

Motion till riksdagen 2021/22:1598

av **Helena Lindahl och Peter Helander (båda C)**

Avkastningen av markköp ska gå till markägaren – inte till statens underentreprenörer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska förändra regelverket som styr inlösen av mark i samband med infrastrukturbyggen, så att jordägare kan kapitalisera marken innan den löses in, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Under de senaste åren har Sverige haft en omfattande diskussion om äganderätten. I centrum för diskussionen har bland annat ägare av fjällnära skog stått sedan Skogsstyrelsen nekat dem såväl rätt att avverka som rätt till ersättning. Myndighetens agerande kritiserades för att man i praktiken tog ifrån skogsägarna rätten att äga och bruka sin egen skog. Men domstolarna sa sitt och dömde slutligen till skogsägarnas fördel.

Tyvärr drabbas också andra markägare – även de som faktiskt får betalt. Ett exempel på hur irrationellt svenska markägare kan behandlas kommer från Umeå i Västerbotten där vägbygget av Västra länken från början fick märkliga konsekvenser. Det hela baserades på ett reglemente som definitivt inte är till markägarens fördel. När bönders mark blir inlöst i samband med infrastrukturbyggen, så tillfaller de stora värdena inte bönderna utan de entreprenörer som Trafikverket anlitar. Grovt förenklat går det till så att Trafikverket löser in stora mängder mark från exempelvis jordbrukare. Då klassificeras ytan som åkermark och betingar normalt ett värde på omkring 50 000 kronor per hektar. Det låga priset beror på att ersättningen baseras på lönsamheten i den pågående markanvändningen – som alltså är jordbruk. Som de flesta vet är jordbruk i dagsläget inte en lukrativ verksamhet och ersättningen blir följaktligen väldigt låg. Markens verkliga värde är dock betydligt mycket högre.

Det övre skiktet av marken, alltså matjorden, bedömdes i det aktuella fallet av LRF Västerbotten ha ett värde på det nästan femdubbla – alltså 250 000 kronor per hektar. Problemet är att jordbrukarna generellt har små möjligheter att ta vara på sin värdefulla matjord. För att det ska vara möjligt krävs ett tåktillstånd hos länsstyrelsen och det beviljas man med största säkerhet inte så länge prima matjord ligger på mark som är klassad som jordbruksmark. Så snart Trafikverket disponerar marken och vägplanen vunnit laga kraft så öppnas dock helt nya möjligheter. Då klassas marken som vägmark och med ens är det fullt möjligt att ”skrapa bort” matjorden för försäljning, någonting som också först var tanken i fallet utanför Umeå. Plötsligt kan entreprenörerna sälja vidare matjord som man själva inte ens köpt, dessutom för uppåt fem gånger så mycket som jordbrukaren som berövats sin mark och matjord får i ersättning. Entreprenörerna, vars huvudsakliga uppgift är att utföra vägarbetet, får därmed hjälp av staten att tjäna stora pengar på att sälja någon annans avskrapade mark som man själv aldrig ägt, vårdat eller investerat en krona i.

Även staten via Trafikverket gör en väldigt bra affär då man kan anskaffa mark till låga priser, vilket sannolikt gör att man har ganska lätt att hitta prisvärda entreprenörer som vill skyffla upp stora värden från marken. Förlorarna blir naturligtvis bönderna som tvingas sälja sin mark till väldigt mager ersättning och dessutom får se nästan hela markens riktiga värde bli vinst i någon annans plånbok. Det här är ett uttryck för att äganderätten satts ur spel och måste åtgärdas så att avkastningen går till markägaren.

Tursamt nog löste det sig, efter många om och men, för markägarna utanför Umeå, då man till slut kom fram till en förlikning med Trafikverket. Men fortfarande gäller samma regler kring inlösen av åkermark i samband med infrastrukturbyggen, vilket kan ställa till det för andra som hamnar i liknande situationer.

Helena Lindahl (C)

Peter Helander (C)