vilket avser själva marken, kantzoner, stolparealer och annat som tas i anspråk.
- Ersättning för men, vilket avser försvårad brukning av stolpar, in-trång på grund av ägosplittring etc.
- Skadestånd, som avser förtida avverkning, förlust av plantbestånd etc.

Ersättningen bestäms ofta med hjälp av schablonmetoder. Om ett föravtal har träffats, ska man enligt avtalet betala ett tillägg om 10-15 % på det belopp som kommissionen senare bestämmer vid förrättningen. Tillägget gäller dock inte ersättning för skog som avverkas.

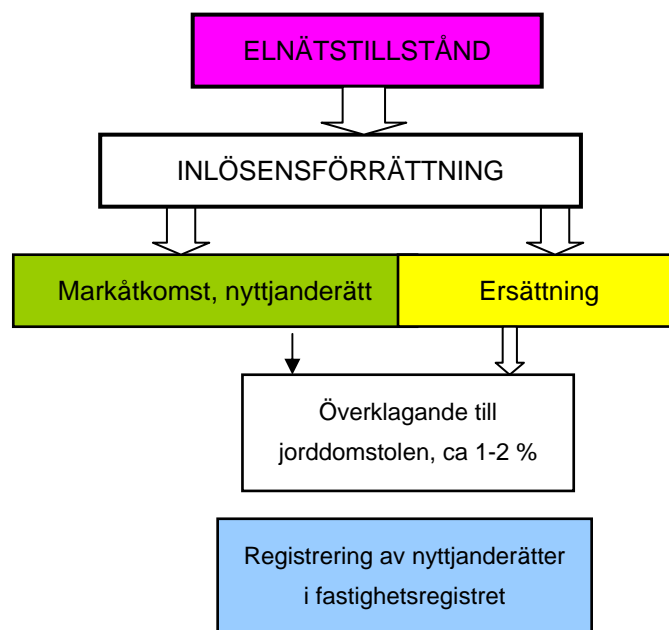
Inmätning och registrering

Ledningsområdena markeras inte varaktigt i terrängen. Kraftbolaget lämnar över kartmaterial och annat som gäller inlösningen till lantmäteribyrån. När ledningen har byggts mäts stolparna in med GPS och en förrättningskarta upprättas.

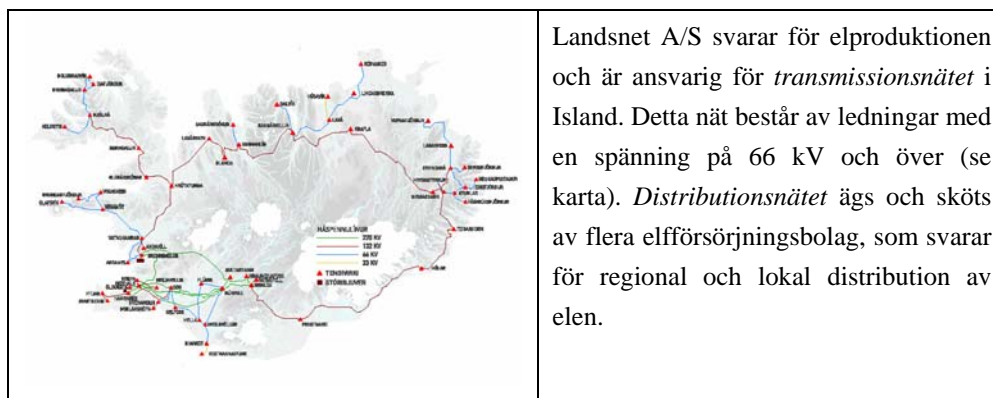
Nyttjanderätterna för kraftledningarna redovisas i *fastighetsregistret*. Registreringen görs när förrättningen har vunnit laga kraft och ersättningen i sin helhet har betalats.

Sammanfattning av processen för kraftledningar i Finland

Ledningens sträckning bestäms genom elnätstillståndet. För stam- och regionnäten tas marken i anspråk med nyttjanderätt genom inlösenförrättning, som utförs av de statliga lantmäteribyråerna. Vid förrättningen bestäms också ersättningarna till markägarna. Ungefär 1-2 % av antalet berörda markägare överklagar förrättningen till jorddomstolen. Nyttjanderätterna registreras i fastighetsregistret.



4.3 Island



Landsnet A/S svarar för elproduktionen och är ansvarig för *transmissionsnätet* i Island. Detta nät består av ledningar med en spänning på 66 kV och över (se karta). *Distributionsnätet* ägs och sköts av flera elfförsörjningsbolag, som svarar för regional och lokal distribution av elen.

Initiering och planering

Det krävs *koncession* från industriministern för att bygga ledningar som hör till *transmissionsnätet*. Till ansökan ska bifogas en behovsanalys och en miljökonsekvensbeskrivning. Utvärderingen av de miljömässiga konsekvenserna görs av Planstyrelsen. Efter prövning av att ledningen i övrigt inte strider mot planlagen beviljas tillstånd till att bygga ledningen.

