



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060302

**DOM**  
2015-11-02  
Stockholm

Mål nr  
F 5814-15

### **ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Östersunds tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-06-03 i mål nr F 1761-13,  
se bilaga

### **KLAGANDEN**

1. M E L

2. I S

3. S S

Ombud för 2 och 3: O Ö

### **MOTPARTER**

1. K E B

2. M B

3. M B

4. I C

5. F E

Dok.Id 1233413

---

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		

6. M E

7. P F

8. K F-F

9. J F

10. M F

11. L H

12. P G H

13. G L

14. A B L

15. G M

16. C M

17. H M

18. C M H

19. A N

20. T N

21. M N

22. K N

23. A S

24. E S

25. E V P

Ombud: H O W

26. U V

27. C V

28. O V

29. D W

30. N Å

31. M Ö

**SAKEN**

Anläggningsförrättning för vägsträckan Muggårdsviken-Åvikevägen m.m.,  
Härnösands kommun och Timrå kommun

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

1. Mark- och miljööverdomstolen meddelar prövningstillstånd.
  2. Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandena.
-

**BAKGRUND**

Den 23 maj 2013 beslutade Lantmäteriet, bl.a., i ärende Y12336, om att inrätta en gemensamhetsanläggning av en väg på sträckan a-f enligt karta, bilaga till lantmäteriets beslut.

Sedan I S, S S och M E L överklagat lantmäteriets beslut avslog Mark- och miljödomstolen genom dom den 3 juni 2015 överklagandena. I domskälen anförde mark- och miljödomstolen bl.a. att domstolen gör samma bedömning som lantmäteriet med ledning av vad som framkommit om vägarnas standard vid domstolens undersökning när det gäller behovet av iståndsättning av vägarna och kostnaderna för detta (se s. 21-22 i domen).

Av handlingarna i målet framgår att mark- och miljödomstolen den 1 juli 2014 genomförde en undersökning enligt 3 kap. 4 § lagen om mark- och miljödomstolar (2010:921), LOM. Samtliga ledamöter som sedan avgjorde målet var närvarande vid undersökningen. Något underlag om vad som noterades vid denna undersökning finns inte antecknat i protokollet. Det framgår dock att M E L, I S och S S närvarade personligen och genom ombud vid den. Protokollet från undersökningen expedierades inte till parterna trots efterfrågan därom.

Av mark- och miljödomstolens dagboksblad framgår att parternas slutanföranden har kommunicerats.

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**I S och S S** har yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska undanröjas helt eller i de delar som avser inrättandet av gemensamhetsanläggningen, ersättning och andelstal samt att målet ska återförvisas till lantmäteriet för ny handläggning.

**M E L** har i första hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska upphäva beslutet att bilda gemensamhets-

anläggning. I andra hand har han yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva förordnandet om att gemensamhetsanläggningen har företräde framför ett servitut. I tredje hand har han yrkat att sökandena till förrättningen ska förpliktas ersätta honom med minskat fastighetsvärde.

### **UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

Parterna har i allt väsentligt hänvisat till vad de anfört i underinstanserna.

Såvitt gäller yrkandet om återförvisning har S S och I S anfört i huvudsak följande. Mark- och miljödomstolen har besiktat vägen. Något protokoll avseende domstolens iakttagelser har inte upprättats. Därmed har S S och I S inte kunnat bemöta att mark- och miljödomstolen vid denna besiktning iakttagit att fordon kan mötas på den väg där gemensamhetsanläggning inrättats. Mark- och miljödomstolen har inte heller kommunicerat parternas slutskrifter. Mot denna bakgrund föreligger skäl att återförvisa målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning.

### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Mark- och miljööverdomstolen finner skäl att meddela prövningstillstånd och tar upp målet till omedelbart avgörande.

Mark- och miljödomstolen har genomfört undersökning i målet med stöd av 3 kap. 4 § lagen om mark- och miljödomstolar (2010:921), LOM, och lagt iakttagelser som den gjort i samband därmed till grund för sin bedömning. Bestämmelsen i 3 kap. 4 § LOM är avsedd att tillämpas om domstolen finner anledning att undersöka tekniska frågor (se prop. 2009/10:215 s. 203). De iakttagelser som mark- och miljödomstolen, enligt sin dom, har gjort beträffande förhållandena på vägarna rör inte enbart sådana tekniska frågor som kan observeras vid en undersökning. Det är snarare sådana observationer som en domstol kan göra vid en syn enligt 3 kap. 5 § LOM (jfr prop. 2009/10:215 s. 204). Att mark- och miljödomstolen med tillämpning av bestämmelsen om undersökning i praktiken hållit syn utgör enligt Mark- och miljööverdomstolen ett

rättegångsfel av sådant slag att det kan antas ha inverkat på målets utgång, särskilt som mark- och miljödomstolens avgörande gått M E L och makarna S emot.

Till detta kommer att protokoll ska föras vid undersökningen och parterna som huvudregel ska ges tillfälle att yttra sig över undersökningen. I det aktuella fallet innehåller protokollet inte några noteringar om resultatet av undersökningen utan endast att rätten genomför en undersökning avseende vägsträckan Muggårdsviken-Åvikevägen, detta trots att mark- och miljödomstolen i sin dom lagt iakttagelser från undersökningen till grund för bedömningen.

M E L, I S och S S har genom överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen getts tillfälle att bemöta vad mark- och miljödomstolen lagt till grund för sin bedömning. Med hänsyn till detta får felet anses ha blivit avhjälpt i Mark- och miljööverdomstolen. De omständigheter som mark- och miljödomstolen lagt till grund för sin bedömning får dessutom anses ha varit kända för parterna eftersom de även legat till grund för Lantmäteriets bedömning. Med hänsyn härtill får felet i förevarande mål ha blivit avhjälpt i Mark- och miljööverdomstolen. Det saknas därför skäl att i detta fall återförvisa målet till mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i underinstansernas bedömning beträffande samtliga frågor i målet även med beaktande av vad M E L, S S och I S anfört här. Överklagandena ska därför avslås.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg och Eywor Helmenius (deltar inte i frågan om prövningstillstånd), tekniska rådet Cecilia Undén samt tf. hovrättsassessorn Solmaz Fadai Vikström, referent.

Föredragande har varit Lisa Forsberg.





ÖSTERSUNDS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-06-03  
meddelad i  
Östersund

Mål nr F 1761-13

**KLAGANDE**

1. M E L  
k

2. I S

3. S S

Ombud för 2 och 3: O Ö

**MOTPARTER**

1. K E B

6. M E

2. M B

7. P F

3. M B

8. K F-F

4. I C

9. J F

5. F E

10. M F

Dok.Id 214574

**Postadress**  
Box 708  
831 28 Östersund

**Besöksadress**  
Storgatan 6

**Telefon**  
063-15 06 00

**E-post:** [mmd.ostersund@dom.se](mailto:mmd.ostersund@dom.se)  
[www.ostersundstingsratt.domstol.se](http://www.ostersundstingsratt.domstol.se)

**Telefax**  
063-15 06 88

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00-16:00

ÖSTERSUNDS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-06-03

F 1761-13

11. L H

22. K N

12. P G H

23. A S

13. G L  
c/o K E B

24. E S

14. A B L

25. E V P

15. G M

Ombud: H O W

16. C M

26. U V

17. H M

27. C V

18. C M H

28. O V

19. A N

29. D W

20. T N

30. N Å

21. M N

31. M Ö

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Lantmäteriets beslut 2013-05-23 i ärende nr Y12336

## SAKEN

Anläggningsförrättning för vägsträckan Muggårdsviken–Åvikevägen m.m.,  
Härnösands kommun och Timrå kommun

---

## DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avslår I S och S S överklagande.
2. Mark- och miljödomstolen avslår M E L överklagande såvitt avser yrkandena om upphävande av beslutet att inrätta den nya gemensamhetsanläggningen A och ersättning för framtida slitageersättning.
3. Mark- och miljödomstolen undanröjer fastighetsbildningsbeslutet och beslutet om skyldighet för I S och S S att betala ersättning till ägarna av X Y, XX och YY.
4. Mark- och miljödomstolen ändrar ersättningsbeslutet för upplåtelse av utrymme och väg för gemensamhetsanläggningen A och fastställer att anläggningssamfälligheten ska betala 99 112 kr till I S och S S med oförändrade betalningsvillkor.
5. Mark- och miljödomstolen ändrar beslutet om andelstal och fastställer att ansvaret för att betala ersättningen för upplåtelse av utrymme och väg för A ska fördelas bland deltagarna i anläggningssamfälligheten med undantag av X, Y, XX och YY. Den fördelningen ska ske enligt en särskild sektion med de andelstal LM fastställt för de betalningsansvariga och med summa andelstal 50 099.

