



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060105

DOM
2013-02-13
Stockholm

Mål nr
F 1265-12

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätt, mark- och miljödomstolens dom 2012-01-17 i mål F 1648-11, se bilaga A

KLAGANDE

U K

Ombud: Advokaten H R

MOTPART

Norrängens Vägsamfällighet, 717909-2866
c/o P L

Ombud: Advokaten A T S

SAKEN

Rättegångskostnader

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom på så sätt att Norrängens Vägsamfällighet förpliktas att ersätta U K för rättegångskostnad med 82 250 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 17 januari 2012 till dess betalning sker.

Dok.Id 1061484

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50
E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se

Telefax
08-561 675 59

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00-15:00

2. Norrängens Vägsamfällighet förpliktas att ersätta U K för
rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen med 10 000 kr, jämte ränta
enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.
-

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

U K har yrkat att Norrängens Vägsamfällighet fullt ut ska ersätta honom för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen. Därtill har han yrkat att Norrängen ska ersätta honom för tillkommande rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 10 000 kr.

Norrängens Vägsamfällighet (Norrängen) har bestritt yrkandet och för egen del yrkat ersättning för rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen med 12 500 kr.

Norrängens inställning vad gäller skälighet i och för sig till U Ks rättegångskostnadsyrkande i mark- och miljödomstolen kvarstår oförändrad. Norrängen har vitsordat U Ks rättegångskostnadsyrkande i Mark- och miljööverdomstolen som skäligt i och för sig.

UTVECKLING AV TALAN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**U K**

U K är att anse som vinnande part i mark- och miljödomstolen och är därmed berättigad att fullt ut få ersättning för sina rättegångskostnader. Han har aldrig bestritt betalningsskyldighet i sig utan har i svaromålet medgett att utge 80 000 kr, att jämföras med utdömda 90 000 kr och av motparten begärda 159 083 kr. Prövningen i mark- och miljödomstolen har således inte avsett betalningsskyldigheten i sig utan endast beloppets storlek.

I protokoll från den muntliga förberedelsen har noterats att U K endast vitsordat och inte medgivit att utge 80 000 kr. Detta är en felaktig anteckning. Det skulle vara mycket uppseendeväckande om svaranden återtagit sitt redan i svaromålet lämnade medgivande. U K valde på sitt ombuds inrådan redan från början en processtrategi som utgick ifrån att ett skäligt belopp genast skulle medges, eftersom han i sak ansåg att han till viss del hade del i de skador som uppstått på vägen. U K erbjöd också i mejl av den 17 december 2009 till dåvarande kärandeombudet A att förlikningsvis betala 75 000 kr.

Det är riktigt att det, trots medgivandet, inte har erlagts någon betalning. Allt arbete efter stämningsansökans upprättande och ingivande har emellertid i allt väsentligt avsett det som inte medgivits och som kärandesidan tappat. Arbetet med upprättandet av stämningsansökan torde inte ha dragit mer än 10-20 procent av de samlade kostnaderna på kärandesidan varför det är skäligt att kärandesidan i vart fall med hänsyn till även räntan, som är en biförpliktelse och avhängig av bedömningen i kapitalfrågan, ska bidra med minst 75 procent av kostnaderna på svarandesidan.

Norrängen

Norrängen och U K var i mark- och miljödomstolen ömsom vinnande, ömsom tappande part i sådan omfattning att vardera part bör bära sin rättegångskostnad.

U K bestred i mark- och miljödomstolen att utge ränta enligt Norrängens yrkande. Grunden för bestridandet var att Norrängen inte presenterat tillräcklig utredning för kravet i samband med att det fastställdes i augusti 2008. Norrängen var således tvungen att åberopa såväl muntlig som skriftlig bevisning till styrkande av att U K hade fått sådan utredning att ränta enligt yrkandet skulle utgå. Mark- och miljödomstolen biföll ränteyrkandet. Räntan på det kapitalbelopp som U K hade att utge enligt domen uppgick till ca 30 000 kr, dvs. till ca en tredjedel av kapitalbeloppet. I denna del fick således Norrängen fullt bifall till sin talan och är att anse som vinnande part. Utgångspunkten för rättens bedömning av vem som är att anse som tappande respektive vinnande part är målets utgång i förhållande till kärandens beloppsmässiga yrkande. Norrängen har fått bifall till mer än hälften vad gäller yrkat kapitalbelopp samt fullt bifall i fråga om ränteyrkandet. Mot den bakgrunden kan inte Norrängen anses som tappande part.

U K gjorde gällande att han skulle reglera de skador som hans byggtrafik hade orsakat men erlade inte till någon del betalning för den faktura som han tillställdes. Förlikningsvis, innan ansökan om stämning gavs in, erbjöd sig U K att betala ett lägre belopp än det som sedan medgavs vid huvudförhandlingen men angav samtidigt att han vid en eventuell rättegång skulle medge ”ett långt mindre belopp”. U K medgav i svaromålet att betala 80 000 kr. Vid den muntliga förberedelsen

ändrade han sig dock och bestred käromålet. Istället vitsordade han 80 000 kr som skälig ersättning för de skador han orsakat. Vid huvudförhandlingen medgav U K återigen att betala 80 000 kr. Det är således inte korrekt att betalningsskyldigheten i sig aldrig bestritts. För att U K – på de skäl han framfört i sitt överklagande – skulle kunna anses som vinnande part, hade det krävts att han verkligen erlagt betalning om 80 000 kr jämte av Norrängen krävd ränta senast i samband med att han medgav del av käromålet.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Part som tappar målet ska, enligt 18 kap. 1 § rättegångsbalken, ersätta motparten hans rättegångskostnad, om ej annat är stadgat. I 18 kap. 4 § finns bestämmelser om hur rättegångskostnadsansvaret ska fördelas när i målet förekommer flera yrkanden och parterna ömsom vinner och förlorar eller när ett yrkande bifalls endast till en del. I båda situationerna kan rätten kvitta kostnaderna eller jämka kostnaderna, om inte kostnaderna för de olika yrkandena i målet kan särskiljas. Har parten förlorat endast i ringa mån får rätten istället tillerkänna parten full ersättning för kostnaderna.

Av utredningen i målet står klart att U K, i svaromål samt vid huvudförhandling, medgett att utge 80 000 kr. Enligt Mark- och miljööverdomstolens mening talar handlingarna i målet för att han även gjort så vid den muntliga förberedelsen. På grund härav har målet vid mark- och miljödomstolen inte kommit att handla om U Ks betalningsskyldighet i sig; betoningen har istället legat på vilket belopp han varit skyldig att betala till Norrängen. Mark- och miljödomstolen har härvid kommit fram till att U K ska betala 90 000 kr, dvs. 10 000 kr mer än vad som hade medgetts. Med denna utgång har U K endast förlorat 10 000 kr. Han har således rätt till ersättning för sina rättegångskostnader. Med hänsyn tagen till vad U K förlorat samt till att Norrängen vunnit fullt bifall till ränteyrkandet finner Mark- och miljööverdomstolen det skäligt att Norrängen ska betala 70 procent av U Ks rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen.

Vid mark- och miljödomstolen yrkade U K ersättning för rättegångskostnad med 117 500 kr inklusive mervärdesskatt samt 22 500 kr för eget arbete. Norrängen

har, i enlighet med inställningen vid mark- och miljödomstolen, överlämnat till rätten att bedöma skäligheten av U Ks kostnadsyrkanden vid mark- och miljödomstolen. Yrkad ersättning avseende ombudsarvode får anses skälig, men inte den del som avser U Ks eget arbete som inte heller närmare har specificerats. U K ska därför tillerkännas ersättning för sina rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen med 70 procent av 117 500 kr, dvs. 82 250 kr. Därtill ska han tillerkännas full ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen. Yrkat belopp, 10 000 kr, har vitsordats som skäligt i och för sig.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2013-03-13.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Roger Wikström och Mikael Hagelroth, referent, tekniska rådet Jan Gustafsson och tf. hovrättsassessorn Hanna Granberger. Avgörandet är enhälligt.

Föredragande har varit föredraganden Ulrika Stenström.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2012-01-17
meddelad i
Växjö

Mål nr F 1641-11,
F 1644-11, F 1646-11 och
F 1648-11

KÄRANDE

Norrängens Vägsamfällighet, 717909-2866
c/o P L

Ombud: Advokat A T S

SVARANDE

1. E J

2. J S

3. S S

4. A J

5. U K

6. J A

Ombud för nr 1-4 ovan: jur kand J K och jur kand T M
Juristfirman Kempny & Manninen

Ombud för nr. 5 ovan: advokaten H R
Advokatfirman Sandberg & Partners AB

Ombud för nr. 6 ovan: advokaten B J
Kihlstedts Advokatbyrå HB

SAKEN

Ersättning enligt 48 a § anläggningslagen

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen förpliktar nedan angivna personer att till Norrängens vägsamfällighet betala nedan angivna belopp jämte ränta enligt 6 § räntelagen från och med den 5 september 2008 tills full betalning sker.

U K ska betala nittiotusen (90.000) kronor inklusive mervärdesskatt.

J A ska betala nittiotusen (90.000) kronor inklusive mervärdesskatt.

A J ska betala femtiofemtusen (55.000) kronor inklusive mervärdesskatt.

E J, J S och S S ska solidariskt betala femtontusen (15.000) kronor inklusive mervärdesskatt.

Norrängens vägsamfällighet ska ersätta E J, J S och S S för deras rättegångskostnader med sextiofyratusen och åtta hundra och åttioåtta (64 188) kronor, varav 53 437 kronor utgör ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag tills full betalning sker.

I övrigt ska vardera parter svara för sina rättegångskostnader.

YRKANDEN M.M.

I fyra ansökningar om stämning har Norrängens Vägsamfällighet yrkat förpliktande för dels E J, J S och S S att solidariskt till vägsamfälligheten utge 61 186 kronor (M 1641-11), dels J A att till vägsamfälligheten utge 159 083 kronor (M 1644-11), dels A J att till vägsamfälligheten utge 97 897 kronor (M1646-11), samt dels U K att till vägsamfälligheten utge 159 083 kronor (M 1648-11). På beloppen har yrkats ränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från 2008-09-05 till dess full betalning sker.

E J, J S och S S (nedan benämnda E J m.fl.) har bestridit samtliga yrkanden. De har tillsammans vitsordat ett belopp om 6 000 kronor. Ränteberäkningen har bestridits. Ränta från dagen för delgivning av stämningsansökan har vitsordats.

A J har bestridit samtliga yrkanden. Han har vitsordat ett belopp om 6 000 kronor. Ränteberäkningen har bestridits. Ränta från dagen för delgivning av stämningsansökan har vitsordats.

J A har medgivit att betala 80 000 kronor, men bestridit betalningsskyldighet för högre belopp. Ränteberäkningen har bestridits. Ränta från dagen för delgivning av stämningsansökan har vitsordats.