Markägarna kan komma med synpunkter till Planstyrelsen när den gör en utvärdering av de miljömässiga konsekvenserna.

För distributionsledningar krävs *områdeskoncession*, som också beviljas av industriministern.

Markåtkomst

Marken tas i anspråk med en i tiden obegränsad *bruksrätt*. Rätten innefattar markåtkomst för byggande och framtida underhåll av ledningen. Vidare kan rätten innebära begränsningar i markägarens markanvändning.

I de allra flesta fall, uppskattningsvis ca 75 %, träffas *överenskommelse* om upplåtelse.

I de fall parterna inte kommer överens om markåtkomsten beror det nästan uteslutande på att man inte är överens om ersättningen. Ledningsägaren ansöker då om expropriation, varvid *expropriationskommissionen* beslutar om rätt att ta i anspråk marken med bruksrätt. Se vidare i avsnitt 2.3 om processen vid expropriation och överklagande.

Ersättning

Parterna kommer även överens om ersättningen i omkring 75 % av fallen (jfr ovan). I övriga fall beslutar alltså expropriationskommissionen om ersättningen.

Tillträde

I tvångsfallen kan expropriationskommissionen besluta om tillträde innan ersättningsfrågan är avgjord, varvid markägaren kan begära att det ställs säkerhet för ersättningen.

Ersättningsprinciper

Samma grunder gäller som för vägar, se avsnitt 2.3.

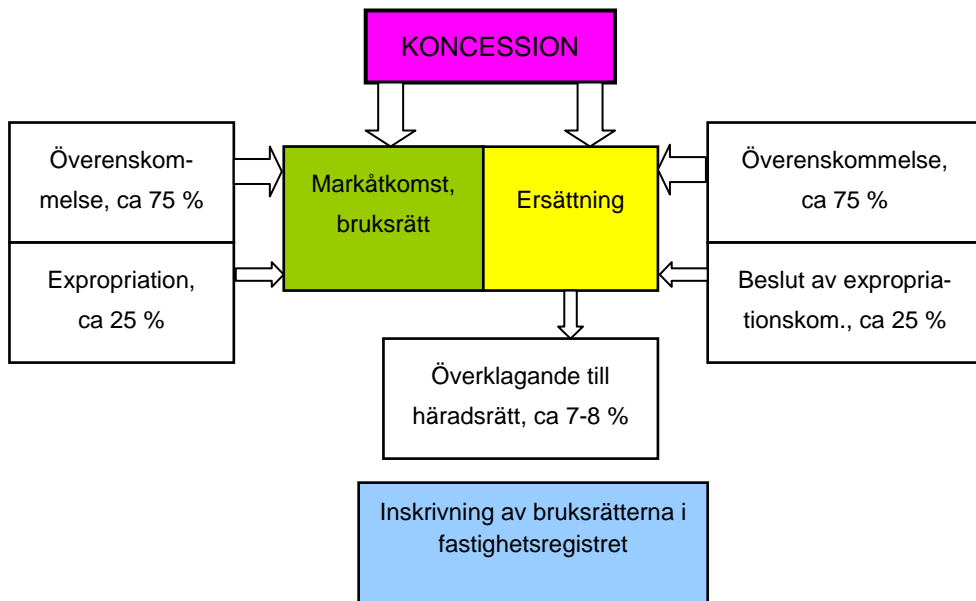
Inmätning och registrering

Kraftledningarna blir inmätta innan man ger in ansökan till kommunstyrelsen om att sätta igång anläggningsarbetet.

Servituten blir inskrivna (tinglysta) i fastighetsregistret (matrikeln). Dessutom registreras ledningarna hos Islands nödhjälpsförsäkring.

Sammanfattning av processen för kraftledningar i Island

Koncession behövs för att bygga ledningar. Marken tas i anspråk med bruksrätt. Överenskommelse om markåtkomsten och ersättningen träffas med omkring 75 % av berörda markägare. I övriga fall tillämpas expropriation som sköts av expropriationskommissionen. I ungefär en tredjedel av expropriationsfallen, motsvarande 7-8 % av berörda markägare, överklagas förrättningen till häradsrätten. Bruksrätterna registreras i fastighetsregistret.



4.4 Norge



Det norske kraftledningsnätet består av tre nivåer. *Centralnätet* (se kartan) består i huvudsak av ledningar med en spänning på 300 och 420 kV och har en total längd på ca 11 700 km. Nätet ägs till större delen av Statnett. *Regionnätet*, ca 18 000 km, består av ledningar med en spänning av 66 till 132 kV och ägs av ca 100 bolag. Det *lokala distributionsnätet*, ca 176 000 km luftledning och 120 000 km jordkabel, ägs och drivs av omkring 150 aktörer. Här beskrivs främst processen för byggande av ny ledning i centralnätet.