Det ankommer på Lantmäteriet att upprätta en ny ersättningslängd på grundval av den ändrade ersättningen och den nya andelstalserien och att foga den till förrättningsakten.

6. Mark- och miljödomstolen förordnar att upplåtelsen av utrymme och väg för A ska ha företräde framför den rätt till väg enligt officialservitut (2280-04/23.1) som X, XX och YY har inom samma utrymme och på samma väg.
  7. Mark- och miljödomstolen avvisar det av K E B m.fl. framställda yrkandet om upplåsning av vägbommar och hållande av olåsta bommar.
  8. Mark- och miljödomstolen avslår I S och S S yrkande om ersättning för rättegångskostnader.
-

**BAKGRUND**

Efter ansökan av M B m.fl. om bildande av gemensamhetsanläggning för vägsträckan Muggårdsviken–Åvikevägen beslutade Lantmäteriet (LM) den 23 maj 2013 att inrätta gemensamhetsanläggning för väg, blivande A, i enlighet med förrättningskarta och beskrivning, **bilaga 1 och 2**. LM beslutade vidare att genom fastighetsreglering upphäva vissa servitut, bl.a. ett vägservitut, 2280- 04/23.1, till förmån för M E L fastighet XX, **bilaga 3**.

**YRKANDEN M.M.**

**M E L** har yrkat i första hand att mark- och miljödomstolen undanröjer LM:s beslut att inrätta gemensamhetsanläggningen och upphäva servitutet 2280- 04/23.1. Om mark- och miljödomstolen inte bifaller dessa yrkanden har han yrkat att sökandena till förrättningen förpliktas dels att fullt ut ersätta honom för återförvärv av existerande utfartsrätt, dels att ersätta honom för framtida slitageersättning med 31 826 kr. Till stöd för sin talan har han anfört bl.a. följande.

Han anser att existerande vägrätter inte utretts fullt ut och finner anmärkningsvärt att det i ärendet förekommer olika uppfattningar rörande dessa. Enligt hans uppfattning föreligger, om inte annat, hävdvunnen utfartsrätt till vägen mellan Åvikebruk och Torrom som har trafikerats i sekler. Av regeringsformen framgår att vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Den som genom expropriation eller något annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten. Ersättning ska också vara tillförsäkrad den för vilken det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad på sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller att skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten. Ersättningen ska bestämmas enligt grunder som anges i lag. Det kan inte vara ett allmänt intresse att berika ett mindre antal fritidsfastighetsägare på andra fastighetsägares bekostnad. Med LM:s beslut hålls han inte heller

skadeslös. Genom beslutet kommer han att åsamkas ekonomisk skada genom att på nytt tvingas förvärva exakt samma utfartsrätt för en summa som vida överstiger (127 %) den som han tidigare erlagt, 10 000 kr.

Han har en överenskommelse om slitageersättning med ägaren av A. Den framtida underhållskostnaden kan beräknas till totalt 512 500 kr, varav 31 826 kr belöper på honom vid tillämpning av beslutade andelstal.

**I S och S S** har yrkat i första hand att mark- och miljödomstolen undanröjer LM:s beslut och i andra hand att mark- och miljödomstolen återförvisar ärendet till LM för ny handläggning, antingen med anvisning till LM att annan väg än den s.k. gula vägen ska vara förrättningsväg eller, om detta yrkande inte bifalls, med anvisning till LM om utredning av nya andelstal innefattande nedsättning av andelstalet för deras fastighet A. De har också yrkat ersättning för rättegångskostnader, att betalas solidariskt av motparterna. Till stöd för överklagandet har de anfört bl.Torrom Ga: 8. följande.

De köpte A år 1994 av SCA och äger fastigheten till lika delar. På fastigheten, där det inte finns några bostadsbyggnader, bedrivs skogsbruk.

Sammantaget berör förrättningen 22 fastigheter, varav de allra flesta är sommarstugor, som bebos enbart under sommarhalvåret. Följande fastigheter är dessutom skogsfastigheter: B, X och C. LM har angett att antalet sökande är 17, vilket är fel; det finns enbart 14 stycken sökande.

De bilägger en karta, **bilaga 4**, där de olika vägarna markerats på följande sätt: Gul väg = den väg som avses med ansökan (förrättningsvägen), röd väg = gamla Kustvägen som leder mot Torroms by och vidare mot Häggdånger, grön väg = gamla Kustvägen som leder mot Åvike, svart färg = skogsbilvägar anlagda av SCA och av dem. De olika avsnitten har markerats med nummer, som det i fortsättningen kommer att hänvisas till.

De hävdar att samtliga 14 sökandefastigheter har rätt till utfart genom official- eller lantmäteriservitut. Dessa servitut, ofta av äldre datum, hänvisar fastighetsägaren till det befintliga vägnätet, dvs. servituten har inte varit lokaliserade till någon bestämd väg. Med uttrycket *det befintliga vägnätet* kan inte ha avsetts annat än den gamla kustlandsvägen, som sedan urminnes tid sträckt sig från Åvike i väster till Torroms by i öster och som använts på ett sådant sätt att det kan liknas vid urminnes hävd. LM framhåller att xx och D, E och A har rätt att färdas på den röda vägen men inte på gemensamhetsanläggningen Torrom ga:4s väg (nr 11 på kartan). Den röda vägen har de facto nyttjats av fastighetsägarna sedan årtionden för fordonstrafik för vidare färd på Torrom ga:4s statsunderstödda, samfälliga väg (nr 11). Torrom ga:4s väg är cirka en kilometer lång. Den leder till en asfalterad, allmän väg.

Det framgår inte klart av LM:s beslut eller handlingar i övrigt vilken uppfattning LM har i frågan om gröna vägen (nr 10) redan är samfällig. I ett underhandsbesked i april 2012 från LM anges att gröna vägen kan vara samfällig. Röda vägen är enligt deras uppfattning samfällig och betraktas som samfällig av fastighetsägarna. LM har i ett protokoll antecknat att sökandena *"har rätt att köra på samfällig väg mot Torrom*, dvs. använda röda vägen. Om det finns någon oklarhet med de tidigare samfälligheterna, t ex en oklar delägarekrets, är det självklart lämpligare – både billigare och mindre ingripande – att utreda och läka oklarheten än att bilda en ny samfällighet med ny förrättningsväg med allt det intrång det innebär för Torrom 18:1s ägare. En "reoverad" samfällighet slipper betala för att ta vägen i anspråk, eftersom vägen redan är ianspråktagen.

LM har i förrättningen lämnat opreciserade och motstridiga besked om sommarstugeägarnas rätt till utfart och det är inte lätt att veta vilken inställning LM har till sökandenas rätt att använda gröna och röda vägen. De tolkar dock LM så att LM anser att alla sökande saknar laglig rätt att använda gröna vägen, men har sådan rätt att använda röda vägen i hela dess utsträckning. De hävdar att hela den s.k. Kustvägen, den gröna vägen, den röda vägen och den samfälliga vägen norr om den röda vägen (nr 11) klart tillhör det befintliga eller ursprungliga vägnätet och därför

är belastade med i övrigt olokaliserade lantmäteriservitut till förmån för åtminstone xx samt D och E. Ingen av sökandena har påstått att denna utfartsväg inte fungerar. Alla sökande har löst utfartsfrågan och samtliga betalar slitageavgifter till Torrom ga:4, en vägsamfällighet norr om A.

Den röda vägen har de nyttjat för skogsbruket och därför underhållit i samband med avverkningar. Detta underhåll upphörde för några år sedan. Avsnitt 4 sanerades av K E B, ägare till X. För att få bättre anslutning till avsnitten 12 och 21 respektive 3 och 12 byggde de en alternativ väg markerad som nr 5. Eftersom den röda vägen är samfälld och belastad med servitut har de inte kunnat bomma igen den, utan fått anpassa den så att den är lämpad för både skogsbruk och personbilstrafik. Anpassningen har skett genom att det byggts särskilda platser utmed vägen för upplag och lastning av virke samt vändning av fordon, vilket tillåter skogsbruk samtidigt med annan trafik. Den röda vägen är således vikt för allmän samfärdsl på ett sätt som de inte kan förhindra och som de tvingats anpassa sig till.