U K har medgivit att betala 80 000 kronor, men bestridit betalningsskyldighet för högre belopp. Ränteberäkningen har bestridits. Ränta från dagen för delgivning av stämningsansökan har vitsordats.

Samtliga parter har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

PARTERNAS TALAN**Käranden har anfört i huvudsak följande:**

Norrängens vägsamfällighet bildades 1949 och består av den enskilda vägen som sträcker sig från Bestorps samhälle till Norrängen, med grenvägar inom Norrängen.

Det är frågan om tre vägvsnitt, nedan benämnda den Gemensamma vägen, Övre vägen och Nedre vägen. Nu aktuella skador gäller endast den Gemensamma vägen och Nedre vägen. Samtliga vägar är avsedda för personbilstrafik, men dispenser kan ges för tyngre trafik. Samfälligheten förvaltas av Norrängens samfällighetsförening. Stagdar för föreningen föreligger. Nu gällande stadgarna är antagna vid årsmöte 2007. För samfällighetsföreningens medlemmar gäller dels föreningens stadgar, dels anläggningslagen (1973:1149). De nu aktuella ersättningskraven grundas på bestämmelsen i 48 a § anläggningslagen.

Samfällighetsföreningen har drygt 40 medlemmar. Av dessa är tre eller fyra åretruntboende. Övriga medlemmar är sommarboende.

För att minska kostnaderna för vägunderhållet beslutade samfällighetsföreningen vid årsmöte den 22 juli 2004 att ytbeläggningen på vägarna skulle förändras, förbättras och förstärkas i enlighet med den s.k. NOGA-gruppens förslag 7 B. Under våren 2005 genomfördes de beslutade arbetena. Vid slutbesiktning den 7 oktober 2005 konstaterades att resultatet av istandsättningen generellt var utmärkt. De skador på vägen som antecknades i slutbesiktningsprotokollet under rubriken "Gemensamma vägen" och "Övre Norrängen" åtgärdades på bekostnad av de som kört sönder vägarna mellan färdigställandet och besiktningstidpunkten och med bidrag från Vägverket. Brister på Nedre vägen åtgärdades på vägsamfällighetens och VA-samfällighetens bekostnad.

Av de punkter som antecknats i slutbesiktningsprotokollet återstod därefter för den Gemensamma vägen punkten B, samt för Nedre vägen punkterna G och H, vilka skulle åtgärdas efter tjällossningen 2006. Under punkten B angavs att vägen vid kurvan runt bergknallen skulle må bra av "paddning" efter vårens tjällossning (2006). Punkten G avsåg sättningar i Nedre vägen till följd av grävningar för vatten och avlopp under 2005. Vägverket Produktion beräknade kostnaden för att åtgärda dessa sättningsskador till ca 7 000 kr exklusive mervärdesskatt. Åtgärdande av punkten H har inte genomförts. Det arbete med vägarna som var planerat till våren 2006 blev inte utfört då de entreprenörer som var vidtalade inte hade tid.

Under tidig vår 2006 påbörjades arbeten med avancerade nybyggnationer på svarandenas fastigheter X (E J m.fl.), Y (A J), XX (U K) och YY (J A).

Från fastigheten X har transporterats bort fällda träd. Därefter har många och tunga transporter med jord körts till fastigheten. På fastigheten Y har vägmaskiner först skapat en ny infart och infartsväg till fastigheten. Dessa vägmaskiner har på sin färd till fastigheten allvarligt bidragit till att förstöra Nedre vägen. Dessa transporter följdes av transporter av allt som krävs för att bygga till det existerande huset, vilket i sin tur bidrog till att vägens kondition ytterligare försämrades. Tunga transporter har även utförts till och från fastigheterna XX och YY. Dessa transporter skadade såväl den Nedre vägen som den Gemensamma vägen.

I ett brev daterat den 23 april 2006 från samfällighetsföreningens ordförande till E J, A J och U K påtalades skadorna på vägarna. I styrelseprotokoll daterat 1 juli 2006, som ingick i kallelsen till årsmötet samma år, konstaterade styrelsen att stora skador hade drabbat Nedre vägen. Under sommaren 2006 i samband med föreningens årliga tillsyn av vägarna konstaterades skador på dessa. Anteckningar som dokumenterade skadorna fördes.

Bygglov för nybyggnation av bostadshus på fastigheterna XX och YY erhöles i september 2006 och därefter genomfördes ett stort antal tunga transporter på Nedre vägen. Det var stora grävsopor, cementblandare, byggbaracker och transporter med byggsten och armeringsjärn etc. Till detta kommer ytterligare stora sprängningar. Transporterna med dumpers fyllda med sprängsten skadade vägen allvarligt. I december 2006 var Nedre vägens kondition sådan att vägen utgjorde en trafikfara. Det blev därför nödvändigt att skrapa vägen för att personbilar skulle kunna komma fram överhuvudtaget. Denna skrapning bekostades av samfälligheten.

Den 18 mars 2007 beviljades fastigheterna XX och YY dispens för tunga transporter på vägen fram till och med den 15 juni samma år. De planerade arbetena med att iordningsställa vägarna som – efter förskjutning – planerats till våren 2007, försköts ytterligare på grund av alla pågående byggnationer. Vid styrelsemöte den 30 juni 2007 konstaterade styrelsen att vägarna på grund av de tunga transporterna var i ett mycket dåligt skick. Styrelsen beslutade att återställa vägarna.

I brev den 9 augusti 2007 från styrelsens ordförande till de som enligt styrelsens bedömning var ansvariga för skadorna på vägarna gjordes en grov bedömning av den framtida kostnadsfördelningen. På detta brev erhöll styrelsen trots uppmaning inga synpunkter.

Den 23 augusti 2007 företogs en ny besiktning av vägarna. Anteckningar från besiktningen upprättades av Vägverkets representant N J. Den 24 oktober 2007 erhöll styrelsen uppgifter från N J om beräknade kostnader för att komma till ”Nollnivå”, vilket innebar återställande till det skick som vägarna var i efter den genomförda istandsättningen 2005. Kostnaderna är fördelade på respektive vägavsnitt. Kostnader för grävning tillkommer.

Nedre vägens tillstånd försämrades under hösten 2007 så mycket att den utgjorde en trafikfara och i december åtog sig K och A att skrapa, grusa och jämna ut vägen där det behövdes.

Under våren 2008 utförde Vägverket och Bejke Grävteknik på samfällighetsföreningens uppdrag åtgärder med att istandsätta vägarna. Bejke Grävteknik utförde sina arbeten under vecka 20 och Vägverket under vecka 24.

För att kunna betala fakturorna från Vägverket Produktion och Bejke Grävteknik tvingades samfällighetsföreningen att uppta ett banklån om 450 000 kronor, med säkerhet i form av borgen av 6 medlemmar i föreningen.

I brev daterat den 29 juli 2008, med bilagda fakturor, till de 12 medlemmar som bidragit till skadorna på vägarna begärde samfällighetsföreningen att dessa skulle ersätta föreningen för kostnaderna enligt den redovisning, bedömning och fördelning av kostnaderna som redovisades i brevet.

Reparationen av vägarna 2008 utfördes för att på billigaste sätt återställa dessa till den kvalitet de hade hösten 2005, benämnt "Nollnivå", och dimensionerade för personbilstrafik till sommarstugeområde med enstaka transporter med lastbil som slamtömning och sophämtning. Någon standardförbättring har det inte varit tal om. Fördelningen av kostnaderna mellan de olika vägavsnitten har gjorts med utgångspunkt i den kostnadsfördelning som Vägverket Produktion gjort. Samfälligheten har inte efter eget skön gjort fördelningen mellan vägarna. Beträffande fördelningen mellan de olika svarandena har en viss skönsmässig fördelning gjorts.

Samtliga fakturor betalades utom de till svarandena.

Angående ränteyrkandet

Den 4 augusti 2008 skickade samfällighetsstyrelsen genom styrelseordföranden P L ett brev daterat den 29 juli 2008 till samtliga de medlemmar som enligt styrelsen hade orsakat skadorna på vägarna, jämte faktura till var och en. Brevet innehåller sådan utredning som skäligen kan begäras. Ränta ska därför utgå från 30 dagar efter det att kravet framställdes till dess full betalning sker.

Käranden har specifikt för respektive svarande angivit i huvudsak följande.

E J, J S och S S (E J

m.fl.) äger tillsammans fastigheten X. Fastigheten har del i vägsamfälligheten. Alla ägare är därför medlemmar i samfällighetsföreningen. De har under 2006 utfört omfattande ny- och ombyggnationer på fastigheten X.

Detta har medfört stora, många och tunga transporter på Nedre vägen och på Gemensamma vägen. Dessa transporter har orsakat omfattande skador på dessa vägavsnitt. De har därigenom använt vägarna i väsentligt större omfattning än som

får anses svara mot fastighetens andelstal för driftskostnaderna. E J m.fl. är därigenom skyldiga att till samfälligheten utge skälig ersättning för de kostnader som uppkommit till följd av dessa transporter. Sinsemellan är de gentemot samfälligheten ansvariga solidariskt såsom för egen skuld. Yrkat belopp avser det belopp som kan anses belöpa på transporterna till och från deras fastighet. Beloppet är skäligt. Faktura har upprättats och skickats till J m.fl. 2008-08-04. Dröjsmålsränta enligt räntelagen ska därför erläggas av E J m.fl. från den dag som infaller trettio dagar efter fakturadatum till dess betalning sker.

A J ger fastigheten Y. Fastigheten har del i vägsamfälligheten. Han är därför medlem i samfällighetsföreningen. A J har under 2006 och 2007 utfört omfattande ny- och ombyggnationer på fastigheten Y. Detta har medfört stora, många och tunga transporter på Nedre vägen och på den Gemensamma vägen. Dessa transporter har orsakat omfattande skador på dessa vägavsnitt. Han har därigenom använt vägarna i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftskostnaderna. J är därigenom skyldig att till samfälligheten utge skälig ersättning för de kostnader som uppkommit till följd av dessa transporter. Yrkat belopp avser det belopp som kan anses belöpa på transporterna till fastigheten. Beloppet är skäligt. Faktura har upprättats och skickats till J 2008-08-04. Dröjsmålsränta enligt räntelagen ska därför erläggas av A J från den dag som infaller trettio dagar efter fakturadatum till dess betalning sker.

U K äger fastigheten XX. Fastigheten har del i vägsamfälligheten. Han är därför medlem i samfällighetsföreningen. K har under 2006 och 2007 utfört omfattande ny- och ombyggnationer på fastigheten XX. Detta har medfört stora, många och tunga transporter på Nedre vägen och på den Gemensamma vägen. Dessa transporter har orsakat omfattande skador på dessa vägavsnitt. Han har därigenom använt vägarna i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftskostnaderna. K är därigenom skyldig att till samfälligheten utge skälig ersättning för de kostnader som uppkommit till följd av dessa transporter. Yrkat belopp avser det belopp

som kan anses belöpa på transporter till och från fastigheten. Beloppet är skäligt. Faktura har upprättats och skickats till K 2008-08-04. Dröjsmålsränta enligt räntelagen ska därför erläggas av U K från den dag som infaller trettio dagar efter fakturadatum till dess betalning sker.