Initiering och planering

Den som vill bygga en kraftledning behöver *koncession* enligt energilagen (energilooven). För central- och regionnäten krävs *anläggningskoncession*, för distributionsnätet krävs *områdeskoncession*. Koncessionen söks hos och beviljas av Norges vassdrag- och energidirektorat (NVE). För ledningar som hör till central- och regionnäten ska till ansökan bifogas en konsekvensbeskrivning, som beskriver vilka konsekvenser byggandet av ledningen kan tänkas innebära för miljö, naturresurser etc.

Markåtkomst

Ledningsområdet, inklusive säkerhetsföreskrifter, säkras med *bruksrätt*. Tomter för transformatorstationer etc. förvärvas däremot normalt med *äganderätt*.

Statnett försöker i så stor utsträckning som möjligt genom civilrättsliga avtal *komma överens* med berörda markägare om både markåtkomst och ersättning. Det vanliga tillvägagångssättet är att man samtidigt med koncession ansöker om expropriation. När koncessionen är klar försöker man så träffa avtal med markägarna, varvid expropriationsansökan eller det färdiga expropriationstillståndet kan verka som ett påtryckningsmedel för att träffa

avtal. Markägaren har ju inget att förlora på att komma överens i stället för att saken får avgöras av domstol (skjön).

I uppskattningsvis 90-95 % av fallen kommer man på så vis överens med markägarna om att få ta i anspråk marken genom frivilligt förhandstillträde – och att även ersättningsfrågan ska regleras genom avtal.

I de övriga fallen kan man komma överens om enbart tillträdet (*arbets-tillåtelse*, jfr om vägar i avsnitt 2.4) och att ersättningsfrågan ska avgöras senare genom skjön. Ett annat sätt är att *förhandstillträde* kan beviljas av koncessionsmyndigheten mot markägarens vilja, under förutsättning att Statnett begär skjön inom tre månader. Det sistnämnda förfarandet, då marken alltså tas i anspråk med *tvång*, tillämpas uppskattningsvis för enbart någon procent av berörda markägare.

Beträffande domstolsprocessen, överklagande etc., se avsnitt 2.4.

Statnett betalar som regel parternas advokatkostnader som är knutna till även *förhandlingsprocessen*. Ofta kan nämligen medverkan av advokat i samband med att man träffar avtal om markåtkomst- och ersättning bidra till en rationellare process.

Ersättning

Som framgått ovan är det alltså mycket vanligt att man löser ersättningsfrågorna på *frivillig* väg. Det sker i omkring 90-95 % av fallen.

När parterna inte kommer överens, i resterande 5-10 % av fallen, avgörs ersättningsfrågorna genom en *skjönnsdom*, som sedan kan överklagas till högre instanser (överskjön), dvs. lagmansrätt och efter prövningstillstånd högsta domstolen. De ersättningsfrågor som avgörs genom skjön gäller ofta ersättningar för miljöskador, utsiktsstörningar etc. Uppskattningsvis 30 % av dessa domar, motsvarande ca 2-3 % av samtliga berörda markägare, går vidare till lagmansrätten (överskjön).

Tillträde

Som framgått ovan under markåtkomst sker tillträde ofta frivilligt sedan avtal har träffats, och det kan också förekomma att man beslutar om förhandstillträde mot fastighetsägarens vilja.

Ersättningsprinciper

Huvudprinciperna framgår av avsnitt 2.4, dvs. expropriationslagens regler gäller.

I princip kan ersättningen för kraftledningar sägas bestå av två huvudposter:

(1) Ersättning för själva ledningsområdet, t.ex. förlorad skogsproduktion eller försvårad brukning på grund av stolpar.

(2) Ersättning för skador på restfastigheten, t.ex. försämrad utsikt för ett bostadshus eller arronderingsförsämringar i skogsmark.

När avtal träffas så förenklas ofta värdering i förhållande till vad som gäller vid skjön. Det är inte ovanligt att ersättningsnivån vid avtal ligger högre än den tvångsvisa nivån. Det finns med andra ord ett visst förhandlingsutrymme vid avtal.