De senare årens bristande underhåll av röda vägen medförde i allt högre utsträckning att sommarstugeägarna började nyttja avsnitten 2 och 13 av den med gult markerad vägen samt avsnitt 5. Då dessa vägar inte var belastade med något lantmäteriservitut och den allmänna samfärdseln på avsnitten inte gick att förena med skogsbruket kände de sig oförhindrade att bomma igen infarterna till dessa vägsnitt, vilket skedde sensommaren 2012.

Genom förrättningsutfallet förlorar de förmånen av bommar för att blockera avsnitten 2 och 13. Efter bomningen har slitaget av vägbanan minskat drastiskt. Även andra fördelar har uppkommit genom bomningen. Risken för stölder av diesel och utrustning minskas. Om bommarna öppnas så öppnas trafik för utomstående, som osedda kan ta sig in på avsnitt 13.



En av deras huvudinvändningar mot förrättningsutfallet är att det inverkar synnerligen allvarligt på skogsbruket. Orsaken till att det inte går att förena skogsbruk med allmän samfärdsel på avsnitten 2 och 13 av den gula vägen är följande. Avsnitt 2 har diken. Virke läggs därför upp i stapel över dike mot vägbanan, eftersom avsnittet saknar vändplatser. Från vägbanan lyfts virket upp på lastbil med kranar. På avsnitt 13 finns inga diken, men inte heller där finns någon särskild vändplats. Virket måste därför läggas nära vägbanan för att nås med kranar. Det innebär att övrig trafik på vägavsnittet hindras, inte enbart under lastning/lossning av virke, utan även under den tid virket ligger upplagt mot eller delvis på vägbanan i avvaktan på borttransport. Sådana upplag kan ha en varaktighet av veckor. Det är en logistisk fråga, som enbart uppköparen bestämmer över, när virket transporteras bort. De kan inte påskynda proceduren. Lastbilarna dyker upp sporadiskt, och det blir omöjligt att varsla alla sakägare inför varje lastning. Om trafik ska avlysas så länge som virke ligger upplagt efter väg handlar det om längre perioder. Under sådana perioder hänvisas sakägaren till att antingen låta bli att besöka sin sommarstuga eller ta en alternativ väg, dvs. ta den väg som sommarstugeägaren i dag de facto nyttjar. Detta innebär att de enbart pga. att lastningsmomentet måste ske på väg inte kommer att kunna nyttja vägen av hänsyn till övriga trafikanter. Lastning på väg kommer överhuvudtaget inte att vara möjlig med gula vägen som förrättningsväg.

För de sommarstugeägare som kommer från söder är Kustvägens avsnitt nr 10 mer fördelaktigt än den gula vägen, framför allt för att vägen är kort och snabbt når allmän väg. Den gröna vägen används de facto sedan länge för personbilstrafik av de sommarstugeägare som kommer söderifrån. Efter en nödvändig upprustning, som inte skulle kosta mer än ca 55 000 kr, skulle den gröna vägen erbjuda en god utfartsmöjlighet. Länsstyrelsen har godkänt att gröna vägen används, vilket betyder att någon byggnad av kulturhistoriskt värde eller något fornminne inte hindrar att vägen används. Den gröna vägen innebär inte samma intrång i skogsbruket som den gula vägens avsnitt 2 och 13.

Deras förstahandsinställning är att såväl den röda som den gröna vägen erbjuder bättre förutsättningar för personbilstrafik än den gula vägens avsnitt 2 och 13, och

att det är möjligt och mer fördelaktigt att använda den röda och gröna vägen tillsammans med den del av gula vägen, som börjar vid avsnitt 1 och fortsätter t.o.m. avsnitt 19, till förrättningsväg.

I andra hand, om det blir för dyrt eller av annat skäl inte är möjligt att använda såväl den gröna som den röda vägen som utfarer, är det tillräckligt att använda enbart den röda vägen eller enbart den gröna vägen tillsammans med avsnitten 1 och 19. Det skulle bli avsevärt billigare än att "köpa" den gula vägens avsnitt 2 och 13 av dem och dessutom mer ändamålsenligt för alla nyttjare, såväl sommarstugeägare som skogsbrukare.

En erforderlig upprustning av den röda och gröna vägen skulle inte komma att kosta mer än totalt 85 000 kr, varav ca 30 000 kr för röda vägen (avsnitt 7) och 55 000 kr för gröna vägen enligt ett ingivet sakkunnigutlåtande.

LM:s uppfattning att båtnadsrekvisitet, dvs. att fördelarna med anläggningen ska överväga kostnaderna, är uppfyllt med en marginal på cirka 100 000 kr bygger på en felaktig kalkyl. Ersättningen för mark och anläggning för del av gula vägen på 77 500 kr är för lågt beräknad, drift- och underhållskostnaderna för vägen är för lågt beräknade, markägarens olägenheter i skogsbruket har undervärderats och "rättsligt tryggad utfart och med fastställda regler för förvaltning" har övervärderats.

De har i ett fall upplåtit servitut på gula vägen mot en engångsersättning på 25 000 kr (Y) och även erbjudit övriga sommarstugeägare att teckna servitutsavtal på samma villkor. LM har sett detta som ett bevis för att de accepterar det intrång som ett servitut innebär och att det inte är väsensskilt från att upplåta vägen till en samfällighet. Servitutsinnehavarna var införstådda med att upplåtarna skulle vara bibehållna rätten att nyttja vägen fullt ut för skogsbruket behov. Tanken från deras sida har varit att använda servitutsersättningarna – sammantaget över en halv miljon kr om alla berörda accepterade – för att anpassa den gula vägen för kombinerat bruk på samma sätt som den röda vägen anpassats för att underlätta det för servitutsinnehavarna och för att underhålla vägen. Den som accepterat

servitutsavtalet är införstådd med att bommarna skulle behållas och att servitutsinnehavaren får egen nyckel till bommarna. X, XX och YY har officialservitut till gula vägen, där varje servitut år 2004 värderades till 10 860 kr vid en fastighetsreglering som innefattade markbyten, varför värdena av servituten reducerades; marknadsvärdena låg högre. De har ålagts att fullt ut återbetala servitutslikviderna för alla fyra servitut (ett avtalsservitut och tre officialservitut). De anser att värdet av servituten ska avskrivas på samma sätt som själva vägen, eftersom servitutsvärdet är beroende av vägens värde och beskaffenhet. Servitutsmarknadsvärdet bör inte frikopplas från marknadsvärdet av själva vägen.

LM har tilldelat fastigheten A ett alltför stort andelstal. Vägavsnitt 15, som är helt nybyggt, avlastar den gula vägen såvitt avser avverkningar på ett område av ca 200–400 m räknat västerut från den nya vägen. I och med byggandet av avsnitt 15 var tanken att den gula vägen skulle fungera som utdrivningsväg för avverkningar väster om gula vägen och ett område på mellan 200–400 m öster om vägen, alltså ett avsevärt mindre båtnadsområde än vad som tidigare gällde för gula vägens avsnitt 1, 2 och 13. Ett annat fel med andelstalen är att LM inte beaktat att fastigheterna X och C förutom fritidsfastigheter är fastigheter med skogsarealer.

Med sin inställning, att gula vägens avsnitt 2 och 13 blir otjänliga som skogsbilvägar om de blir del av förrättningsvägen, har de ingen nämnvärd nytta av dessa två vägavsnitt i skogsbruket. Detta bör påverka andelstalet.

De hävdar i första hand att gula vägens avsnitt 2 och 13 i och med förrättningsutfallet kommer att sakna värde för skogsbruket och därför inte ska bedömas ha något som helst båtnadsvärde för dem. I andra hand gör de gällande att samma vägavsnitt inte är till samma båtnad för dem sedan den nya vägen (avsnitt 15) anlagts, varför andelstalet bör sättas ned.

**K E B, L H, G L och E V-P** har motsatt sig ändring av LM:s beslut och bestritt yrkandet om

ersättning för rättegångskostnader. De har också yrkat att samtliga bommar som berör förrättningsvägen låses upp om makarna S talan avslås och att bommarna hålls olåsta under den fortsatta prövningen om mark- och miljödomstolens avgörande skulle överklagas. Till stöd för sin inställning har de anfört bl. Torrom Ga: 8. följande.