J A äger fastigheten YY. Fastigheten har del i vägsamfälligheten. Han är därför medlem i samfällighetsföreningen. A har under 2006 och 2007 utfört omfattande ny- och ombyggnationer på fastigheten YY. Detta har medfört stora, många och tunga transporter på Nedre vägen och på den Gemensamma vägen. Dessa transporter har orsakat omfattande skador på dessa vägavsnitt. Han har därigenom använt vägarna i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftskostnaderna. A är därigenom skyldig att till samfälligheten utge skälig ersättning för de kostnader som uppkommit till följd av dessa transporter. Yrkat belopp avser det belopp som kan anses belöpa på transporter till fastigheten. Beloppet är skäligt. Faktura har upprättats och skickats till A 2008-08-04. Dröjsmålsränta enligt räntelagen ska därför erläggas av J A från den dag som infaller trettio dagar efter fakturadatum till dess betalning sker.

Svarandena

E J m.fl. har anfört i huvudsak följande. De vitsordar att de utfört vissa byggtransporter på vägarna under 2006. Transporterna innebär en viss extra belastning på vägarna men de har inte använt dessa i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastigheternas andelstal för driftskostnaderna. Byggtransporter generellt inom Norrängen under åren 2006 – 2007 kan sammantaget ha föranlett merkostnader för iordningställande. De utesluter inte att deras transporter i någon mån kan ha bidragit till dessa. Samfällighetsföreningen har dock inte visat att de använt vägarna på ett sätt som kan medföra ersättningsansvar för merkostnader enligt 48 a § AL. Föreningen har inte heller visat att kostnadsfördelningen inbördes mellan medlemmarna är skälig. Kostnaderna för iordningställande bör därför fördelas efter andelstal eller vederhäftig beräkning enligt 48 a § AL. Samfällighetsför-

eningen har i sin beräkning inte tagit hänsyn till omständigheter som rimligen måste vägas in enligt 48 a § AL. De utförde alla tyngre transporter under våren 2006, i huvudsak då tjälen ännu inte hade gått ur marken. Transporterna utfördes omsorgsfullt och med beaktande av vägförhållandena. Tjällossningen under våren 2006 orsakade påtagliga skador på vägarna. Iordningställandet av vägarna under våren/sommaren 2008 innefattade reparation av skador som hade uppkommit före 2006. Iordningställandet inbegrep åtgärdande av ett mångårigt allmänt slitage på vägarna samt höjning av vägnas standard. Kostnader för kvalitetshöjning 2008 ska inte belasta dem då samfällighetsföreningens vedertagna bruk eller arbetssätt varit att inte utkräva ersättning av enskilda medlemmar för slitage/skador i samband med byggtransporter. Samfälligheten har tidigare inte debiterat medlemmar på detta sätt i samband med byggnationer. Samfälligheten har således utvecklat ett bruk, eller en praxis, som innebär att medlemmar inte ska debiteras på detta sätt. Att debitera dem på detta sätt strider därför mot den praxis som utbildats inom samfälligheten. Vad beträffar ett i och för sig skäligt kapitalbelopp torde kostnaderna för 2005 års istandsättande kunna tjäna till ledning. Om dessa kostnader uppgick till 240 000 kr inkl. moms kan godtas att högst hälften av den summan fördelas på dem som byggt under åren 2006-2008. En oproportionerligt stor del av kostnaderna har lagts på dem i förhållande till medsvarendena K och A. Vid fördelningen ska beaktas att K och A haft avsevärt tyngre transporter än vad de haft. Det rör sig sannolikt om ett 20-30 gånger högre tonnage. Tros detta vitsordar de ett kapitalbelopp om tillsammans 6 000 kronor som skäligt i och för sig.

Då samfälligheten inte presterat den utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras ska ränta enligt 4 § fjärde stycket räntelagen beräknas först från dagen för delgivning av ansökan om stämning.

A J har anfört i huvudsak följande. Han har utfört transporter under tiden april – juli 2006 enligt följande. Byggstart var den 1 april 2006. Därvid företogs nedgrävning och inkoppling av vatten och avlopp. Någon ny infart eller väg har inte anlagts. Den 12 april kördes 6 m³ betong och den 18 april 2006 transporterades lecastenar och tegelpannor till hans fastighet. Markarbetena avslutades den 15

maj. Den 25 maj transporterades takbjälkar (limträbalk). Snickerier utfördes tiden 1 maj – 21 juli 2006, varvid transport av fönster utfördes den 3 juli. Övriga transporter utfördes med skåpbil och eventuellt släp av bygglidare eller dennes underentreprenörer. Tillbyggnaden färdigställdes den 30 juli 2006. Transporterna utfördes av erfarna förare som särskilt vinnlade sig om att inte förorsaka skador på vägarna.

Till följd av sin beskaffenhet skadades vägarna påtagligt av tjällossningen. Detta inträffade också under våren 2006, då delar av vägen rämnade av nämnda orsak.

Samfällighetsföreningen synes fr.o.m. våren 2006 och fram till iordningställandet ha nöjt sig med att med vissa intervall dels notera vägnas allt sämre skick och fördröjningen av iordningställandet dels meddela dispenser för ytterligare tung trafik.

Iordningställandet våren/sommaren 2008 innebar att vägarna gavs en högre standard än tidigare. Bland annat lades lager med indränkt makadam ut på vägarna. Vidare ytbehandlades vissa vägnas snitt medan man ”ändå var på plats”. Det var alltså inte fråga om att återställa vägarna i ursprungligt skick. Viktbegränsningar infördes på vägarna. Om iordningställande och viktbegränsningar hade skett tidigare skulle vägarna sannolikt ha klarat sådan tyngre trafik som förekom därefter, vilket skulle ha minskat kostnaderna för iordningställandet.

Samfälligheten synes lagt drygt 90 procent av kostnaden för Gemensamma vägen och Nedre vägen på dem som utförde byggarbeten under 2006 – 2007. Allmänt slitage genom åren, tidigare skador och tjälskador har alltså ”bakats ihop” med merkostnader för byggtransporter under åren 2006 – 2007. I sammanhanget kan även noteras att ”en betongbil” åsatts ett värde om 1 000 kr, vilket rimligen borde innebära att 30 likvärdigt tunga transporter (30 x 30-40 ton) skulle åsättas värdet 30 000 kr. Svarandena avkrävs mer än det dubbla trots att deras transporter varit mindre omfattande än så.

Att vägen är i gott skick säger inte något om dess bärighet. Den borde ha byggts för att hålla för tung trafik. Vidare kan det konstateras av vägen inte håller i längden och att den brukar gå sönder vartannat år. Den är trasig även i dag. Orsakerna till skadorna som avses i detta mål är många. Under år 2006 uppkom tjälskador och skador på grund av stormen Gudrun, vilket inte beaktats av samfälligheten. Inte heller har samfälligheten beaktat att annan tung trafik kör på vägen och har sönder den, exempelvis sopbilar, slambilar, båttransporter samt en äldre lastbil som användes vid transporter som en av samfällighetsföreningens medlemmar, T, lät utföra i samband med att han anlade en parkeringsplats på sin fastighet. Vägen har dessutom av trafiksäkerhetsskäl skrapats några gånger vilket slitit på den. Beträffande vägens standardhöjning kan konstateras att man vid reparationerna valt bättre material till vägen och exempelvis lagt fiberduk under den.

Sådana krav som nu framställts har inte ställts före 2005 trots att det är notoriskt att transporter i samband med byggnationer på Norrängen förekommit sedan vägarna byggdes och med tiden i ökande omfattning. Det har säkert sin naturliga förklaring i att samtliga medlemmar haft behov av att kunna bebygga och reparera sina fastigheter. Det är också naturligt att ansvaret för slitage eller skador i samband med byggtransporter till slut, när bebyggelsen inom området börjat mättas, kan behöva regleras på lämpligt sätt.

En nödvändig förutsättning för en sådan reglering är dock ett sådant dispenssystem, med för- och efterbesiktning, som samfälligheten synes ha infört under 2007 – 2008. Utan en sådan konstruktion kan en vägsamfällighet svårligen uppnå nödvändig kontroll över tonnage, onormalt slitage eller eventuella skador i samband med byggtransporter på vägarna.

Samfällighetsföreningen tycks medge att vägarnas kvalitet faktiskt höjdes 2008 jämfört med 2005, men med invändningen att föreningen inte haft något alternativ. Det bestrids att samfälligheten stått utan val när det gäller metod och material. Vägarna kunde ha åtgärdats på samma sätt som 2005 eller tidigare. I stället valdes

ett dyrare alternativ. Mellanskillnaden ska inte ingå i en beräkning enligt 48 a § anläggningslagen.

U K har anfört i huvudsak följande: Under år 2005 förekom omfattande anläggningsarbeten på det aktuella vägavsnittet då 14 fastigheter anslöts till ett gemensamt vatten- och avloppsnät. Rören lades på ett djup av 180 cm varefter återfyllning skedde. Dessa förhållanden har underminerat vägens hållfasthet och sättningar och skador har uppstått till följd av även sedvanlig vägtrafik. Vägen hamnade genom dessa arbeten i allmänt bristfälligt skick. Kostnaden att ”återställa” vägen till bruksskick ska därför bäras av alla i vägsamfälligheten och inte endast av de som utfört tunga transporter.

Efter anläggningsarbetenas avslutande 2005 förekom omfattande timmertransporter. Två bröder J i grannskapet innehar två stora tomter på vilka omfattande avverkning skedde under hösten 2006. Vid de timmertransporter som härvid företogs uppkom ytterligare skador på den redan bristfälliga vägen.

Härefter har han grannen J A under januari – december 2007 utfört tunga transporter till sina fastigheter. För dessa transporter har sökts dispens hos föreningen. Härvid har uppkommit vissa skador på vägen som är att hänföra till transportererna ifråga. Innan byggtransporterna företogs förekom emellertid ingen besiktning av vägen.

Det är med hänsyn till vad som sagts ovan inte lätt att avgöra vilka kostnader som ska hänföras till och bäras av honom. Han gör gällande att kostnaderna skäligen kan uppskattas till medgivna 80 000 kr.

Vägarna åtgärdades under år 2008 men då till en högre standard än jämfört med tidigare. Denna generella standardhöjning ska bäras av alla i samfälligheten och inte endast av de som utfört tunga transporter.

Det ska vidare noteras att han planerat sina transporter så att dessa till stor del utfördes när det var tjäle i marken.