Inmätning och registrering

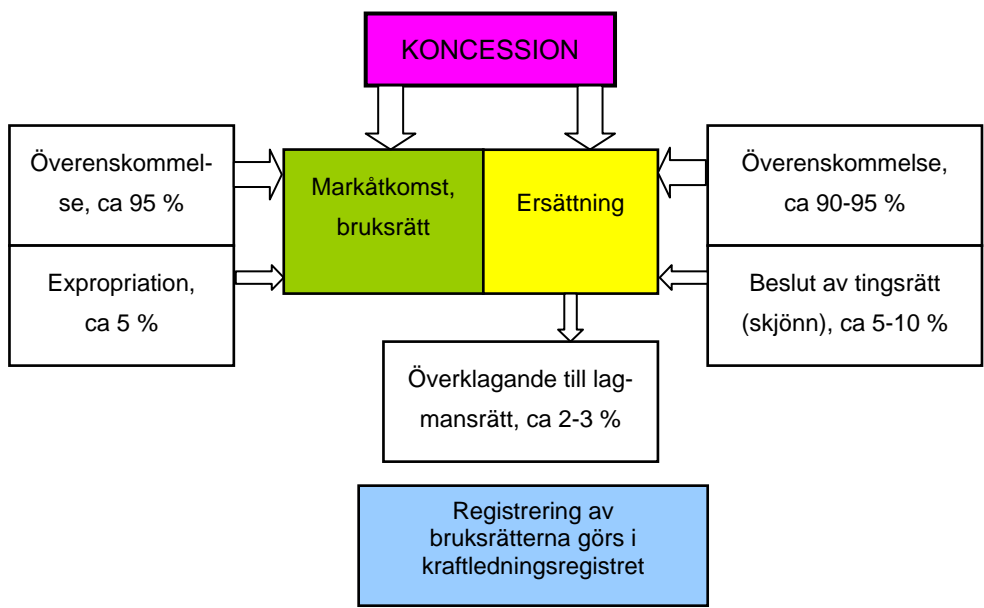
Någon inmätning av ledningarna i terrängen görs inte eftersom ledningarna i sig själva är så tydliga.

Kraftledningarna kan registreras i *kraftledningsregistret* som förs av Statens Kartverk. Registreringen gör att ledningarna blir ett eget objekt som kan pantsättas. Det är dock inte ofta som detta sker i praktiken.

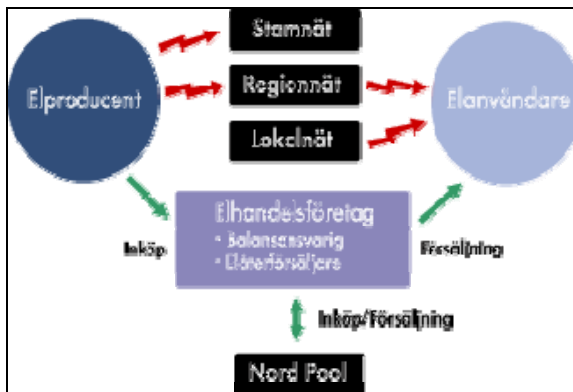
Avtalen om servitut för ledningarna kan skrivas in (tinglysas) i fastighetsregistret (GAB).

Sammanfattning av processen för kraftledningar i Norge

Ledningens sträckning etc. bestäms genom koncession. Marken upplåts med bruksrätt. I de allra flesta fall, med ca 90-95 % av berörda markägare, träffas överenskommelse om att både förvärva marken och om ersättningen. Med övriga markägare kommer man i i vissa fall överens om tillträdet till marken men inte om ersättningen, som bestäms genom skjönnsprocessen vid tingsrätten. I ca 5 % av fallen tillämpas expropriation för att komma åt marken och även klara av ersättningsfrågorna. Omkring 20-25 % av tingsrättens ersättningsdomar, motsvarande 2-3 % av samtliga berörda fastighetsägare, överklagas till lagmansrätten. Bruksrätterna registreras i kraftledningsregistret.



4.5 Sverige



Liksom i Finland och Norge är kraftledningsnätet i Sverige uppdelat på tre nivåer. För *stamnätet* ansvarar affärsverket *Svenska Kraftnät*. I princip är det fråga om ledningar på 220 eller 400 kV, med en total längd av ca 15 000 km, som transporterar elektricitet från de stora kraftverken i norra Sverige samt från kärnkraftverken. *Regionnätet* består av mindre överföringsledningar mellan 20 och 130 kV och ägs i huvudsak av tre större elnätbolag, nämligen Vattenfall AB, Fortum och E.ON. Distribution av strömmen till abonnenterna sker via ett *lokalnät*, eller distributionsnät, med mindre spänning än 20 kV, vars ledningar ägs av många olika bolag.

Planering och initiering

För att få bygga en starkströmsledning krävs enligt ellagen *koncession* (nätkoncession), som beviljas av Energimyndigheten. För ledningar som ingår i stam- och regionnätet krävs så kallad *linjekoncession*. Beslutet om linjekoncession föregås av en ingående prövning; bl.a. prövas ledningens lämplighet ur allmän synpunkt, dess överensstämmelse med planer och bestämmelser samt även sökandens lämplighet. Vidare ska en miljökonsekvensbeskrivning bifogas ansökan.

För lokalnätet krävs så kallad *områdeskoncession*. Den som har fått områdeskoncession har ensamrätt att inom ett visst geografiskt område distribuera el. Bolaget har också rätt att utan annan särskild prövning bygga ut sitt ledningsnät, men måste samråda med olika myndigheter och med berörda markägare före utbyggnaden.

Markåtkomst

Koncessionen skapar ingen automatisk rätt att ta marken i anspråk för att bygga ledningen. Det finns olika sätt att lösa frågan om markåtkomst och det förekommer olika kombinationer av avtal och beslut vid lantmäteriförrättning. Metodiken beror delvis på vilken slags ledning det handlar om.