För de cirka 20 fastigheterna runt Muggårdsviken, varav flertalet är fritidsstugor, finns teoretiskt tre vägar att nå allmän väg.

**Grön väg.** Den gamla körvägen som i huvudsak går västerut från Muggårdsviken över Svartberget, genom Åvikebruks tomtområde, över träbro med anslutning till allmänna vägen i Åvike. Ingen av fastigheterna har någon rättighet till denna väg, som går över mark i annan by, socken, kommun och landskap. Vägen är smal, saknar väggkropp och är delvis mycket brant. Personfordon kan med stor försiktighet ta sig fram men tyngre fordon, exempelvis slambil och sopbil, kan inte färdas denna väg på grund av dess brister och då träbron inte är avsedd för tung trafik. Vägen underhålls årligen och höll sin enklare standard. Den användes av de flesta stugägarna fram till 1996.

**Röd väg.** Den gamla samfällda vägen från Muggärds by (Muggärds s:l) som går i huvudsak norrut från Muggårdsviken och mynnar ut på vägen i Torrom ga:4. Inga fastigheter har formell rätt att använda Torrom ga:4s väg för att nå allmän väg. Den samfällda vägen Muggärd s:l härstammar från laga skiftet i mitten av 1800-talet och får nyttjas endast av de fastigheter som har selandstal i densamma. Muggärd s:l har stora brister och är inte användbar för tyngre trafik.

**Gul väg.** Den väg som anlagts för skogsbruket i relativt sen tid av SCA (1980-talet) och kompletterats av S (1990-talet) och som har bra standard och klarar alla typer av fordon som kan bli aktuella i området. Denna väg har flertalet fastighetsägare fått använda sedan lång tid och dessutom finns ingen bebyggelse som påverkas av trafik på vägavsnittet. Denna väg har av LM bedömts vara den bästa vägen för att ordna rättighet till tillfartsväg till området vid Muggårdsviken. Denna väg är vidare den väg som förordas som väg mellan Muggårdsviken och det

allmänna vägnätet av flertalet ägare till fritidshus i Muggårdsviken. Vid ett möte 1996 på LM i Härnösand togs frågan upp med S S om att få nyttja denna vägsträcka ut mot allmän väg. S S hade intet att erinra så länge det rörde sig om personbilstrafik. Skulle transporter med tung trafik behövas skulle först kontakt med S S tas. Vid mötet diskuterades även frågan om bildande av vägförening vilket inte var aktuellt enligt S S. Inga krav på ersättning för personbilsslitaget ställdes men sommarstugeägare har sedan 1997 vid flera tillfällen med egen handkraft gjort underhållsinsatser, röjt diken och fyllt gropar med material från Storcks grusgrop utkört med Mats Erik Lekbys maskin. I samband med annan lantmäteriförrättning 2011 rörande vägfrågor för fastigheter vid närliggande Sandstensfjärden, uppkom frågan om att ombesörja en bra formell lösning av de oklara vägrättigheterna för fastigheterna vid Muggårdsviken. S S åtog sig vid detta tillfälle att "ta tag i frågan".

För att en gång för alla lösa vägfrågan till/från Muggårdsviken med rättigheter och skyldigheter är det av vikt att finna en lösning som håller över tid och ägarbyten. Vidare är det av vikt att finna en väglösning som inte enbart klarar personbilstrafik utan också klarar av sommarstugeägarnas behov av tyngre fordon och transporter såsom slambil, sopbil, grus/godstrafik. Det är även mycket viktigt att ambulans och räddningstjänsten på ett enkelt och säkert sätt kan komma till sommarstugorna när nöden så kräver.

Gul väg har de bästa förutsättningarna att kombinera skogstransporter och personbilstrafik. Mötesplatser i form av fickor, vägkorsningar finns inom max 400 meters inbördes avstånd. De gånger som fritidshusägarna stött på virkestransporter utmed gul väg sedan 1996 är lätt räknade. Påståenden om att kombinationen persontrafik/nyttotrafik inte fungerar är en överdrift. Enligt förare av timmerbil erbjuder dagens vägnät på Storcks skogsfastighet ett flertal bra möjligheter för nyttotrafiken till "rundkörning" vilket innebär färre mötessituationer och enkel uttransport av virke.

Oavsett vilket av alternativen engångsbelopp, slitageavgift eller anläggningsförrättning som S S presenterade 2012 så är det gul väg som är föreslagen. Därmed är samtliga synpunkter och problem som S beskriver i överklagandet vad gäller vägens standard, virkestransporter, placeringar av virkesvältor, sommarstugetraffiken etc. desamma oavsett alternativ. En stor skillnad med en gemensamhetsanläggning är att S får ett icke försumbart bidrag till kostnader för underhållet. För att få samtliga transportbehov att fungera behövs dessutom hänsyn och god vilja.

Rent generellt kan sägas att röd väg ger ett större intrång på S skogsmark än den föreslagna gula vägen. Inget virke behöver ligga så nära vägen att bil inte kan passera. Det av SCA ursprungligen anlagda vägsystemet har från vägarnas tillkomst, utan begränsningar från någon, fått nyttjas av ägarna till fritidsfastigheterna vid Muggårdsviken. Sedan SCA 1994 sålt markinnehavet (A) till S, har dessa omkring 1996 till viss del kompletterat vägsystemet. Dock har sommarstugeägarna fortsättningsvis fått nyttja vägarna. Efter ett antal inbrott i sommarstugeområdet 1996/97 har vägbommen vid infarten allmän väg/gul väg varit låst under icke sommarsäsong och nycklar delats ut till samtliga berörda efter ett initiativ från sommarstugeägare och med Storcks samtycke. Även en låsbar bom ner mot stugområdet införskaffades 1997.

Den samfällda vägen Muggård s:l har sitt ursprung från laga skifte på 1800-talets mitt och den är till stora delar av sin sträckning direkt olämplig för lastbilstrafik. Personbil kan framföras med stor försiktighet och möten är omöjliga på många avsnitt av vägen. Vägbredden är enligt laga skifte endast mellan 10 fot (2,96 m) och 16 fot (4,75 m) och saknar till stora delar egentlig vägkropp. Denna samfällda väg var ursprungligen avsedd för häst, är krokig med besvärliga branter och bitvis mycket känslig för nederbörd. Upprustningskostnaderna överstiger vida det belopp som S uppgett.

Ingen av ägarna till fritidsfastigheterna har framfört invändningar mot att betala för nyttjandet av till- och utfartsväg, men de önskar en lösning som följer fastigheterna

oavsett framtida ägarbyten. Bildandet av gemensamhetsanläggning innebär att ägarna till fritidsfastigheterna får formell rätt att använda de vägar som fram till 2012 fått nyttjas med sedvanerätt i många år och samtidigt åtar de sig att betala för underhållet samt att nuvarande väghållare får ett väsentligt bidrag till underhållet. Efter uppsättningen av nya vägbommar återstår för fritidshusägare endast Muggärd s:l västerut framtill att den vid landskapsgränsen ansluter till gamla vägen över F m.fl. mot herrgården samt Muggärd s:l norrut i kombination med Torrom ga:4. Bägge vägalternativen har låg kvalitet och medför långa omvägar. Dessutom är de inte lämpliga för lastbilar.

Ingen fastighet i Muggärdsviken har någon rättighet att nå allmän väg genom att använda vägarna Muggärd s:l och Torrom ga:4, varför behovet av en långsiktig lösning som följer fastigheterna är synnerligen nödvändig. Genom LM:s beslut får fritidshusägarna en väg som uppfyller de krav som finns för till- och utfart mellan Muggärdsviken och allmän väg samtidigt som man på skäligt sätt bidrar till "slitagekostnader". Vägledande för domstolens beslut bör vara att vägtransporter till/från Muggärdsviken – i ett långsiktigt perspektiv – ska kunna ske på ett miljömässigt bra och säkert sätt. Härvid bör hänsyn tas till närhet och störningar till befintlig bebyggelse och kortare avstånd till annan infrastruktur samt vägarnas beskaffenhet. Vidare bör, bland annat, hänsyn tas till ökade krav från samhället rörande soptömnings- och slamtransporter, att minimera behov av ombyggnader av vägar samt att räddningstjänstens utryckningsfordon kan ta sig fram utan hinder.

**Övriga motparter** har inte yttrat sig.

#### **UTREDNING**

I målet har domstolen genomfört en undersökning med stöd av 3 kap. 4 § lagen om mark- och miljödomstolar.