Enligt hans uppfattning är den huvudsakliga anledningen till vägens bristande skick de anläggningsåtgärder för grävning av VA-ledningar intill och delvis i vägen som företogs under år 2005. Detta visar sig bl.a. genom att sättningar ånyo har uppkommit i vägen efter att den återställts 2008. Sättningar har bl.a. skett på ett vägsnitt mellan hans och P Ls fastighet.

En annan helt avgörande orsak är att vägen redan från början varit underdimensionerad och inte anpassad för en ändamålsenlig användning av till vägsamfälligheten hörande fastigheter, vilket innefattar behov av viss tung trafik, bl.a. vid byggnationer.

Han har på egen bekostnad reparerat vägen under våren 2008, varvid vägen hyvlats och grusats till en kostnad om 30 000 kr, vilket ska beaktas vid kostnadsfördelningen då samfällighetens kostnader för vägens återställande härigenom minskats.

J A har anfört i huvudsak följande. Han medger att han använt de aktuella vägarna i större omfattning än som kan anses svara mot hans fastighets andelstal för driftskostnaderna. Han medger betalningsskyldighet i viss utsträckning. Han har dock invändningar mot föreningens sätt att beräkna hans andel av de uppkomna kostnaderna.

Det är komplicerat att få fram en rättvis fördelning av ifrågavarande merkostnader. **J A** vill fästa uppmärksamhet på att det under 2006 förekom arbeten för vatten och avlopp till 14 fastigheter i området. Detta medförde omfattande ingrepp på vägarna. Det grävdes till 180 cm djup varefter diken återfylldes. Detta förhållande har medfört att vägarna försämrades och att tendensen till sättningar m.m. generellt sett ökade vid såväl normalt slitage som vid tyngre belastning. Redan innan han påbörjade sina anläggningsarbeten fanns ett stort behov av att iordningsställa vägarna och det fanns även en planering för åtgärderna. Eftersom det

under tiden därefter skulle förekomma tunga transporter till flera fastigheter, skedde inte någon upprustning av vägarna under sommaren 2006 utan detta skedde först då arbetena på de olika fastigheterna i stort sett var avslutade.

Han har noga planerat de tyngre transporterna till sin fastighet så att de huvudsakligen utförts när det var tjäle i marken och vägarna bar ordentligt.

Det förefaller som om vägarna återställts till en bättre standard än de någonsin haft tidigare. I fakturorna nämns filterdukar, olika bärlager etc. Han anser inte att han har skyldighet att betala något extra för generell standardförbättring.

Mot bakgrund av det stora belopp som nu begärs av en enskild person, framstår det som oskäligt att han, som inte har kunnat delta i upphandlingsprocessen, inte beretts tillfälle att själv åtgärda skador så att kostnaderna kunnat minskas. Genom personliga kontakter och eget arbete bedömer han att han, om han fått tillfälle därtill, kunnat förbilliga arbetena i avsevärd utsträckning. Han och U K har dessutom redan lagt ner ca 30 000 kr för åtgärder innefattande hyvling och grusbeläggning.

Det synes vara Vägverket som bedömt att han ska svara för 30,9 % av kostnaderna på Nedre vägen. Han bestrider att procentsatsen är skälig. Procentsatsen är mer eller mindre godtycklig. Han har inte beretts tillfälle att uttala sig eller ta ställning till denna godtyckliga procentsats.

Omfattande arbeten med vägarna utfördes under våren 2005. De kostnader som är aktuella i det nu aktuella målet avser ett likaledes omfattande arbete vilket utfördes under juni 2008. Det innebär att nästan tre år förflöt mellan åtgärderna och följaktligen också tre år med normal trafik innefattande sopbilar, slambilar, båttransporter, plogbilar, utförd snöröjning och en generell ökning av de boendes trafik av olika slag. Vidare passerade tre vintrar och årstidsväxlingarnas inverkan på vägarna är okänd och kommer att så förbli. Allt detta har inneburit att vägarna förslitits och försämrats och att det – precis som konstaterades 2004 – förelåg ett visst reparations- och/eller underhållsbehov, dvs. ett sådant hade, under alla omständigheter och

oberoende av de tyngre transporterna, förelegat i juni 2008. Ändå väljer samfälligheten att försöka övervältra hela kostnadsansvaret för 2008 års åtgärder på enskilda medlemmar, huvudsakligen de i målet instämnda. Under våren 2006, dvs. innan hans transporter skedde, företogs av ägarna till fastigheterna X och Y tämligen omfattande tunga transporter som även de har försämrat eller skadat vägen. Vilket ”utgångsskick” vägen hade när han påbörjade sina transporter är således inte känt. Han är dock inte skyldig att betala för de skador som vägen hade när hans transporter påbörjades eller för merkostnader som uppstått pga. att vägen redan hade skador. Någon hänsyn till dessa förhållanden tycks inte ha tagits.

BEVISNING

Käranden

Skriftlig bevisning

Käranden har som skriftlig bevisning åberopat dagordning för årsmöte i samfällighetsföreningen 2004-07-22, årsmötesprotokoll från årsmöte 2004-07-22, anteckningar från slutbesiktning av vägarna 2005-10-07, samfällighetsföreningens stadgar, brev från P L 2006-04-02, brev från P L 2006-04-23, protokoll över inspektion av vägarna 2006-07-22, mail från U K 2007-08-27, offert från Vägverket Produktion 2007-09-05, brev 2008-07-29 jämte fakturor samt ett stort antal fotografier.

Muntlig bevisning

Vid sammanträdet har förhör hållits med ledamöterna i samfällighetsföreningens styrelse P L och K J, samt vittnesförhör med föreningsmedlemmarna A R och H A.

Svarandena

Skriftlig bevisning

Samtliga svaranden har som skriftlig bevisning åberopat protokoll från samfällighetsföreningens årsmöte den 25 juli 2001, protokoll från samfällighetsföreningens årsmöte den 29 juni 2002 (§ 6), utskrift från DN.se, odaterad skrivelse (2007 eller 2008) från P L, protokoll från årsmöte i samfälligheten den 22 juli 2010, e-

postbrev från Vägverket till samfällighetsföreningens ordförande den 28 augusti 2007, skrivelse med anvisningar/rekommendationer från Riksförbundet för Enskilda Vägar (REV Bulletinen 2004 nr. 2), fotografier tagna i november 2010, fotografier tagna i mars 2011 av Norra vägen, fotoutskrifter av hus ägda av andra medlemmar än svarandena i Norrängen, protokoll från årsmöte i samfällighetsföreningen den 22 juli 2004, anteckningar från besiktning den 7 oktober 2005, brev om fördelning av kostnader för istandsättning år 2005, inspektionspromemoria den 22 juli 2006, verksamhetsberättelse för det 57:e verksamhetsåret den 30 juni 2007, protokoll från inventering den 23 augusti 2007.

U K har därutöver som skriftlig bevisning åberopat dagordning inför årsmöte den 22 juli 2004, besiktningsprotokoll den 7 oktober 2005, e-post från N J den 5 september 2007 samt e-post från U K den 1 december 2007.

Muntlig bevisning

Vid sammanträdet har förhör hållits med svarandena A J, E J, U K och J A, samt vittnesförhör med G F, P-A J och K N.

De hörda personerna har i huvudsak anfört följande

P L

Han är ordförande i samfällighetsföreningens styrelse sedan 1993. Den beräkning av andelstalen som beslutades när vägsamfälligheten bildades 1949 frångick man redan på 1950-talet. Utan att någon ny förrättning har genomförts har samfällighetsföreningen beslutat om ett annat sätt för beräkning av respektive fastighets avgift för drift och underhåll av vägarna, som avviker från 1949 års förrättning. Det finns ca 35 båtplatser på greve Bs fastighet och som denne arrenderar ut till andra än de som äger fastigheter i området. Dessa båtägare använder samfällighetens vägar när de kör till sina båtplatser. Samfällighetsföreningen har beslutat att begära en ny lantmäteriförrättning för fastställande av nya andelstal, men någon sådan ansökan har ännu inte lämnats till Lantmäteriet eftersom kostnaderna för förrättningen har bedömt bli alltför höga för föreningen. För genomförande av NOGA-gruppens förslag beslutades om en extra uttaxering med 5 000 kronor per fastighet. Vägarnas bärighet är anpassad för personbilstrafik och för trafik med sopbilen och slamtöm-

ningsbilen. Den som måste köra tunga transporter får antingen göra en omlastning så att man klarar gränsen 10 ton, vilket oftast görs, eller får man betala reparation av de skador som uppstår. När NOGA-gruppens förslag var genomfört 2005 var vägarna generellt i utmärkt skick. Under påskhelgen 2006 var han på sin fastighet i Norrängen och konstaterade då att vägen blivit illa åtgången. Det fanns ordentliga hjulspår och hela vägen hade glidit ut och fyllt upp diken på båda sidorna. Det var enligt hans uppfattning uppenbart att det var de tunga transporterna från bröderna Js fastigheter som orsakat dessa skador. Han har inte själv sett några transporter till eller från bröderna Js fastigheter. Under sommaren 2006 började man röja på As/Ks fastighet och köra tunga transporter även från deras fastigheter. Avsikten med de arbeten som vägsamfälligheten beställde 2008 var att vägen skulle återställas till det skick den hade 2005. Inga extra åtgärder vidtogs. Vägen var dock så skadad att man först var tvungen att reparera skadorna innan man kunde börja med återställandet. Det var inget krav från vägsamfälligheten att det skulle läggas dit fiberduk. Att lägga fiberduk var dock den enda möjligheten att få stadga i vägen. Vid fördelningen av kostnaderna utgick man från uppgifter från K J. De kom då fram till att A/Ks transporter förstört vägen väsentligt mer än bröderna Js transporter gjort. Det var med utgångspunkt från de maskiner som använts. Det fanns inget tonnageresonemang eller beräkning utifrån antalet transporter med i bedömningen, utan den byggde enbart på vilken typ av fordon som hade använts. Man utgick från den av Vägverket gjorda fördelningen av kostnaderna mellan Övre och Nedre vägen och den Gemensamma vägen. Efter att Övre vägen, Nedre vägen och den Gemensamma vägen gjorts iordning 2008 var dessa bra. När J A sålt sin fastighet satte den nye ägaren igång med byggnationen igen. Det pågår därför fortfarande tunga transporter från den fastigheten. Utnyttjandet av vägen för tunga transporter har därför inte upphört. De belopp som det nu är frågan om har det aldrig tidigare varit frågan om. Föreningen har en årlig intäkt på ca 40 000 kronor och får ett statsbidrag om ca 16 000 kronor varje år. Det förekommer inte så mycket slamsugning längre eftersom flertalet av fastigheterna är anslutna till va-samfälligheten. Det har tagits ner träd även från hans tomt. Det var stormen Pär som fällde två stora tallar. Dessutom har han tagit ner en liten björk. Det som inte skulle vara kvar på tomten har körts bort av P-A J. Samfällighetsföreningen sköter vägdikena mycket bra. Dikesrensning är en av de stora utgiftsposterna. Vägdikena inspekteras varje år. Ungefär vart fjärde år har de grävt ur diken. När de gjorde den stora satsningen 2005 så var vägdikena en stor del av åtgärderna. Kantskärning sköts varje år. Det som då görs är främst att de slår växtligheten. Efter åtgärderna med vägen 2005 var såväl diken som kantskärningarna helt nygjorda. Vägdikena är i sådant skick att de fyller sin funktion, men det finns inget som kan bli bättre. Om det är så att vägen trycks ut i diken så måste ju diken rensas upp. Dispenssystemet infördes i mars 2007. Det beslöts då att ingen får köra på vägen med över 10 ton utan att först informera om detta så att man kan besikta före och efter. Dispenssystemet fungerar så att en besiktning ska göras före och efter det att transporterna utförs. Besiktningen ska göras antingen av en opartisk besiktningsman eller så utser man var sin och sen får de prata sig samman. Att man får dispens innebär inte att man slipper kostnadsansvar för de skador som uppstår.