Det allmer vanliga sättet nuförtiden är att markåtkomsten säkras med *ledningsrätt* genom *lantmäteriförrättning* (jfr avsnitt 3.5 om förfarandet vid förrättning). Med stöd av beslut enligt en särskild lag, ledningsrättslagen som har funnits sedan år 1974, kan marken tas i anspråk på de fastigheter som ansökan om ledningsrätt omfattar. Ledningsrätt tillämpas regelmässigt för främst *stamnät- och regionnät*.

Ledningsrätten, som kan sägas vara en *servitutsliknande rättighet* upplåten till förmån för normalt en juridisk person (kraftbolag etc.), innebär att ledningsägaren får rätt att bygga ledningen och i framtiden komma åt marken för underhåll av ledningen. Med ledning menas även tillbehör till ledningen, t.ex. transformatorstationer etc., och man kan alltså ta i anspråk mark för sådana anläggningar genom ledningsrätt. Ledningsrättsbeslutet innehåller normalt även restriktioner i markägarens rätt att nyttja fastigheten intill ledningen.

För ledningar som har beviljats linjekoncession skall ledningsrättsbeslutet följa villkoren i koncessionsbeslutet. För ledningar som har beviljats områdeskoncession avgör lantmäterimyndigheten ledningens sträckning vid förrättningen.

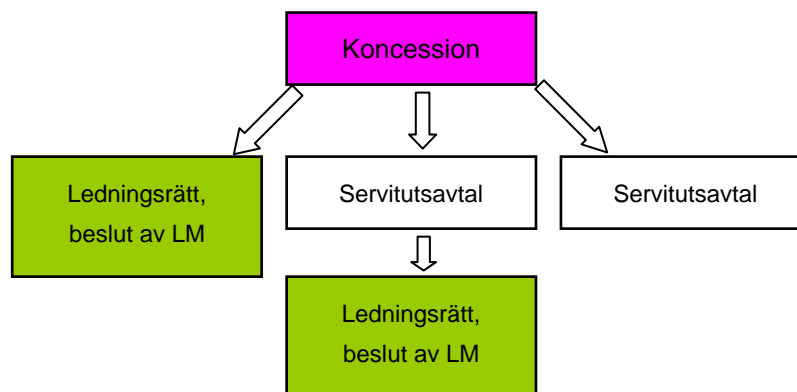
Ett beslut om att ta i anspråk marken med ledningsrätt kan göras mot fastighetsägarens vilja. Som förutsättning gäller enligt ledningsrättslagen bl.a. att olägenheterna från enskild och allmän synpunkt inte överväger fördelarna med att upplåta ledningsrätt. För närvarande pågår det flera projekt i landet för att trådsäkra ledningar genom breddning av befintliga ledningsgator, nergrävning av ledningar etc. I dessa projekt kommer ledningsrätt att tillämpas i stor utsträckning utan att avtal om markåtkomsten träffas innan eller under förrättningen.

Trots denna tvångsmöjlighet är det inte ovanligt att kraftbolagen brukar träffa *överenskommelse* om servitut innan förrättningen. Avtalen ligger sedan till grund för beslut om ledningsrätt samt ersättningar.

Beslutet om att inrätta ledningsrätt kan *överklagas* till fastighetsdomstol och högre instanser, jfr avsnitt 2.5.

Det är även möjligt att komma åt marken helt på frivillig väg genom att träffa *överenskommelse* om upplåtelse av så kallade avtalservitut eller nyttjanderätt. Det är relativt vanligt vid byggande av nya ledningar för *lokalnäten*. När det gäller *regionnäten* förekommer det att man träffar avtal så långt möjligt och tar till ledningsrätt enbart för de fastigheter där man inte löser markåtkomsten på frivillig väg.

De olika varianterna för komma åt marken kan sammanfattas med följande figur. Det kan antingen vara fråga om att lantmäterimyndigheten (LM) beslutar om ledningsrätt direkt, ledningsrätt grundad på servitutsavtal eller enbart servitutsavtal. Det bör påpekas att det alltså kan förekomma mellanvarianter, t.ex. på så vis att ledningsrätt bildas enbart på de fastigheter som man inte har uppnått överenskommelse med.



Ersättning

I de fall som markåtkomsten säkras genom avtal kommer man normalt överens om ersättning. Det finns ramavtal inom branschen som reglerar hur ersättningen bör bestämmas.

Även i de fall som markåtkomsten säkras genom upplåtelse av *ledningsrätt* löser man i de allra flesta fall ersättningsfrågorna genom överenskommelse. Ledningsägarna vill nämligen ha goda relationer med markägarna. Som en grov uppskattning kan sägas att överenskommelse om ersättningar träffas i ca 95 % av samtliga fall där marken tas i anspråk med ledningsrätt.