#### **DOMSKÄL**

1. I lantmäteriförrättningen har LM genomfört två åtgärder. För det första har LM beslutat att inrätta en gemensamhetsanläggning för väg enligt anläggningslagen

(AL) som preliminärt har fått beteckningen Torrom Ga: 8 I anläggningsbeslutet har LM också upphävt beslutet beträffande den 1999 inrättade gemensamhetsanläggningen Muggård ga:1 efter att ha tagit med den i Muggård ga:1 ingående vägen i Torrom Ga: 8 Genom den andra åtgärden i förrättningen, en fastighetsreglering, har LM upphävt vägservituten för X, Y, XX och YY som belastar den väg på B som ska ingå i Torrom Ga: 8 enligt LM:s anläggningsbeslut. I målet prövar domstolen först M E L överklagande av fastighetsregleringen och därefter överklagandena av anläggnings-förrättningen.

### **Fastighetsregleringen för att upphäva vägservitut**

2. Servitut kan under vissa givna förutsättningar upphävas enligt 7 kap. fastighetsbildningslagen (FBL). Servitut får upphävas utan särskild ansökan, om åtgärden är av betydelse för annan fastighetsregleringsåtgärd och företas i samband med denna enligt 7 kap. 10 § FBL. Detta s.k. officialinitiativ tillkommer LM. Någon motsvarande möjlighet till officialinitiativ för LM att upphäva servitut finns däremot inte enligt AL, även om servitut blir onyttiga genom upplåtelse av rättighet enligt AL. När ersättningen ska bestämmas för upplåtelse av mark eller av utrymme enligt AL gäller 13 § AL som i sin tur anger att reglerna i 5 kap. 10–12 §§ FBL ska tillämpas. Är innehavare av en rättighet på den upplåtande fastigheten, som minskar dess värde, berättigad till ersättning, ska det värde som tillgodoräknas den upplåtande fastighetens ägare minskas med det belopp som motsvarar den värdeminskning för den upplåtande fastigheten som rättigheten inneburit enligt 5 kap. 12 § andra stycket FBL.
3. I lantmäteriförrättningen framställdes enbart yrkanden om inrättande av en gemensamhetsanläggning för väg. Något yrkande att vägservitut ska upphävas finns inte redovisat i förrättningsakten. M E L har i sitt överklagande yrkat bl.Torrom Ga: 8. att mark- och miljödomstolen ogillar beslutet att upphäva vägservitut-et för XX på A. Övriga ägare till de fastigheter som berörs av beslutet om upphävande av vägservituten har däremot inte överklagat beslutet. I mål enligt fastighetsbildningslagstiftningen är domstolen skyldig att



självmant vidta de åtgärder som behövs för rättelse av fel i en förrättning (Svea hovrätts utslag den 22 december 1992, avd. 14, SÖ 71 och Lantmäteriets rättsfallsregister, avd. 1, 92:51). LM:s beslut att upphäva vägservituten genom fastighetsreglering utan yrkande därom i förrättningen saknar stöd i lag. Detta tillvägagångssätt utgör enligt domstolens bedömning ett handläggningsfel av sådant slag som domstolen kan korrigera även utan yrkande av samtliga berörda sakägare. Ett alternativ till rättelse av domstolen vore, främst av hänsyn till instansordningen, att återförvisa målet till LM för ny handläggning. Mot en sådan åtgärd talar dock framförallt processekonomiska skäl och det faktum att felet utan olägenhet kan åtgärdas här. Fastighetsbildningsbeslutet ska därför undanröjas i sin helhet, vilket innebär att även beslutet enligt FBL i den del det avser förpliktelse för I S och S S att utge ersättning för de två vägservituten omfattas av undanröjandet. Domstolen prövar i stället frågan om ersättning helt inom ramen för reglerna i AL nedan.

#### **Förutsättningarna för att inrätta gemensamhetsanläggning**

##### *4. Väsentlighetsvillkoret m.m.*

Gemensamhetsanläggning kan inrättas för anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem enligt 1 § AL. Gemensamhetsanläggning får dock inte inrättas för annan fastighet än sådan för vilken det är av väsentlig betydelse att ha del i anläggningen enligt 5 § AL. Det kravet utgör det s.k. väsentlighetsvillkoret.

Den inrättade gemensamhetsanläggningen Torrom Ga: 8 tillgodoser vägbehovet för 22 fastigheter. Av dessa används 19 fastigheter för fritidsbostadsändamål och övriga 3 fastigheter använder vägen för skogsbrukstransporter. Alla fastigheter har ett stadigvarande transportbehov på väg i området. Det grundläggande villkoret för att inrätta en gemensamhetsanläggning enligt 1 § AL är därmed uppfyllt.

De rättigheter till utfartsväg som deltagarna i Torrom Ga: 8 har utan gemensamhetsanläggningen kan för flertalet av dem inte anses gälla ända fram till allmän

väg. För att en fastighet ska anses uppfylla de allmänna lämplighetsvillkoren i 3 kap. 1 § första stycket FBL och vara varaktigt lämpad för sitt ändamål ska den ha tillgång till behövliga vägar utanför sitt område. Har fastighet tillgång till behövliga vägar utanför sitt område, utan att särskild rättighet upplåts, är lagens minimikrav uppfyllt (jämför prop. 1969:128 s. B106 och B114). Detta kan anses vara fallet exempelvis vid avstyckning, om lotten är belägen invid väg som används av flera och där väghållningen ombesörjs gemensamt på mer eller mindre formellt sätt. Det finns i sådant fall inte något krav på att formell rättighet måste upplåtas. Uppstår det ett behov av att reglera rätten till väg i framtiden eller att samordna väghållningen för flera fastigheter kan frågan i första hand prövas enligt AL. Inget av de i målet berörda vägservituterna innehåller något bindande åtagande från ägare av tjänande fastighet att svara för vägunderhållet. Servitutsfiguren kan enligt 14 kap. 1 § andra stycket jordabalken och 7 kap. 1 § andra stycket FBL förenas med skyldighet för ägaren av den tjänande fastigheten att underhålla anläggning som avses med servitutet, t.ex. väg. För officialservitut enligt FBL gäller också att åtagande om underhåll måste grunda sig på en överenskommelse mellan ägarna av härskande och tjänande fastigheter. Reglerna om servitut gör det inte möjligt att med bindande verkan reglera underhållsansvaret mellan härskande fastigheter.

När 22 fastigheter inom ett område är beroende av ett vägnät för att kunna användas för sina ändamål är det typiskt sett inte möjligt att klara en långsiktigt ändamålsenlig väghållning på frivillig väg, om alla fastighetsägare vid varje tid måste vara överens om alla åtgärder som ska vidtas på vägnätet. För att säkerställa väghållningen då behövs inte bara en rätt att använda väg, utan även formellt fastställda regler för väghållningen och för kostnadsfördelningen mellan fastigheterna. För enskild väg kan det bara uppnås genom inrättande av gemensamhetsanläggning. Väsentlighetsvillkoret för att inrätta gemensamhetsanläggning för de berörda fastigheterna är därför uppfyllt.

##### 5. *Båtnadsvillkoret*

Gemensamhetsanläggning får inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller

annan art av anläggningen överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför enligt 6 § AL. Det kravet utgör det s.k. båtnadsvillkoret och det måste alltid vara uppfyllt för att en gemensamhetsanläggning ska få inrättas.

Båtnadsvillkoret innebär att en fastighet aldrig kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som inte är ekonomiskt försvarbar – även om anläggningen skulle vara av väsentlig betydelse för fastigheten. Båtnadsvillkoret ska prövas för hela ”anläggningsföretaget”, inte för varje enskild fastighet för sig. Är företaget som helhet lönsamt får den enskilda fastighetens ekonomiska utfall regleras genom andelstalen. Om det är av väsentlig betydelse för fastigheten att delta kan den alltså tvingas in i gemensamhetsanläggningen – om anläggningen totalt sett leder till båtnad.