K J

Hans yrke har varit polis. Han har bott i Norrängen under många år, först som sommarboende och sedan 1998 som permanentboende. Han har varit med i samfällighetsföreningens styrelse de senaste 7 – 8 åren. Det var en diskussion i föreningen att vägarna behövde förbättras. Ett förslag var att göra om dem till asfaltsväg, men då hade man varit tvungen att bygga upp en helt ny vägkropp och det ansågs för dyrt. Vid slutbesiktningen av vägen 2005 var alla belåtna med de arbeten som utförts. Det var några övergångar där det blivit mindre gropar i vägen efter grävningarna för vatten och avlopp. I övrigt var det inga synliga skador på vägen. Det avverkades ganska mycket på E Js fastighet. Det gick även tunga transporter till A Js fastighet. Han träffade på en bil med bärlager som skulle in på A Js fastighet. Han gjorde inte direkt några iakttagelser att transporter från Js fastigheter förorsakat skador på vägen. Han har i efterhand sett att vägen skadats och då dragit slutsatsen att det är bröderna Js transporter som orsakat skadorna. Sopbilen kommer varannan onsdag. Den kommer i regel tom ut till dem. Han såg inte några andra tunga transporter förutom Js under våren 2006. Erfarenhetsmässigt så brukar det bli någon enstaka tjälskada varje år, men han vet inte om det var värre 2006. Enligt hans uppfattning var det transporter till och från bröderna Js fastigheter som orsakade skadorna på vägen under våren 2006. När de tunga transporter från A/Ks fastigheter började var vägen bra mellan deras fastigheter och bröderna Js. Från Js fastigheter och ut var vägen uttryckt av de skador som blivit av bröderna Js transporter. Från A/Ks fastigheter var det tunga transporter varje dag. Andra boende kom till honom och sa att han måste sätta stopp för de här transportererna. Efter transportererna från A/Ks fastigheter så brast vägen. Bulan i mitten blev så stor att man var tvungen att köra med ett hjul på den och andra på vägkanten. Vägen trycktes ut i kanterna. Han kunde inte se någon skillnad på de ställen där man grävt till VA. Det var skador på båda sidor av vägen oavsett om man grävt för vatten och avlopp eller inte. VA-grävningarna orsakade guppen där man gått över vägen men inte mer. Vid besiktningen 2008 med Vägverket var det ingen som tog upp att grävningarna för vatten och avlopp skulle ha varit orsak till skadorna. Syftet med åtgärderna 2008 var att vägen skulle bli som 2005 till Nollnivån. Att U K tog dit en maskin och jämnade ut på de värsta ställen och lade på lite grus, var för att man skulle kunna köra på vägen. Det är han som har haft hand om dispensförfarandet. Ska någon köra tung transport så ringer de till honom och han säger då att det är 10 ton som gäller och är det tyngre så får de lasta om. Kör de med tyngre fordon så får de betala för de skador som blir. Han var med och fördelade kostnaderna för reparationen av skadorna på vägen. Det är alltid besvärligt att göra en sådan fördelning. De bedömde att A Js transporter skadat vägen mer än vad Es transporter gjort. När det gällde U K och JA så kunde man inte göra någon skillnad. Idag är vägen farbar och i relativt gott skick. Det har hänt tidigare att fastighetsägare har betalat för skador, kanske 20 – 30 000 kronor. Det har aldrig tidigare varit tvistigt vad han vet. I samband med att P-A J körde ut timmer från annan fastighet bad han P-A att ta de fyra granar som fanns vid hans fastighet. P-A fällde granarna och sågade upp dem och tog med sig stockarna. Det fyllde dock endast en bråkdel av lastutrymmet.

Vad gäller vägdikena så tycker han att de sköts bra. Vid in och utfarterna anlägger de vägtrummor. Det görs när de bedömer att det behövs. 2005 dikades det och det var en förutsättning för att Vägverket skulle göra jobbet då.

A R

Han har varit kassör i vägsamfälligheten sedan 10 – 12 år tillbaka och fram till i år. Han har ägt fastigheten XXX sedan 1974. Fastigheten ligger utmed Nedre vägen. Fastigheten är bebyggd med ett bostadshus för permanentboende, men den används som fritidsbostad. Han var inte med i NOGA-gruppen. Den allmänna uppfattningen i området var att NOGA-gruppen hade gjort ett bra arbete. Han var inte där när arbetena på bröderna Js fastigheter utfördes och han har inte sett några transporter till eller från deras fastigheter. Han är på sin fastighet en månad under sommarsemestern och i övrigt under helgerna på sommaren. När han var där under semestern 2006 kördes det 3-4 transporter per dag från A/Ks fastigheter. Det förekom transporter även på helger. Han uppskattar att det kördes ca 100 tunga transporter från A/Ks fastigheter. Vägen blev sämre för varje dag. Den pressades ner och ut i dikena. Det blev djupa hjulspår och ytskiktet bröts sönder i kurvorna. Han har själv gjutit en platta till ett garage. Det har körts en transport med betong till fastigheten, ca 2,5 – 3 kubikmeter. Han var kassör i föreningen när fördelningen av kostnaderna för reparationen av vägen gjordes. Det var P L och han som gjorde fördelningen utifrån det underlag som de fått av K J. Fördelningen av kostnaderna mellan övre och nedre vägen gjordes med ledning av den fördelning som Vägverket gjort. Fördelningen mellan A /K och bröderna J gjordes efter en uppskattning utifrån de arbeten som utförts. Vad gällde bröderna J visste han inget om hur många transporter som körts till och från deras fastigheter.

H A

Hans föräldrar köpte fastigheten YYY 1950. Han och hans syster ärvde sedan fastigheten när hans mamma dog. Han har varit där på somrarna i hela sitt liv. Han är sommarboende i Norrängen. Fastigheten ligger utmed nedre vägen. De senaste 4-5 åren har han varit ledamot i samfällighetsföreningens valberedning. Han är civilingenjör, men inte väg- och vattenbyggare. Han var med i NOGA-gruppen. Anledningen till att gruppen tillsattes var att kostnaderna för underhållet av vägarna började bli allt för betungande för vägsamfälligheten. I NOGA-gruppen ingick även T H, som hade arbetat på Vägverket produktion. H var väl insatt i vägbyggen och han tog även råd av kollegor på Vägverket. Det var ett väl genomarbetat förslag som gruppen lade fram. Den gemensamma vägsträckan var mest trafikerad och mest utsatt för slitage, därför skulle den förstärkas. I övrigt skulle endast ytskiktet göras bättre. Vägen är i princip avsedd för personbilstrafik och trafik med renhållningsbilar och bilar för slamtömning. NOGA-gruppen förutsåg ingen förändring av trafiken på vägarna. Det var inte aktuellt med byggtransporter. Gruppen utgick från att området även i fortsättningen skulle vara ett utpräglat sommarstugeområde. Det förutsågs inte någon ändring till permanentboende. Antalet bilar per hushåll har ökat men det har inte blivit större fordon. Antalet hushåll har ökat något.

NOGA-gruppen tog fram 7 olika alternativ. Vid årsstämman 2004, när gruppens förslag presenterades, tyckte man att det var bra förslag och stämman följde gruppens rekommendation. Eftersom Vägverket Produktion lämnat det lägsta priset fick de jobbet. Vid slutbesiktningen när arbetet var utfört tyckte de att vägen var i väldigt gott skick. Nedläggning av ledningar för vatten- och avlopp bedömdes inte ha någon inverkan på vägen, förutom på de ställen där man grävt genom vägen. Under 2006 var han där ett par gånger i början av maj, någon gång mellan den 4 – 20 maj. Han blev då förfärad när han kom till raksträckan vid Rs fastighet. Vägen på raksträckan var väldigt deformerad. Det var stora hjulspår i vägen så han var tvungen att köra med ett hjul på åsen i mitten och ett på vägkanten. Hans bedömning var att någon kört med för tunga fordon när bärigheten inte var så bra. Hans bedömning var att skadorna inte kunde ha orsakats av tjällossningen. Grunden under vägen är lera. Det har tidigare år blivit små tjälskador på vägen, men så som det såg ut på våren 2006 har det aldrig tidigare sett ut. Han tog bilder på vägen i slutet av juli 2006. Kantskärning har gjorts vart 5 – 10 år. Som han minns det så hade man påbörjat arbetena på A/Ks fastigheter sommaren 2006. Det förekom då omfattande tunga transporter med sprängsten som fraktades bort från fastigheterna. Det var flera transporter varje dag. Han såg att vägen försämrades när dessa transporter pågick. Han såg då inga transporter från bröderna Js fastigheter. En stor del av skadorna ligger på den del av vägen där grävningarna för vatten och avlopp utförts, men det är mer än 5 % av skadorna som ligger på den vägsträcka där vatten och avlopp inte grävts ner.