I de fall man inte kommer överens vid ledningsrättsförrättningar, ca 5 % av fallen, bestäms ersättningen genom *officialbeslut* av lantmäterimyndigheten. Beslutet kan sedan *överklagas* till domstol, se under avsnitt 2.5 om den processen.

Tillträde

Huvudregeln vid ledningsrätt är att *tillträde* får ske när ledningsrättsbeslutet har vunnit laga kraft och ersättningen är betald. Om berörda markägare medger det får dock marken tillträdas innan ersättningen är betald. Beslut om *förtida tillträda* kan göras om det finns särskilda omständigheter, t.ex. om det är mycket angeläget att marken tas i anspråk snabbt. Förskott ska i så fall betalas ut.

Ersättningsprinciper

Vid upplåtelse av ledningsrätt gäller expropriationslagens ersättningsregler, se beskrivningen om vägar i avsnitt 2.5.

När det gäller intrång på jord- och skogsbruksfastigheter finns det vedertagna normer som regelmässigt tillämpas som grund för att bestämma ersättningen. Vid överenskommelse betalas normalt högre ersättning än ”tvångsnivån”, eftersom det finns ramavtal som ger en viss bonus vid frivillig överenskommelse.

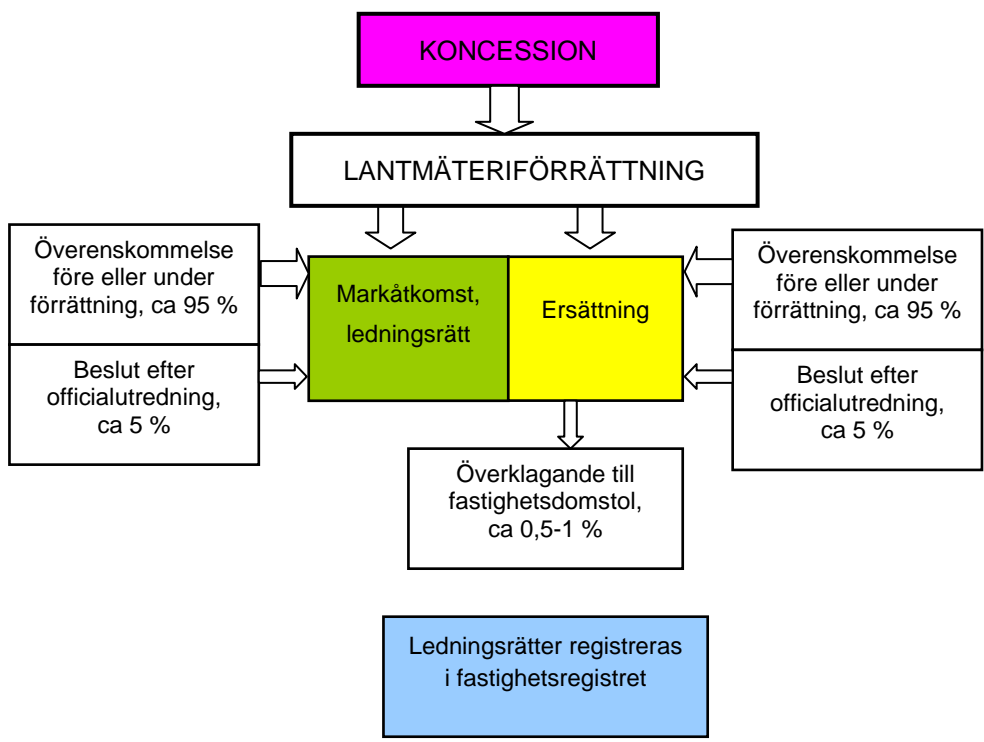
Inmätning och registrering

Nätbolagen har egna kartor över ledningsnäten. Detta kartunderlag ingår normalt också i den förrättningsakt som lantmäterimyndigheten tar fram.

Ledningsrätter blir automatiskt registrerade i fastighetsregistret när förrättningen har vunnit laga kraft. Servitut kan skrivas in i fastighetsregistrets inskrivningsdel. För denna del svarar inskrivningsmyndigheterna som finns vid sju domstolar, men ansvaret ska övertas av Lantmäteriverket den 1 juni 2008.

Sammanfattning av processen för kraftledningar i Sverige

Det krävs koncession för att anlägga kraftledningar. Markåtkomsten och ersättningsfrågorna brukar lösas antingen genom avtalsservitut eller genom ledningsrätt vid lantmäteriförrättning. För större ledningar är det vanligt att man bildar ledningsrätt. Det är i sådana fall inte ovanligt det finns ett avtal som grund för beslutet vid förrättningen. Om parterna inte har träffat någon överenskommelse, varken före eller under förrättningen, beslutar lantmäterimyndigheten efter egen utredning. Uppskattningsvis 5 % av samtliga ersättningsbeslut grundas på officialutredning. Omkring 10-20 % av dessa överklagas till fastighetsdomstol, motsvarande 0,5-1 % av samliga berörda markägare. Ledningsrätter registreras i fastighetsregistret. Följande figur visar processen vid ledningsrättsförrättning.