I en båtnadskalkyl ska fördelarna hänföra sig till fastigheterna. Som kostnad i båtnadskalkylen ska räknas alla utgiftsposter som belastar fastighetsägarna. Till utgiftsposterna för en befintlig anläggning ska hänföras bl.Torrom Ga: 8. framtida driftskostnader. Vidare ska förrättningskostnader och kostnader för s.k. enskilda full-följdsåtgärder ingå i kalkylen. Advokatarvode och andra kostnader som sakägarna kan drabbas av för att tillvarata sin rätt vid anläggningsförrättningen ska däremot inte beaktas vid båtnadsberäkningen. Med olägenhet vid båtnadsberäkningen avses ekonomisk olägenhet. En sådan olägenhet tar sig inte alltid uttryck i en minskning av en fastighets värde, utan kan även bestå i arbete som drabbar en delägare till följd av anläggningens utförande och drift. Även besvär eller obehag i sådant hänseende som har ekonomisk betydelse bör beaktas (prop. 1973:160 s. 150 y).

För en befintlig skogsbilväg med ändamålsenlig standard och med de transporter som trafikerat vägen under åren anser domstolen att den båtnadskalkyl som LM gjort innehåller de avväganden och poster som krävs för att kunna pröva båtnadsvillkoret. Domstolen anser dock att båtnadsberäkningen ska utgå från en differensprincip, dvs. vad skillnaden blir mellan oförändrade utfartsförhållanden och den gemensamhetsanläggning som LM beslutat om.

I förarbetena till AL (prop. 1973:160 s. 212) uttalas att då det inrättas gemensamhetsanläggning för en befintlig väg bör vägens ägare få ersättning för kostnader som denne lagt ner på vägen och som efter upplåtelsen blivit onyttiga. Domstolen anser att den beräkning LM gjort av det tekniska nuvärdet till 77 500 kr för den del av den gula vägen som tillhör ägarna av A inklusive markvärdet överensstämmer med innebörden av uttalandet i förarbetena.

Till kostnaderna ska räknas intrångsersättningen för upplåtelse av utrymme och anläggning. Det särskilda värde som ska fördelas i förrättningen enligt 5 kap. 10 Torrom Ga: 8 § FBL ska dock inte tas upp som en kostnad i båtnadsberäkningen. Med de utgångspunkterna blir intrångsersättningen 77 500 kr i båtnadsberäkningen i stället för 196 000 kr som LM använt i sin båtnadsberäkning. Även utan en gemensamhetsanläggning har berörda fastighetsägare en kostnad för väghållning som är lägre än med en gemensamhetsanläggning, eftersom erfarenheterna från väghållningen i området visar att fastighetsägarna på frivillig basis inte kunnat ena sig om ett fortlöpande underhåll för att anpassa vägstandarden till transportbehovet. Med ledning av LM:s beräkning uppskattar domstolen den årliga kostnadsökningen för barmarksunderhållet med en gemensamhetsanläggning till 3 kr/längdmeter väg. En evighetskapitalisering av den kostnaden med *i övrigt* samma värden som LM använt ger en sammanlagd väghållningskostnad på 307 500 kr ( $3 \times 4\,100 \times 25$ ) med väglängden 4 100 meter och kapitaliseringsfaktorn 25 med 4 procent kalkylränta för evig tid. Med den trafik för bostadsändamål och skogsbruksändamål som sannolikt kommer att belasta vägen i framtiden gör domstolen ingen annan bedömning än LM av kostnadsposten på 15 000 kr för olägenheter vid framtida skogbruksåtgärder som kan komma att drabba ägarna av B. Förrättningskostnaden i båtnadsberäkningen ska avse den sannolika kostnaden för en anläggningsförrättning och inte den faktiska kostnaden för den förrättning som provas i målet. Om den faktiska förrättningskostnaden används i beräkningen skulle sakägare genom sitt agerande i förrättningen ha möjlighet att direkt påverka resultatet av båtnadsberäkningen. Domstolen bedömer att LM:s uppskattning av förrättnings-

kostnaden till 250 000 kr är rimlig mot bakgrund av de frågor som behandlas i förrättningen och antalet sakägare. Fördelarna med en gemensamhetsanläggning för en ändamålsenlig utfartsväg från området är så påtagliga, att domstolen inte finner någon anledning att ifrågasätta den uppskattning LM gjort av den sammanlagda värdeökningen 1 075 000 kr för fastigheterna som ska delta i gemensamhetsanläggningen. Resultatet av domstolens båtnadsberäkning blir att gemensamhetsanläggningen ger en båtnad eller vinst på 425 000kr (1 075 000- 77 500- 307 500-250 000-15 000). För en befintlig väg finner domstolen säkerhetsmarginalen i beräkningen tillräcklig för att fastställa att båtnadsvillkoret är uppfyllt.

6. *Vilken väg ska ingå i gemensamhetsanläggningen?*

Gemensamhetsanläggning ska förläggas och utföras på sådant sätt att ändamålet med anläggningen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad enligt 8 § AL.

Med ledning av det som framkom om vägarnas standard vid domstolens undersökning, gör domstolen samma bedömning av utfartsalternativen som LM. Domstolen gör också samma bedömning som LM när det gäller behovet av iståndsättning av vägarna och kostnaderna för detta. Utfartsvägen västerut via Åvikebruk fram till allmän väg har i huvuddelen av sin sträckning låg standard och den vägdelen är närmast att betrakta som en drivningsväg för skogsbruket utan vare sig egentlig väggropp eller slitlager. Vägdelen är knappt farbar med en vanlig personbil, även om hastigheten är lägre än 10 km/h. Även vid krypfart kan bilens underrede slå i marken. Utfartsvägen österut fram till vägen i Torromga:4 har också låg standard och en linjeföring med stora lutningar och tvära kurvor som påtagligt begränsar framkomligheten för både lastbilar och personbilar.

I S och S S har redovisat en uppskattad kostnad på 85 000 kr exklusive moms för att iståndsätta vad de definierat som vägavsnitt 7 och 10 på karta över utfartsalternativen, **bilaga 4**, med en sammanlagd längd på cirka

2 km enligt deras uppgift. Det ger en kostnad på 42,50 kr/m. Med ledning av vad som kunde iakttas vid domstolens undersökning av vägnätet bedömer domstolen att en iståndsättning av vägavsnitten 7 och 10 till den kostnaden inte långsiktigt ger den vägstandard som krävs för att tillgodose transportbehovet för fritidsfastigheterna i området.

Enligt 2014 års fastighetstaxering har skogen på A en bonitet på 4,4 m<sup>3</sup>sk/ha. Med en årlig tillväxt i den storleksordningen och med de skogsbruks-åtgärder som följer av den tillväxten fram till och med slutavverkning bedömer domstolen att olägenheterna av transporter på vägen i Torrom Ga: 8 för både bostads- och skogsbruksändamål är begränsade i både tid och rum. Det finns möjligheter för fordon att mötas på vissa ställen längs vägen utan att särskilda mötesplatser behöver anordnas.

Det gröna utfartsalternativet med väg västerut via Åvikebruk och det röda utfartsalternativet med väg österut via vägen i Torrom ga:4 kräver båda genomgripande iståndsättningsåtgärder för att tillgodose transportbehovet långsiktigt för ett tjugotal fritidsfastigheter. Vägarna är av så låg standard att kostnaden för iståndsättning enligt domstolens mening kommer att ligga i nivå med en nybyggnadskostnad. För det gröna utfartsalternativet kan det också tillkomma en betydande kostnad för att höja bärigheten på bron över Norrån vid Åvikebruk. Av de utfartsalternativ som prövats i förrättningen bedömer därför domstolen i likhet med LM att det gula alternativet med den befintliga vägen på A norrut från Muggårdsviken och vidare fram till allmän väg 693 på F bäst uppfyller kraven på vägens lokalisering enligt 8 § AL.

#### 7. *Skyldighet att avstå utrymme*

Enligt huvudregeln i 12 § första stycket AL får mark eller annat utrymme för gemensamhetsanläggning tas i anspråk på en fastighet under förutsättning att fastigheten inte orsakas synnerligt men. Även en befintlig anläggning kan tas i anspråk som en gemensamhetsanläggning. Med synnerligt men avses ett ”höggradigt intrång”. I prop. 1996/97:92 s. 69 om enskilda vägar anförs som ex-

empel på synnerligt men att näringsverksamhet allvarligt försvåras. Även om anläggningen medför synnerligt men för en fastighet kan den vara skyldig att avstå utrymme. Detta förutsätter dock att anläggningen behövs för ett större antal fastigheter eller av annan orsak är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt.