E J

Har är delägare i fastigheten X. Han har tillbringat somrarna där sedan han var liten. Det han gjort på sin tomt är att han tagit ner träd och anlagt en ny gräsmatta samt dragit in vatten och avlopp. En del av träden tog han ner själv och sågade upp medan han hade hjälp med att ta ner de grövre träden. Enligt hans bedömning var det ca 10 grövre träd som togs ner och fraktades bort, men han är lite osäker på antalet. Han var inte själv på plats när timret transporterades bort, men han bedömer att det skulle räckt med en eller två transporter, men det är möjligt att det var några fler. Det kördes också dit något lass grus för att fylla igen i rörgraven för vatten- och avloppsledningarna. Transporten av timret från tomten skedde med en s.k. skotare. I början av mars 2006 kördes det dit en grävmaskin till tomten för att ta upp stubbar och grovplanera tomten för att sedan kunna anlägga ny gräsmatta. När det var klart kördes även grävmaskinen bort från tomten. Han var på plats några dagar efter att timmertransporterna var klara och grävmaskinen körts bort och då var det fortfarande vinterlandskap med tjäle i vägen. Han har efteråt kontrollerat detta med SMHI:s väderstatistik och enligt deras uppgifter var det 20-30 cm snö i området den 31 mars 2006. Enligt SMHI var mars 2006 en av de 10 kallaste månaderna sedan mätningarna påbörjades i början av 1900-talet. Det är ingen tvekan om utan att hans timmertransporter utfördes när det var tjäle i vägen. Efter att timmertransporterna var klara i mitten av mars utfördes inga tunga transporter till eller från hans fastighet förrän Kristi Himmelsfärdshelgen, omkring den 24 maj 2006. Han fick då under två dagar transporter med matjord, totalt 230 kubikmeter, som skulle fördelas på hans tomt. Efter dessa två dagar gick han en promenad längs vägen, men

kunde inte se att transporterna till hans fastighet hade förorsakat några förändringar på vägen. I slutet av april 2006 fick han brev från P L där denne påstod att han vid besök i Norrängen under påskhelgen i mitten av april 2006 konstaterat skador på vägen. Han hade själv konstaterat att vägen var dålig när han kom dit vid påsken. De värsta skadorna var i backen och kurvan vid fastigheterna XY och XXY, där det varje år i samband med tjällossningen blir skador. Han svarade på brevet och bestred att han skulle ha orsakat några skador på vägen. Innan han svarade på brevet talade han med den skogsentreprenör, P-A J, som utfört transporterna och denna hade förnekat att han förorsakat några skador på vägen. Det var också en mycket kraftig tjällossning 2006 i hela regionen. Han kände inte till något system med dispens från föreningen för tunga transporter. Vad han vet så fanns det ingen skylt om begränsning för tunga transporter vid vägen 2006 när hans transporter utfördes. Han har påtalat för P L att det körts en tungt lastad lastbil till T. Han känner till det därför att lastbilen vände på hans infart och gjorde då djupa spår i marken. När hans jordtransporter körde på samma yta blev det inga spår i marken.

A J

Han äger fastigheten Y. Han har bott permanent på fastigheten sedan hösten 2008. Han har bygg till det befintliga bostadshuset med ett vardagsrum om 53 kvm med en källare under. Han har även dragit in vatten och avlopp från anslutningen vid grinden. Påståendet att han anlagt en ny infart och en väg stämmer inte, för då hade han behövt spränga, eftersom de första 30 metrarna består av berg och sten. Hans anslutning till vatten och avloppet ligger till höger om hans lilla väg. När man skulle gräva ledningen för anslutning till vatten- och avloppet konstaterades att grindstolpen stod i vägen. Den togs därför bort och sattes sedan tillbaka när VA-ledningarna var nedlagda. VA-ledningarna är lagda på frostfritt djup. Efter att man fyllt igen ledningsgraven jämnade man till vägen. De massor som grävdes bort för tillbyggnaden med vardagsrummet har fördelats ut på tomten. Det har inte fraktats bort några stenar eller massor från fastigheten. Han har endast fällt något enstaka träd på tomten som han ska använda som vedbränsle. Det som körts till fastigheten har varit åtta transporter med fyllnadsmassor, något lass matjord, något lass sten att lägga runt tillbyggnaden och något lass grus till vägen. Den totala vikten av detta har uppgått till 152 ton. Uppgifterna är hämtade från de fakturor han fått. Därutöver har det kört 10 – 12 tunga transporter med byggnadsmaterial. Det har varit 3 limträbalkar, 2 stora fönster, lecablock, betong och tegelpannor m.m. Dessa transporter utfördes under tiden mars – maj 2006. De flesta grus och jordtransporterna utfördes under maj månad 2006. Det övriga som körts dit har körts med byggfirmans mindre lastbil och med bilsläp. Han har aldrig hört talas om något dispensförfarande. Han har heller aldrig sett någon skylt vid vägen om begränsning av vikten för tunga transporter på vägen. Vägen har sett fruktansvärd ut varje år. De senaste 5 – 7 åren har vägen varit generellt dålig.

U K

Han har arbetat inom byggbranschen under många år. Han har även jobbat med anläggningsarbeten och markarbeten. 2004 köpte han fastigheten i Norrängen. Den var på 6500 kvm med ett befintligt hus. Han ville bygga ett bostadshus för permanentboende men fick nej av kommunen eftersom det endast fanns en enkammarbrunn. Han tog då initiativ till bildande av va-samfälligheten och var den som drev frågan om anslutning av vatten- och avlopp för fastigheterna utmed Nedre vägen. Enligt hans uppfattning beror skadorna på vägen till 95 % på de grävningar som skett vid anläggande av va-nätet i området. Ledningarna ligger frostfritt, 1 – 1,20 meter under markytan. Oavsett om man kört byggtrafik eller inte så hade det blivit skador på vägen. Vägen är anlagd på sjöbotten. De värsta sättningarna har uppstått där man grävt för vatten och avlopp. Vid fastigheten XXY, där VA-ledningarna avviker från vägen är skadorna på vägen mycket mindre. Grävningarna för vatten och avloppet gjordes 2005. När man gräver i sjöbotten förskjuts vägen utåt. Även E.ON har grävt i området och lagt ner markledning. Det har uppstått sättsskador i vägen även under 2005 innan bröderna J började med sina transporter. Vid fastigheten XXYY, där vägen stiger och börjar komma på berg, är den betydligt bättre. Det var en kraftig tjällossning våren 2006. Han drog igång markarbetena på sin fastighet i samband med att han fick bygglov hösten 2006. Det utfördes omfattande sprängningar därför att den ena tomten låg mycket högre. Det var 20-30 lass sprängsten som kördes bort från hans och J As fastighet med lastbil och dumpers. Den största mängden sprängsten och massor, ca 70 – 80 %, återanvändes på tomterna. Det användes dumper även för att flytta massor inom tomterna. I det mail som han skickade till P L i augusti 2007 angav han att det körts bort 3 000 kubikmeter berg. Det är dock inte de mängder som körts bort. Det vet han efter att ha kontrollerat de fakturor han fått. Han kan dock inte säga hur mycket sprängsten som körts bort. Han kan inte heller säga hur mycket som körts med lastbil och hur mycket som körts med dumper. Det har körts dit uppskattningsvis 15 – 20 lass med byggmaterial till hans och J As byggen. Det har skett omlastningar på vändplanen vid Västerby golfbana. Det har tagits hänsyn till tjällossning och vägens beskaffenhet hela tiden. Han medger att vissa transporter skadat vägen. De flesta skadorna hade uppstått oavsett om hans eller bröderna Js transporter ägt rum eller inte. Efter att hans och J As transporter var klara har de grusat och skrapat vägen. Det kostade ca 30 000 kronor. Därefter var vägen i stort sett i samma kondition som efter åtgärderna 2005. Efter årsskiftet 2007/08 har varken J A eller han kört några tunga transporter. Alla transporter han kört har han haft dispens för. Dispensen var endast ett meddelande att han fick köra. Inget krav på för- och efterbesiktning. När vägen gjordes i ordning 2005 visste man om att han skulle bebygga två tomter och även att det skulle byggas på andra tomter. Det var sättningsskador på vägen 2006, när han började köra tunga transporter.

J A

Han köpte fastighet i Norrängen sommaren/hösten 2006. Han hade varit involverad i byggprojektet tidigare, bl.a. i samband med bygglovsprövningen hos kommunen.

Den aktuella vägen är en mycket gammal väg, säkert 100 år gammal. Det är knappast troligt att den från början varit riktigt projekterad. Det är i princip en skogsväg. När man gör så stora ingrepp som gjordes i samband med dragningen av vatten- och avloppsledningarna utmed vägen så har man grävt i gammal mark som inte varit rörd på mycket länge. Man har grävt av rotsystem eftersom det fanns träd nära vägen. Vägen är på långa sträckor anlagd på gammal sjöbotten. Det har också grävts djupt eftersom ledningarna måste ligga frostfritt. Den påverkan på vägen som dessa grävningar orsakat, påverkar vägens bärighet under mycket lång tid. Från hans och U Ks tomt har det fraktats bort sprängsten m.m. Stora mängder sprängsten har dock använts för utfyllnader på tomterna. Det fanns höjdkrav från kommunen som de varit tvungna att följa. Han vet inte hur många transporter som körts till och från fastigheten. Han har inte varit där och sett transporter. Han kan bekräfta uppgiften att det var en onormalt svår tjällossning i området 2006. T.ex. så var ena körbanan på vägen mellan Linköping och Bestorp avstängd under lång tid på grund av svåra tjälskador.

G F

Han har hjälpt E J med att ta ner träd på dennes fastighet under vintern 2006, under januari och februari. Det timmer som skulle tas bort från fastigheten och riset kördes ut med skotare. Han var där när det första kördes bort men inte hela tiden. Han såg inga skador på vägen efter skotaren. Han såg att vägen inte var helt jämn. När han började att ta ner träden i januari var det vinter. Den sista noteringen han har att han varit på E Js fastighet och arbetat med skogen var den 14 mars 2006. Det var mer eller mindre med snö på vägen hela tiden.

P-A J

Han har varit skogsentreprenör och arbetat med avverkning och utkörning av timmer. Han är nu pensionär. Han bor i Bestorp. Han har kört timmer och ris från E Js fastighet i Norrängen vid två tillfällen under vintern 2006, först i januari och sedan mars. Vid båda tillfällena innan tjälen hade gått ur marken. Han har en sexhjulig skogsmaskin, en s.k. skotare som han kört med. Den ser ut som en dumper med två större framhjul och en styrbar vagn där bak. De två hjulen bak är stela, men det går att ställa dem så att man kan styra även med de hjulen. Det är lågt marktryck eftersom det är så många hjul på maskinen. Det han körde ut i januari var endast ris eftersom det timmer som tagits ner skulle användas som vedbränsle på fastigheten. Det var 5-6 lass han körde då. Lastar man endast timmer på skotaren så tar den ca 15 ton. I det här fallet bestod lasten av en del timmer och resten ris. Han bedömer att lasten vägde 7-8 ton vid varje tillfälle. Det var alltså inga tunga transporter. I mars 2006, när det fortfarande var tjäle i marken körde han 3-4 vändor med såväl timmer som ris. Det var ingen jättedjup tjäle men det var tjäle som bar. Tjälen gick nog ur i slutet av mars och början av april. Efter de sista transportererna i mars 2006 har han inte kört något åt E J. Det uppstod inga skador på vägen av dessa körningar. Det är det första man tänker på, hurdant väglaget är om man vet att det är sköra vägar. Han såg ingen förändring av vägen under tiden dessa körningar pågick. Enligt hans bedömning gick det väldigt bra. Innan han började såg

han att det var lite skålformade hjulspår på vägen, mest i kurvorna innan man kommer fram till Js fastighet. Han körde även ut timmer och ris åt K J, dennes granne T, A/K och P L. Från A/Ks tomter hade han kört ut timmer tidigare men det var något ytterligare träd som de tagit ner som skulle köras bort. Det var två lass från K J, 4-5 lass från grannen T och två lass från P L. Körningarna åt K J och T utfördes under maj månad 2006 och körningen åt P L i början av juni månad samma år. Efter att han utfört dessa transporter upptäckte han att han glömt en skylt som han haft på sin skotare och som han tagit bort och lagt på en av tomterna. Han gick därför vägen tillbaka för att se var han lagt skylten. Det var i maj månad. När han gick vägen såg han att den var lite sönderkörd. På sommaren 2006 såg han att det kördes med dumper på vägen. När han var där i maj månad såg han ingen dumper. Det var sprängsten som han såg att det kördes bort med dumper. Längre fram på sommaren hämtade han skylten med personbil och då var vägen fruktansvärt sönderkörd. Han drog då slutsatsen att det måste varit dumpertransporterna som orsakat skadorna på vägen. När han körde fanns ingen skylt om begränsning för tung trafik på vägen. Det vet han säkert. Senare har det satts upp en sådan skylt.