3 Jämförande sammanställning

I detta kapitel görs en sammanfattande jämförelse av processerna i tabellform. Det säger sig självt att det blir mycket generaliseringar genom en sådan redovisning. Så tabellerna ska tas för vad de är, dvs. att enbart redovisa huvuddragen.

3.1 Allmänna vägar

| | Danmark | Finland | Island | Norge | Sverige |
|--|--|--|---|---|--|
| Vem tar initiativ till vägbyggnad? | Vejdirektoratet eller kommunen | Vägförvaltningen | Vejdirektoratet | Statens vegvesen | Vägverket |
| Vilket planstöd etc. ger markåtkomst? | Vägplan (beslut av expropriationskommissionen) | Vägplan | Vägplan | Detaljplan (reguleringsplan) | Arbetsplan |
| Med vilken rättighet tas mark i anspråk? | Äganderätt | Äganderätt, i vissa fall vägrätt | Äganderätt | Äganderätt | Vägrätt = ej tidsbegränsad nyttjanderätt |
| Hur och vem beslutar om markåtkomst när man inte är överens? | Expropriation. Beslut av expropriationskommissionen (kommunstyrelse) | Landsvägsförrättning, beslut av inlösningskommissionen | Expropriation. Beslut av expropriationskommissionen | Expropriation. Beslut av tingsrätten (skjønnsrätten) | Fastställelse av arbetsplan. Vägverket |
| Hur och vem beslutar om ersättning när man inte är överens? | Expropriation. Beslut av expropriationskommissionen (kommunstyrelse), besvär till taksationskommissionen | Landsvägsförrättning, beslut av inlösningskommissionen | Beslut av expropriationskommissionen | Skjønnsprocess. Beslut av tingsrätten (skjønnsrätten) | Beslut av domstol (fastighetsdomstol) |
| Överenskomelse om markåtkomst träffas i% av fallen | I princip aldrig (expropriation) | Förekommer nästan aldrig, förutom för byggnader | Ca 90 % | Ca 95 % | I princip aldrig (vägrätt) |
| Överenskomelse om ersättning träffas i ...% av fallen | Ca 90 % | Förekommer nästan aldrig, förutom för byggnader | Ca 90 % | Ca 90-95 % | Ca 98-99 % |

| | | | | | |
|---|--|---|---|--|---|
| Överklagande av ersättningar görs av ca ...% av berörda markäg. | Ca 7-8 % | Ca 1-2 % | Ca 3-4 % | Ca 1 % | Ca 1-2 % |
| Ersättningsprinciper | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads- eller avkastningsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | All ekonomisk skada ersätts. Marknadsvärde och övriga skador. |
| Vem svarar för inmätning och dokumentation? | En privat lantmätare | Lantmäteribrån | Vejdirektoratet | Antingen kommunen eller vegvesendet | Vägverket |
| Registrering av vägfastigheten eller rättigheten | Vägfastigheterna skrivs in i fastighetsregistret (matrikeln) | Vägfastigheterna samt rättigheter för väghållaren skrivs in i fastighetsregistret och karta | Vägfastigheterna skrivs sällan in i fastighetsregistret (matrikeln) | Registrering i GAB (fastighetsregistret) | Vägrätterna skrivs <i>inte</i> in i fastighetsregistret |
| Särskild registrering av vägen? | Görs av Vebetyrelsen | Nej | Landsvägarna registreras hos Statens vägväsen | | Arbetsplaner redovisas i fastighetsregistret |

3.2 Järnvägar

| | Danmark | Finland³ | Norge | Sverige |
|---|---|--|---|---|
| Vem tar initiativ till järnvägsbyggnad? | Trafikstyrelsen | Banförvaltningscentralen | Jernbaneverket | Banverket |
| Vilket planstöd etc. ger markåtkomst? | Detaljprojektering (beslut av expropriationskommissionen) | Inlösenstillstånd (Järnvägsplan) | Detaljplan (reguleringsplan) | Järnvägsplan |
| Med vilken rättighet tas mark i anspråk? | Äganderätt | Äganderätt | Äganderätt | Äganderätt |
| Hur och vem beslutar om markåtkomst när man inte är överens? | Expropriation. Beslut av expropriationskommissionen | Inlösenförrättning, beslut av inlösningskommissionen (Järnvägsförrättning, beslut av inlösningskommissionen) | Expropriation. Beslut av expropriationsdomstol (skjönnsrätt) | Lantmäteriförrättning, ofta fastighetsreglering. Beslut av lantmäterimyndighet. |
| Hur och vem beslutar om ersättning när man inte är överens? | Beslut av expropriationskommissionen besvär till taksationskommissionen | Inlösenförrättning, beslut av inlösningskommissionen (Järnvägsförrättning, beslut av inlösningskommissionen) | Skjønnsprocess. Beslut av tingsrätten (skjönnsrätten) | Normalt beslut vid lantmäteriförrättning. |
| Överenskommelse om markåtkomst träffas i ...% av fallen | I princip aldrig, eftersom det sker genom expropriation | Förekommer nästan aldrig, förutom för byggnader | Skjønnsprocess. Beslut av tingsrätten (skjönnsrätten, ca 5 %) | Minst 95 % av fallen |
| Överenskommelse om ersättning träffas i ...% av fallen | Ca 90 % | Förekommer nästan aldrig, förutom för byggnader | Minst 95 %. Plankorsningar mindre andel | Ca 95 %. Plankorsningar mindre andel |
| Överklagande av ersättningar görs av ca ...% av berörda markäg. | Ca 7-8 % | Ca 1-2 % | Ca 1 % | Ca 0,5 % |