Det är inte ovanligt att transporter för både bostadsfastigheter, skogsbruksfastigheter och även andra ändamål samsas om transportkapaciteten på enskilda vägar. I anläggningsbeslutet för Torrom Ga: 8 finns ingen bestämmelse om att vägbom inte får sättas upp på vägen. Det innebär att deltagarna i gemensamhetsanläggningen kan bestämma hur trafiken på vägen ska regleras. Förvaltas gemensamhetsanläggningen av en samfällighetsförening kan deltagarna på en föreningsstämma besluta om vägbommar ska sättas upp och hur de ska hållas låsta. De olägenheter i form av konflikter med annan trafik vid avverkningar, ökad risk för stölder, obehörig trafik m.m. som upplåtelsen av utrymme med väg för gemensamhetsanläggningen enligt I S och S Ss uppfattning skulle innebära för deras fastighet A när inte kvalifikationsgränsen för rekvisitet synnerligt men. Även om olägenheterna skulle klassificeras som synnerligt men behövs gemensamhetsanläggningen för ett större antal fastigheter. Det innebär att utrymme med väg ändå kan upplåtas för gemensamhetsanläggningen. Domstolen bedömer att villkoren för att få upplåta utrymme med väg för det gula utfartsalternativet är uppfyllda enligt 12 § AL.

Genom 12 § tredje stycket AL och dess hänvisning till 1 kap. 3 och 4 §§ expropriationslagen (ExL) regleras vilken verkan upplåtelse av utrymme eller inlösen har på särskilda rättigheter i den fastighet som är föremål för åtgärden. Med särskild rätt till fastighet förstås nyttjanderätt, servitut och rätt till elektrisk kraft samt liknande rätt enligt 1 kap. 2 § första meningen ExL. Vid upplåtelse enligt 12 § AL undanträns avtalsservitut till den del som det inte kan utövas parallellt med anläggningsupplåtelsen. Officialservitut, som t.ex. bildats vid fastighetsbildning, rubbas inte om berört utrymme eller anläggning upplåts för gemensamhetsanläggning enligt 12 § AL. LM får dock med stöd av 12 § tredje stycket

AL förordna att rätten till utrymme för anläggningen ska ha företräde före officialservitut.

Som ovan redovisats innebär denna dom undanröjande av fastighetsbildningsbeslutet avseende de två vägservitut som belastar den väg som upplåts för gemensamhetsanläggningen. Avtalsservitutet för Y undanträns per automatik av anläggningsupplåtelsen. Officialservituten för X, XX och YY rubbas inte av anläggningsupplåtelsen. För att undvika konflikter om rättigheterna i framtiden förordnar domstolen att upplåtelsen av utrymme och väg för Torrom Ga: 8 ska ha företräde framför den rätt till väg som X, XX och YY har inom samma utrymme på samma väg.

### **Ersättning**

8. Vid upplåtelse av mark eller annat utrymme enligt 12 § AL ska ersättningen bestämmas enligt reglerna i 13 § AL. Där anges att 5 kap. 10–12 §§ FBL gäller för att bestämma ersättningen, vilket innebär att ersättningen ska bestämmas enligt reglerna i 4 kap. ExL jämte reglerna i FBL. Ersättningsberättigad är i normalfallet den av anläggningen belastade fastighetens ägare. Om en innehavare av en rättighet på den upplåtande fastigheten, som minskar dess värde, är berättigad till ersättning, ska det värde som tillgodoräknas den upplåtande fastighetens ägare minskas med ett belopp som motsvarar den värdeminskning för den upplåtande fastigheten som rättigheten har inneburit enligt 5 kap. 12 § andra stycket FBL.
9. X, Y, XX och YY har som härskande fastigheter med servitut rätt att få använda huvuddelen av vägen som ingår i Torrom Ga: 8. Inget av servituten innehåller någon bindande bestämmelse om att ägarna av den tjänande fastigheten A ska underhålla vägen. I målet har heller inte visats något avtal om det framtida vägunderhållet som skulle vara bindande vare sig för nuvarande ägare av A eller framtida ägare. Servitutet för väg som belastar det utrymme med väg på A som upplåts för Torrom Ga: 8 minskar fastighetens värde och ägarna av de härskande fastigheterna får anses



berättigade till ersättning. Det innebär att det värde som tillgodoräknas ägarna av A för upplåtelsen till Torrom Ga: 8 ska minskas med ett belopp som motsvarar den värdeminskning för fastigheten som servituten innebär. Någon minskning av värdet för åtagande om framtida vägunderhåll ska dock inte ske, eftersom det inte finns något sådant åtagande i servitutsupplåtelseerna som medför rätt för de härskande fastigheterna till ersättning i det avseendet och sådan ersättning inte heller torde rymmas i AL:s ersättningsregler. (se rättsfallet NJA 1983 s. 745). Enligt 35 kap. 5 § rättegångsbalken (RB) får domstolen om det är fråga om uppskattning av en inträffad skada och full bevisning om skadan inte alls eller endast med svårighet kan föras, uppskatta skadan till ett skäligt belopp. I det här fallet tillämpar domstolen regeln för att uppskatta den sammanlagda värdeminskningen av vägservituten för A. Den uppskattas till 20 000 kr. Det innebär att ägarna av A, I S och S S, ska erhålla en ersättning på 99 112 kr av anläggningssamfälligheten i stället för den av LM fastställda ersättningen om 119 112 kr. I gengäld ska de dock inte erlagga någon ersättning direkt till ägarna av de härskande fastigheterna X, Y, XX och YY, eftersom domstolen upphäver den del av LM:s ersättningsbeslut som är kopplat till fastighetsbildningsbeslutet i förrättningen.

10. Ägarna av de härskande fastigheterna X, Y, XX och YY får således behålla sina vägservitut och fastigheterna tas med som deltagare i Torrom Ga: 8 Inrättandet av gemensamhetsanläggningen och upplåtelsen av utrymme med väg för den påverkar inte marknadsvärdet negativt för fastigheter-na och medför heller inte någon annan ersättningsgill ekonomisk skada enligt reglerna i AL. M E L yrkande om ersättning för framtida slitageersättning lämnas därför utan bifall.

#### **Andelstalen**

11. Grunderna för att fördela kostnaderna för utförande och drift av gemensamhetsanläggning ska fastställas vid förrättningen enligt 15 § AL. Andelstal för utförande ska bestämmas efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den nytta

fastigheten har av anläggningen. Andelstal för driften ska bestämmas efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas använda anläggningen. Det möter inga formella hinder att göra en sektionsindelning för att bestämma olika andelstal för skilda kostnadslag. Särskilda andelstal kan t.ex. bestämmas för ansvaret att betala ersättning för upplåtet utrymme för gemensamhetsanläggning. Olika fastigheter som ska delta i en gemensamhetsanläggning kan ha rättigheter sedan tidigare – av varierande slag – till det utrymme som ska tas i anspråk. Särskilda andelstal för ersättningen kan i betydande grad underlätta den praktiska hanteringen i ett sådant fall, på så sätt att ansvaret för att betala ersättning fördelas enbart mellan de fastigheter som i olika grad ska ”betala in sig” i rätten att använda utrymmet i fråga.

12. Vägavsnitt 15 som tillkommit på A i anslutning till den väg som LM upplåtits för Torrom Ga: 8 kan komma att påverka transporter för skogsbrukets behov från B. Domstolen bedömer dock att förändringen av transporterna inte blir större än att den ryms i det schablonvärde för skogsbrukets transporter som LM använt i andelstalsberäkningen. Även i övrigt bedömer domstolen att det andelstal LM fastställt för A speglar fastighetens nytta och utnyttjande av vägen i Torrom Ga: 8. Andelstalet är skäligt och uppfyller därmed villkoren i 15 § AL.
  
13. De härskande fastigheterna X, Y, XX och YY har redan rätt att med servitut använda den väg som ska ingå i Torrom Ga: 8 enligt LM:s beslut. Servituten belastar B. De befintliga vägservituten medför att ägarna av de härskande fastigheterna inte ska betala någon ytterligare ersättning för rätten att använda vägen som ska ingå i gemensamhetsanläggningen. Ansvaret för att betala ersättningen för upplåtelse av utrymme och väg för gemensamhetsanläggningen ska därmed fördelas bland övriga deltagare i anläggningssamfälligheten. Den fördelningen ska ske enligt en särskild sektion med de andelstal LM fastställt för de betalningsansvariga och med summa andelstal 50 099 (59969-2191-2240-3724-1715). Dessa andelstal ska inte användas för något annat ändamål.