K N

Han har arbetat med vägbyggnationer i ca 50 år, varav ca 40 år som anställd på Skanska. Idag arbetar han som konsult. Han har inte varit på platsen och sett den aktuella vägen, men han har tagit del av det skriftliga materialet i målet och alla fotografierna. Han konstaterar att det utmed den aktuella vägen inte är tillräckligt med vägdiken. Det är endast utmed vissa delar av vägen som det finns vägdiken. Det innebär att på våren och under regnperioder så stannar vatten kvar i vägkroppen och försämrar vägens bärförmåga. Om det kommer mycket vatten så stannar vattnet i kanten och då fryser vägen sönder. När tjälen går ur marken så är vägkroppen full av vatten och kör man då så är det som att köra på ett gungfly. De skador han kan se på fotografierna bedömer han vara en kombination av tjälskador och körskador. Trafikintensiteten på en sådan här väg spelar ingen roll. Det är bara på större vägar som det har någon betydelse. Kommer det en bil som kör sönder vägen så spelar det ingen roll om det kommer en till bil om två veckor. Han kan också se av fotografierna att man inte har kantskurit vägkanterna. Man får ingen avrinning från vägen om man inte skär av kanterna och gör ordentliga diken. Vid varje infart till en fastighet måst man lägga en vägtrumma. Enligt hans uppfattning vore det bättre att lägga pengarna på diken och att laga de värsta skadorna istället för att lägga ett nytt ytskikt på hela vägen. 2008 kunde man valt ett billigare alternativ, men man försökte väl att göra det så bra som möjligt. Det är mycket större vikt per kvadratcentimeter med en dumper än en lastbil. Man kan också lasta mer på en dumper än på en lastbil. 10 ton last på en dumper men endast 5-6 ton på en lastbil. Vägen bär inte tung trafik idag med den konstruktion den har. Kör man bara med personbilar så skadas den inte på samma sätt. Är det möjligt bör man köra den tunga trafiken under januari, februari och halva mars när det är tjäle i marken. När man har grävt för vatten- och avloppsledningarna i vägdikena och nära diken så har hela vägkroppen blivit mjukare.

DOMSKÄL

Målet har den 2 maj 2011 överlämnats till mark- och miljödomstolen från fastighetsdomstolen vid Linköpings tingsrätt, när fastighetsdomstolens verksamhet upphört. Mark- och miljödomstolen har hållit sammanträde i målet.

Vägsamfälligheten har grundat sitt ersättningsanspråk på bestämmelsen i 48 a § anläggningsskyddslagen (1973:1149) (AL).

Enligt 48 a § första stycket AL är ägaren till en fastighet, som deltar i en gemensamhetsanläggning som avser väg och som tillfälligt använder anläggningen i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftkostnaderna, skyldig att till samfälligheten utge skälig ersättning för de kostnader som uppkommer till följd av den ändrade användningen.

Av förarbetena till bestämmelsen framgår bl.a. följande. Förutsättningen för ersättningsskyldighet är att fastigheten använder väganläggningen i väsentligt större omfattning än som får anses vara förutsatt vid bestämmandet av fastighetens andelstal för driftkostnaderna. Ersättningsskyldigheten ger möjlighet att täcka eventuella merkostnader som uppkommer när en fastighet tillfälligt ändrar användningen på ett sådant sätt att det ger upphov till ett onormalt stort slitage eller skador på vägen. Det kan t.ex. röra sig om pågående byggnation, som tillfälligt medför en väsentlig ökning av tung trafik. Frågan om ersättning skall utgå och i vilken omfattning skall bestämmas efter en skälighetsbedömning i varje enskilt fall. Bestämmelsen täcker såväl onormalt stort slitage som skador på vägen, varför någon uppdelning däremellan inte behöver göras (prop. 1996/97:92, sid 101).

Har svarandena använt vägarna mer än vad som anses normalt?

Samfälligheten och samtliga svaranden är ense om att svarandena var och en för sig tillfälligt under 2006 respektive 2007 använt vägarna för tyngre transporter i samband med anläggningsarbeten eller byggnationer på deras respektive fastigheter. Svarandena har också vitsordat att dessa transporter inneburit en viss extra belast-

ning på de i målen aktuella vägarna. A J och E J m.fl. anser dock inte att de använt vägarna i en sådan omfattning som medför ersättningsskyldighet enligt 48 a § första stycket AL. J A och U K har för sin del medgivit sådan användning av vägarna.

E J m.fl. har tagit ner ett antal stora träd och anlagt ny gräsmatta på sin fastighet X. De har även dragit in vatten och avlopp till fastigheten. Transporterna inleddes från deras fastighet i januari 2006 då ris kördes ut med skotare från fastigheten. Senare under vintern kördes timmer och ris ut på samma sätt. Enligt uppgift från entreprenören P-A J, som domstolen fäster särskild tilltro till, kördes de sista transporterna under mars månad medan det var tjäle kvar i vägen. Totalt hade då körts cirka 8 - 10 tunga transporter från fastigheten. Matjord för anläggande av ny gräsmatta transporterades till fastigheten omkring den 24 maj 2006. Under två dagar kördes 13 – 14 transporter med totalt 230 kbm jord till fastigheten.

A J har byggt till det befintliga bostadshuset med ett vardagsrum med källare på fastigheten Y. Han har även dragit in vatten och avlopp till fastigheten. I mars 2006 påbörjades transporter till hans fastighet. Det var fråga om dels 10 – 12 tunga transporter med byggnadsmateriel som utfördes under perioden mars till maj 2006. Därutöver kördes sammanlagt 152 ton fyllnadsmassor, matjord och sten till fastigheten, huvudsakligen under maj månad 2006.

De av E J och A J lämnade uppgifterna om tidpunkter och omfattning av transporterna till och från deras fastigheter har inte ifrågasatts av vägsamfälligheten, varför domstolen lägger dessa till grund för sin bedömning i målen.

På U Ks och J As fastigheter, XX respektive YY, har uppförts nya bostadshus för permanentboende. I samband därmed har utförts omfattande markarbeten bl.a. bortsprängning av berg och transporter av stora mängder sprängsten från fastigheterna. Enligt U K påbörjade han markarbetena på sin och J As fastighet när bygglov för nybyggnationerna

erhållits hösten 2006. Vad gäller mängden sprängsten som körts bort från fastigheterna har U K i mail till P L i augusti 2007 angivit att det körts bort cirka 3000 kbm berg från de båda fastigheterna. Han har dock vid mark- och miljödomstolens sammanträde i målen modifierat uppgiften och angivit att 20 – 30 lass sprängsten körts bort från de båda tomterna med lastbil och dumpers och att det inte var frågan om så stora mängder som han tidigare uppgett. 70 - 80 % av sprängstenen och jordmassorna har omdisponerats och använts inom fastigheterna. Till de båda fastigheterna har enligt U K transporterats uppskattningsvis 15 – 20 lass med byggnadsmaterial.

Såväl vittnet A R som flera andra av de hörda personerna har vid mark- och miljödomstolens sammanträde i målen uppgett att de bedömt att transporterna från J As och U Ks fastigheter varit betydligt mera omfattande än vad U K uppgett och att de påbörjats redan under sommaren 2006. U K och J A har inte själva lämnat några mer exakta uppgifter om varken antalet transporter till och från deras fastigheter eller vid vilka tidpunkter dessa transporter utförts. Domstolen utgår därför vid sin bedömning från vad R m.fl. har uppgett.

Vilka andelstal för driftkostnaderna som åsatts respektive fastighet har inte redovisats i målen. Enligt P L har de i förrättningen från 1949 angivna andelstalen för respektive fastighet inte använts som grund för fördelningen av driftkostnaderna sedan 1950-talet. Oavsett detta är det enligt domstolen visat att det under den i målen aktuella tiden förekommit tunga transporter till och från svarandenas fastigheter i en sådan omfattning att det inneburit ett nyttjande av vägarna som väsentligt överstigit vad som vid andelsberäkning för vägsamfälligheter normalt brukar anses erforderligt för en fastighet avsedd endast för bostadsändamål. Ersättningsskyldighet föreligger således på den grunden.

Vägarnas skick före svarandenas tunga transporter

Det har framkommit i målen att vägarna genomgående håller låg standard. Det är äldre vägar som hållits i skick genom enkla åtgärder. Några genomgripande förbätt-

ringar för att möta kraven från ökad och tyngre trafik genom åren har inte gjorts. Det har i ökad utsträckning förekommit byggnationer som föranlett tung trafik även före nu aktuella transporter. Det finns vägdiken endast längs vissa delar av vägarna. Dikesrensning och kantskärning har skett relativt sällan.

Den istandsättning av vägarna som gjordes 2005 har inte undanröjt bristerna i vägkroppen av dessa grundläggande faktorer. Enligt domstolens mening är det därför sannolikt att vägkroppen, i vart fall i vissa partier, varit mer eller mindre utmattad redan innan de nu aktuella transporterna skedde.

Det har därtill framkommit att viss vägsträcka påverkats av anläggningsarbeten för VA som utfördes sommaren/hösten 2005 och att följdskador av detta arbete förelåg när de i målen aktuella transporterna utfördes. Enligt J A och U K medförde detta att vägarna blev i mycket dåligt skick och att tendenser till sättningar m.m. generellt sett ökade vid såväl normalt trafik som vid tyngre belastning. Enligt deras mening fanns således ett stort behov av att iordningställa vägarna redan innan deras transporter utfördes.