³ Inom parentes anges vad som kommer att gälla i Finland efter det att den nya järnvägslagen har trätt i kraft 2008-01-01-

| | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|---|
| Ersättningsprinciper | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | All ekonomisk skada ersätts. Marknadsvärde och övriga skador. |
| Inmätning och dokumentation | Görs av en privat lantmätare | Görs av lantmäteribrådan eller en konsult | Görs av kommunerna | Görs normalt av Lantmäteriet |
| Registrering | Järnvägfastigheterna skrivs in i fastighetsregistret (matrikeln) | Järnvägfastigheterna skrivs in i fastighetsregistret och kartan | Registrering i GAB (fastighetsregistret) | Järnvägfastigheterna skrivs in som egna fastigheter i fastighetsregistret |

3.3 Kraftledningar

Här sammanfattas vad som gäller ifråga om större ledningar, dvs. stamnätet eller motsvarande.

| | Danmark | Finland | Island | Norge | Sverige |
|--|---|---|---|--|---|
| Vem är ansvarig och vad kallas nätet? | Energinet.dk ansvarar för transmissionsnätet | Fingrid Oyj ansvarar för stamnätet | Landsnet A/S ansvarar för transmissionsnätet | Statnett ansvarar för centralnätet | Svenska Kraftnät ansvarar för stamnätet |
| Vilket slags koncession (tillstånd) krävs? | Plan, som godkänns av Energinet.dk eller transport och energidepartem. | Elnätstillstånd, som beviljas av energimarknadsverket. | Koncession från industridepartementet | Linjekoncession, beviljas av NVE | Linjekoncession, beviljas av Energimyndigheten |
| Med vilken rättighet tas mark i anspråk för ledningar? | Bruksrätt | Nyttjanderätt. | Bruksrätt | Bruksrätt | Ledningsrätt eller avtalsservitut |
| Hur och vem beslutar om markåtkomst när man inte är överens? | Expropriation. Beslut av expropriationskommissionen | Inlösningsförrättning, Lantmäteriverket | Expropriation. Beslut av expropriationskommissionen | Expropriation. Beslut av expropriationsdomstol (skjönnsrätten) | Ledningsrättsförrättning, beslut av Lantmäterimyndighet |
| Hur och vem beslutar om ersättning när man inte är överens? | Beslut av expropriationskommissionen och besvär till taksationskommissionen | Inlösningsförrättning, beslut av inlösningskommissionen | Beslut av expropriationskommissionen | Skjønnsprocess. Beslut av tingsrätten (skjönnsrätten) | Ledningsrättsförrättning, beslut av Lantmäterimyndighet |
| Överenskommelse om markåtkomst träffas i ...% av fallen | Ca 90 % (= då man är överens om ersättningen) | Som regel träffas inte avtal | Ca 75 % | Ca 90-95 %, lägre andel om det blir miljöskada | Ca 95 %, som sedan ligger till grund för förrättning |
| Överenskommelse om ersättning träffas i ...% av fallen | Ca 80-90 % | Förekommer sällan | Ca 75 % | Minst 95 % | Ca 95 % |
| | | | | | |

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|---|
| Överklagande av ersättningar görs av ca ...% av berörda markäg. | Nära 10 % | Ca 1-2 % | Ca 7-8 % | Ca 2-3 % | Ca 0,5-1 % |
| Ersättningsprinciper | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, eller avkastningsvärde. Skador på restfastigheten. | Full ersättning. Marknads-, avkastnings- eller kostnadsvärde. Skador på restfastigheten. | All ekonomisk skada ersätts. Marknadsvärde och övriga skador. |
| Inmätning och dokumentation | Görs av ledningsägaren | Görs av lantmäteribrån | Görs av ledningsägaren | Görs normalt inte | Görs av kraftledningsbolagen |
| Registrering av rättigheten | Registrering i tingsboken, inte i fastighetsregistret (matrikeln) | Registrering i fastighetsregistret | Registrering i fastighetsregistret | Registrering kan ske i fastighetsregistret (GAB) | Registrering i fastighetsregistret |