**Upplåsning av vägbommar m.m.**

14. Det saknas laglig grund för mark- och miljödomstolen att inom ramen för detta mål pröva yrkandet om upplåsning av vägbommar m.m. Yrkandet ska därför avvisas.

**Rättegångskostnader**

15. Genom hänvisning i 31 § AL ska skyldigheten att ersätta rättegångskostnader bestämmas med tillämpning av 16 kap. 14 § FBL. Enligt paragrafens första stycke kan domstolen, efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna, förordna att sakägare som förlorar målet ska ersätta annan sakägare dennes rättegångskostnader. I förarbetena (prop. 1969:128 s. B 920) har förutsatts att om vissa parter står i klart motsatsförhållande till varandra, ska deras kostnader i regel fördelas enligt den i 18 kap. 1 § RB lagfästa principen om förlorande parts skyldighet att ersätta motpartens rättegångskostnader. Eftersom parterna i detta mål står i ett uttalat motsatsförhållande ska I S och S S, som förlorat sin talan i målet, själva bära sina rättegångskostnader.

**Sammanfattning**

Domstolens ställningstagande enligt ovan innebär att den i likhet med LM finner att grunderna för att inrätta en gemensamhetsanläggning för den befintliga vägen på A norrut från Muggårdsviken och vidare fram till allmän väg 693 på F är uppfyllda enligt AL. Det finns därmed varken grund för att undanröja anläggningsbeslutet eller att återförvisa förrättningen till LM för ny handläggning med vissa föreskrifter. Domstolen undanröjer dock det av LM utan lagstöd fattade fastighetsbildningsbeslutet och den del av ersättningsbeslutet som är kopplat till fastighetsbildningsbeslutet. Det innebär att I S och S S inte ska betala någon ersättning till ägarna av X, Y, XX och YY för upphävda vägservitut.

För att det inte ska uppkomma någon oegentlighet i förrättningen till följd av undanröjandet av fastighetsbildningsbeslutet ändrar domstolen, efter prövning enligt

AL:s bestämmelser, ersättningsbeslutet för upplåtelse av utrymme och väg för gemensamhetsanläggningen Torrom Ga: 8 och fastställer att anläggningssamfälligheten ska betala 99 112 kr till I S och S S med oförändrade betalningsvillkor. Domstolen ändrar i konsekvens därmed också beslutet om andelstal och fastställer att ansvaret för att betala ersättningen för upplåtelse av utrymme och väg för gemensamhetsanläggningen ska fördelas bland deltagarna i anläggningssamfälligheten med undantag av X, Y, XX och YY. Den fördelningen ska ske enligt en särskild sektion med de andelstal LM fastställt för de betalningsansvariga och med summa andelstal 50 099 (59969-2191-2240-3724- 1715). Dessa andelstal ska inte användas för något annat ändamål.

Domstolen förordnar att upplåtelsen av utrymme och väg för Torrom Ga: 8 ska ha företräde framför den rätt till väg enligt officialservitut som X, XX och YY har inom samma utrymme och på samma väg.

Domstolen avvisar yrkandet om upplåsning av vägbommar m.m.

I S och S S ska själva stå sina rättegångskostnader i målet.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se **bilaga 5** (DV427)

Överklagande senast 2015-06-24. Prövningstillstånd krävs.

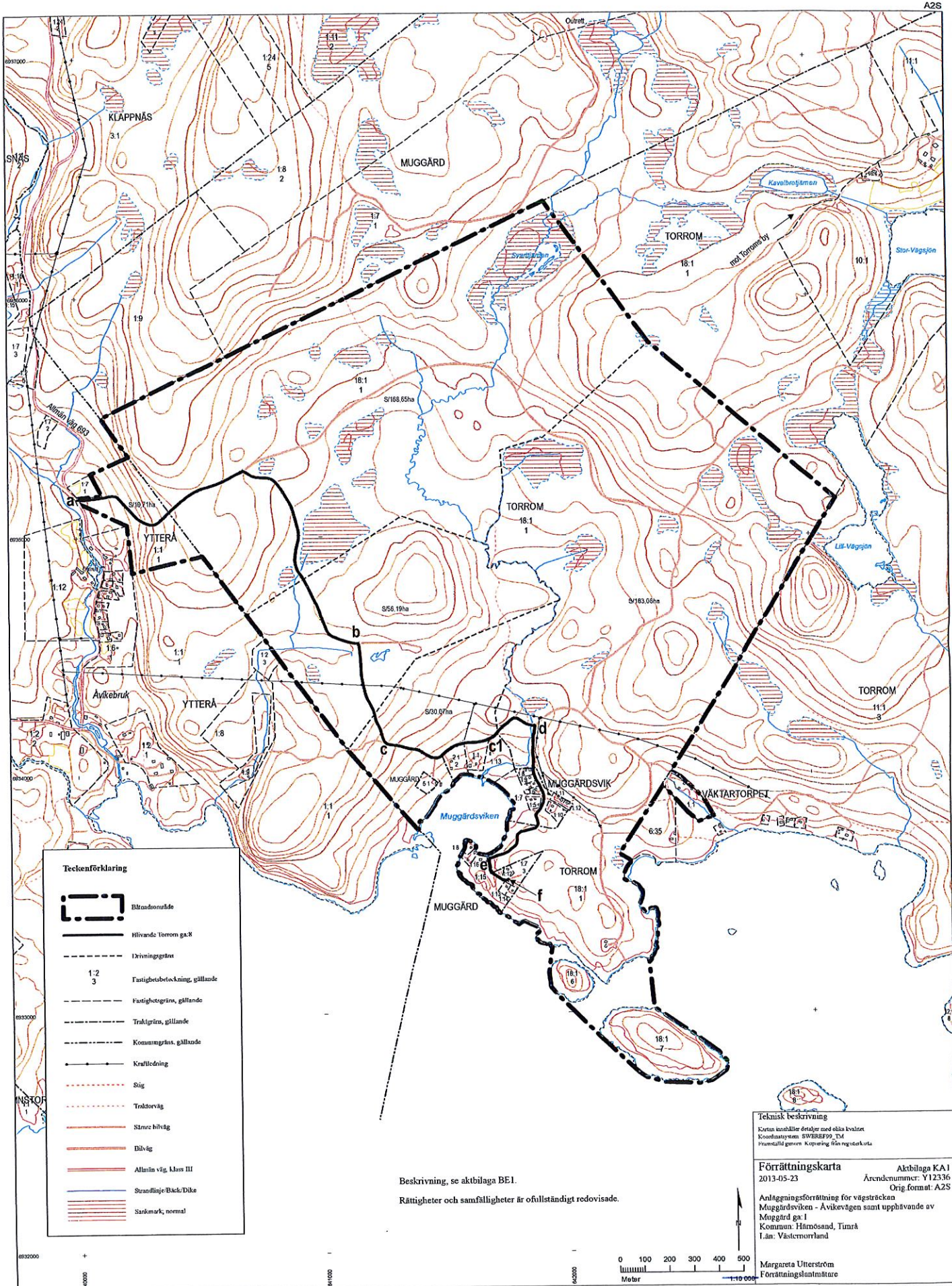
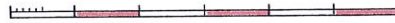
På mark- och miljödomstolens vägnar

Göran Simonsson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Simonsson, ordförande, och tekniska rådet Mats Andersson.

LANTMÄTERIET



Teckenförklaring

- Båtstrandråde
- Hivande Torrom ga:R
- Drivningsgräns
- Fastighetsbeteckning, gällande
- Fastighetsgräns, gällande
- Traktgräns, gällande
- Kommungräns, gällande
- Kraftledning
- Stig
- Traktörsväg
- Stenr bilväg
- Bilväg
- Allmän väg, klass III
- Strandlinje/Bäck/Dike
- Sarkmark, normal

Beskrivning, se aktbilaga BE1.

Rättigheter och samfälligheter är ofullständigt redovisade.

Teknisk beskrivning

Kartan innehåller detaljer med ökad kvalitet.  
Koordinatsystem: SWEREF99\_TM  
Framställt genom: Kopiering från registerkarta.

Förrättningskarta

2013-05-23 Aktbilaga KA1  
Ärcdenumer: Y12336 Orig format: A2S

Anläggningsförättning för vägsträckan  
Muggårdsviken - Avikevägen samt upphävande av  
Muggård ga:1  
Kommun: Hämsand, Timrå  
Län: Västerbotten

Margareta Utterström  
Förrättningslantmätare