Det är enligt domstolen inte osannolikt att vägkroppen i begränsade partier påverkats av grävningssarbetena för vatten- och avloppsledningarna så att vägens förmåga att tåla belastning även på sikt försämrats.

Iakttaga skador på vägarna 2006

E J och P L har var för sig iakttagit och redovisat att det fanns skador på vägen vid påsktid, d. v. s. i mitten av april 2006. Flera har vittnat om att det var en mycket kraftig tjällossning i hela regionen våren 2006. Vid detta tillfälle fanns i föreningen inget system med dispens för tunga transporter och inte heller någon skyltning om begränsning för tunga transporter på samfällighetens vägar. E J har uppgett att de värsta tjälskadorna var i backen och kurvan vid XY och XXY och att det varje år i samband med tjällossningen blir skador där. H A har uppgett att han några gånger mellan 4 och 20 maj 2006 varit i Norrängen och noterat att vägen på raksträckan vid Rs fastighet var

väldigt deformerad, att vägen hade ”kavlats ut”. Som det då såg ut har det inte enligt A sett ut tidigare och hans bedömning var att skadorna inte bara var tjäl-skador.

Det är ostridigt i målen att skador på vägen observerats under och efter de aktuella transporterna. Det är domstolens mening att i vart fall en del av skadorna orsakats av svarandenas transporter.

Ansvarsfördelningen mellan vägsamfälligheten och svarandena för kostnaderna för istandsättningen av vägarna 2008

Kostnaderna för istandsättningen av vägarna 2008 uppgick till totalt 591 094 kronor inklusive mervärdesskatt.

Föreningens egen inställning har uppenbarligen länge varit sådan att vägstandarden skulle hållas låg. Många av medlemmarna har inte önskat någon förändring men konsekvenserna av en defensiv väghållning har inte bevakats genom t ex hårdare restriktioner för användarna. Detta har med tiden bäddat för problem som följt av moderna krav på vägstandard. Således har förvaltningen inte i tid anpassats t ex genom införande av ett förfarande med besiktning och dispensprövning. Det kan särskilt noteras att föreningen, med kännedom om att tunga transporter pågick och förestod och trots en förväntad tjällossning, inte agerade för att begränsa belastningen på vägen och risken för skador under våren 2006. Merkostnader som kommer av sådana förvaltningsbrister kan inte debiteras enskild användare med stöd av 48 a § AL. En del av kostnaderna för iordningställandet ska av den anledningen stanna på föreningen.

Likaså ska specifika kostnader för iordningställandet som har direkt samband med annat än svarandenas transporter stanna på föreningen. Dit hör arbeten för att åtgärda följdskador efter VA-anläggandet, viss del av kostnaden för nytt slitlager, kostnaden för fiberduk, enstaka tunga transporter till och från andra fastigheter i norra delen av Nedre vägen samt huvuddelen av kostnaden för den gemensamma utfartsvägen.

P-A J har uppgett att han under våren 2006, utöver körningarna från E Js m.fl. fastighet, även kört ut timmer och ris från andra fastigheter. I maj 2006 körde han cirka 6 – 7 lass från K Js och Ts fastigheter och något lass från As och Ks fastigheter samt i juni samma år två lass från P Ls fastighet. Dessa uppgifter har bekräftats av fastighetsägarna.

När det gäller påstådd standardhöjning i samband med iordningställandet 2008 anser domstolen det vara klarlagt att viss del av arbetet inneburit en standardhöjning, framförallt ytbeläggningen. Denna har inte varit en nödvändig åtgärd för att återställa vägen efter skadorna utan har syftat till att minska slitaget och underhållet framöver. Likaså har utförts åtgärder i syfte att förbättra bärigheten i vissa särskilt utsatta partier och/eller återställa bärigheten hos vägkroppen där den utmattats av all trafik under lång tid. Exempel på sådan åtgärd är läggningen av fiberduk.

Domstolen noterar också att i de åberopade kostnaderna för iordningställandet ingår åtgärder som avser den gemensamma utfartsvägen. Denna vägsträcka betjänar även den Övre vägen. Det har upplysts i målet att inte obetydliga byggnadsåtgärder utförts även på fastigheter längs den vägen under åren närmast före iordningställandet 2008. All trafik belastar på något sätt den gemensamma vägen. Det är därför inte skäligt att svarandena ska belastas med mer än en mycket begränsad del av kostnaderna som avser den gemensamma utfartsvägen.

Därtill bedömer domstolen, efter vad som har framkommit i målen, att byggtransporter generellt inom Norrängen under åren 2006 och 2007 sammantagna kan ha föranlett merkostnader för iordningställande av samtliga vägsamfällighetens vägar.

Svarandena kan inte undgå ersättningsskyldighet genom att krypa bakom en svår bevisituation kring orsakssambanden. Det är enligt domstolens mening ändå visat att svarandenas transporter tillsammans har åstadkommit skador som i sig har medfört merkostnader för vägsamfälligheten. Det måste vara möjligt att fördela ansvaret för dessa totalskador på de olika svarandena även om varje enskild skadedel inte

med absolut säkerhet kan knytas till var och en av de svarande parterna. Svarandena kan inte heller undgå ersättningsskyldighet med hänvisning till att föreningen inte tidigare systematiskt debiterat medlemmarna enskilt för byggnadstransporter.

Efter en sammanfattande skälighetsbedömning har domstolen kommit fram till att den totala ersättningsskyldigheten för svarandena ska bestämmas till 250 000 kronor inklusive mervärdesskatt.

Fördelningen av kostnaderna mellan svarandena

Utredningen och den muntliga bevisningen i målen ger stöd för att skäligen fördela beloppet mellan svarandena enligt följande. Det är visat i målen att det varit tjäle i vägarna under vintern 2006 och att tjällossningen startat tidigast i slutet av mars. Därefter har tjällossningen under våren enligt samstämmiga uppgifter varit ovanligt kraftig. Det är enligt domstolens mening sannolikt att de skador som observerats i maj 2006 till en betydande del förorsakats av de tunga transporter som skett från slutet av mars till slutet av maj. Detta leder till slutsatsen att huvuddelen av den skadan ska anses förorsakad av A J. Endast en mindre del av skadan kan ha förorsakats av E J m.fl. vars transporter till största delen skedde under tjälperioden. Det har vidare visats att ytterligare skador uppkommit under sommaren 2006 och senare. Den absoluta huvuddelen av tunga transporter under den perioden har skett till och från J As och U Ks fastigheter.

Domstolen, som främst fäster tilltro till Rs m. fl. uppgifter, bedömer att transportererna har varit mycket omfattande både vad gäller antal lass och fordonsvikter. Inverkan på vägarna har totalt sett blivit betydande även om transportererna till stor del skett på sommaren. Det saknas underlag i målen för att fördela ansvaret mellan J A och U K på annat sätt än att de ska bära det med lika delar vardera.

Sammanfattningsvis kommer domstolen till att ersättningsskyldigheten ska fördelas på följande sätt. E J m.fl. ska betala 15 000 kronor, A J ska betala 55 000 kronor, J A ska betala 90 000 kronor och U K ska betala 90 000 kr.

Ränta

Vägsamfälligheten har yrkat att svarandena ska betala ränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen på de yrkade kapitalbeloppen från och med den 5 september 2008. Svarandena har gjort gällande att ränta ska räknas först efter dagen för delgivning av respektive stämningsansökan eftersom vägsamfälligheten i samband med att kravet framställdes inte har presenterat tillräcklig utredning som grund för kravet.

Enligt 4 § första stycket räntelagen ska ränta betalas på förfallen fordran, för vilken betalningstiden försittes, från den dag som infaller trettio dagar efter det att borgenären har avsänt en räkning eller på annat sätt framställt krav på betalning av ett bestämt belopp med angivande att underlåtenhet att betala medför skyldighet att utge ränta. Avser fordringen skadestånd eller annan liknande ersättning som inte kan fastställas utan särskild utredning, skall ränta enligt tredje stycket samma paragraf, betalas på förfallet belopp från den dag som infaller trettio dagar efter det att borgenären har framställt krav på ersättning och lagt fram utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras av honom.

Vägsamfälligheten har den 4 augusti 2008 till respektive svarande skickat faktura samt brev från styrelseordföranden P L. Brevet innehåller uppgifter om såväl de totala kostnaderna för istandsättningen av vägarna som uppgifter om fördelningen av kostnaderna mellan olika fastighetsägare. Till brevet har bifogats fakturorna från Vägverket Produktion tillsammans med specifikation samt från Bejke Grävteknik. Enligt domstolen har vägsamfälligheten därmed lagt fram sådan utredning som skäligen kan krävas för att svarandena ska kunna förstå och ta ställning till de framställda kraven. Ränta för samtliga svarandena ska därför räknas från den 5 september 2008 enligt vägsamfällighetens yrkande.

Rättegångskostnader

Vägsamfälligheten har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 69 134 kronor av vardera A J, E J m.fl. och U K samt med 69 259 kronor av J A. De angivna beloppen är inklusive mervärdesskatt.

Samtliga svarandena har vitsordat vägsamfällighetens yrkade ersättningar.

J A har yrkat ersättning med 110 000 kronor inklusive mervärdesskatt för ombudsarvode samt 18 000 kronor för eget arbete, totalt 128 000 kronor. Vägsamfälligheten har inte vitsordat det yrkade beloppet utan överlämnat åt rätten att bedöma skäligheten härav.

U K har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 139 500 kronor inklusive mervärdesskatt. Vägsamfälligheten har inte vitsordat det yrkade beloppet utan överlämnat åt rätten att bedöma skäligheten härav.

E J m.fl. har yrkat ersättning med 128 375 kronor inklusive mervärdesskatt. Vägsamfälligheten har inte vitsordat det yrkade beloppet utan överlämnat åt rätten att bedöma skäligheten härav.

A J har yrkat ersättning med 128 375 kronor inklusive mervärdesskatt. Vägsamfälligheten har inte vitsordat det yrkade beloppet utan överlämnat åt rätten att bedöma skäligheten härav.

Utgången i målet innebär att J A, U K och A J förpliktas att ersätta vägsamfälligheten med 57, 57 respektive 56 % av yrkat kapitalbelopp. Vi denna utgång finner domstolen skäligt att vägsamfälligheten respektive J A, U K och A J var och en för sig ska svara för sina rättegångskostnader.

När det gäller E J m.fl. så vinner vägsamfälligheten målet endast till ca 25 % av yrkat kapitalbelopp. Den av E J m.fl. yrkade ersättningen är skälig. Domstolen förpliktar därför vägsamfälligheten att ersätta E J m.fl. med hälften av deras yrkade ersättning för rättegångskostnader, eller 64 188 kronor inklusive mervärdesskatt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 7 februari 2012.

Bengt Johansson

Christer Svenson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bengt Johansson, ordförande, och tekniska rådet Christer Svenson samt de särskilda ledamöterna Samuel Norrlin och Lennart Forsell.