



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060103

DOM
2017-10-03
Stockholm

Mål nr
M 10089-16

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2016-10-28 i mål nr M 1587-14, se bilaga A

PARTER

Klagande

Trafikverket

Ombud: Verksjuristen AÖ

Trafikverket

Motpart

BK

Ombud: Advokaten BA

Advokatfirman Bertil Andersson AB

SAKEN

Skadestånd

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med upphävande av mark- och miljödomstolens dom stadfäster Mark- och miljööverdomstolen följande förlikning som parterna träffat:

1. Trafikverket ska till BK utge 90 000 kr jämte ränta därå enligt 6 § räntelagen från den 10 juni 2012 till dess betalning sker.
 2. Vardera parten ska stå sina kostnader i målet såväl vid mark- och miljödomstolen som i Mark- och miljööverdomstolen.
-

Dok.Id 1370224

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
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
		E-post: svea.hovratt@dom.se www.svea.se		

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har överklagat mark- och miljödomstolens dom.

Trafikverket och BK har därefter träffat en förlikning med det innehåll som framgår av domslutet. De har begärt att förlikningen ska stadfästas genom dom.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Det finns inget hinder mot att stadfästa förlikningen.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga
Överklagande senast 2017-10-31

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Per Sundberg och Birgitta Bylund Uddenfeldt, referent, tekniska rådet Jan Gustafsson samt hovrättsrådet Ralf Järtelius



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen
4:4

Mål nr: M 1587-14

Rättelse/komplettering

Dom, 2016-10-28

Rättelse, 2016-10-28

Beslut av: rådmannen Carl-Göran Heden

Sid 17.

Sista dag för överklagande av domen ska rätteligen vara 2016-11-18.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2016-10-28
meddelad i
Växjö

Mål nr M 1587-14

KÄRANDE
BK

Ombud: Advokaten BA
Advokatfirman Bertil Andersson AB

SVARANDE
Trafikverket

Ombud: Verksjuristen AÖ
Trafikverket

SAKEN
Skadestånd

DOMSLUT

Trafikverket ska till BK utge 90 000 kr jämte ränta därå enligt 6 § räntelagen från den 10 juni 2012 till dess betalning sker.

Trafikverket ska ersätta BK dennes kostnad å målet med 83 220 kr varav 47 628 kr avser ombudsarvode exklusive mervärdesskatt. Å beloppet ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Dok.Id 380711

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 130 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

YRKANDEN M.M.

BK yrkar att mark- och miljödomstolen ska förplikta Trafikverket att till honom utge 90 000 kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen, från den 10 juni 2012 till dess betalning sker. Därjämte yrkar BK att mark- och miljödomstolen ska förplikta Trafikverket att ersätta hans rättegångskostnader.

Trafikverket bestrider BK yrkanden. Trafikverket vitsordar inga belopp. Trafikverket vitsordar yrkad räntefot men ej ränteberäkning från tidigare tidpunkt än talans väckande. Trafikverket yrkar ersättning för egen del för rättegångskostnader.

GRUNDER

BK äger sedan år 1995 en fastighet i Torrlösa i Svalövs kommun. Fastighetens boningshus, som har tegelfasader i bottenplanet, är beläget ca 1,55 meter från väg 1208 som löper genom Torrlösa. Vintertid förekommer – i varierande utsträckning, beroende på främst väderförhållandena – snöröjning av den aktuella vägen, innefattande saltning och plogning. Fram till år 2008 har snöröjningen från tid till annan skett mindre omsorgsfullt, men efter tillsägelser från BK har den väsentligen fungerat nöjaktigt. Mellan åren 2008 - 2010 utfördes snöröjningsarbetena ifråga vårdslöst, utan hänsynstaganden till BK påpekanden. Genom de saltnings- och plogningsarbeten som då företogs stänkte fukt och klorider upp på delar av husfasaderna; på fasaden (inklusive fönster) mot söder, som vetter upp mot vägen, och delvis på den del av den östra fasaden som ligger närmast vägen. Härvid uppstod skador bestående av eroderade fogar, sprickor och missfärgningar samt korrosionsskador på metall i plåtar runt fönster, fönsterbleck, elmätarskåp och armering i murverket. Med vittrade fogar ökar också fuktbelastningen på väggarna bakom berörda delar av tegelfasaden.

Trafikverkets snöröjningsverksamhet har orsakat berörda saksador å BK fastighet enligt 32 kap 1 §, 1 st miljöbalken. Skadorna har orsakats genom att saltblandat snöslask kastats upp mot fasaden på BK hus, vilket utgör sådan ”annan liknande störning” som avses i 32 kap 3 § 1 st 8 p miljöbalken. Med hänsyn

till arten av störningen och skadeeffekterna, avsaknad av alternativ skadeorsak och omständigheterna i övrigt föreligger övervägande sannolikhet för ett sådant orsakssamband enligt 32 kap 2 § 3 st miljöbalken. Trafikverket bär därmed ett skadeståndsansvar visavi BK. Kostnaderna för att åtgärda uppkomna skador har beräknats uppgå till 90 000 kronor inklusive moms, vilket är det i målet yrkade kapitalbeloppet.

BK har även åberopat de omständigheter som framgår av ett sakkunnigutlåtande från PH, Byggnadsundersökningar AB, varav framgår följande.

Mot bakgrund av iakttagelser dras slutsatsen att de delar av byggnadens tegelfasader som är utsatta för stänk från väg 1208, har åldrats i förtid. Skadorna omfattar exempelvis eroderade fogar, sprickor, rostangrepp och missfärgningar. I jämförelse med fasadytorna som inte är utsatta för stänk med klorinnehåll, men väl av väder och vind är skillnaden stor. Övriga fasadytor har i princip oskadade fogar.

Av den belastning som trafiken på väg 1208 utgör, bedöms påverkan av vägsalt (klorider) vara dominerande för nedbrytningen av tegelfasadens fogar. Stänk vid oförsiktig vinterväghållning bedöms utgöra en stor andel av fasadernas kloridbelastning.

Stänket från plogbilen sker på vinterhalvåret när utetemperaturen är låg och värmeeffekten från solen är svag. Vätan tar då lång tid för att torka ut. Därmed kan vätan vara länge och kapillärsugas in i fasadens stenar och bruk. Kloriderna bryter ned brukets hållfasthet och förorsakar vittring, vilket innebär att fogens livstid förkortas väsentlig.

Kloriderna medför även korrosionsskador på metaller i plåtar runt fönster, fönsterbleck, elmätarskåp, armering i murverket etc.

Vittrade fogar innebär ökad fuktbelastning på väggarna bakom tegelfasaden.

Oförsiktighet och/eller otillräcklig hänsyn vid vinterväghållning av väg 1208 bedöms till stor del ha bidragit till att livslängden, hos de delar av den aktuella byggnadens tegelfogar som utsätts för stänket, förkortats.

De åtgärder som föreslås i sakkunnigutlåtandet är att kloridhaltigt murbruk fräses bort och ersätts med P-bruk, att armeringsjärn ersätts med rostfria bi-stål samt att smygplåtar och fönsterbleck, ersätts med nya i rostfri plåt och att plåtarna målas. Vidare föreslås att vattenavledande rostfria plåtar monteras över och under elmätarskåpet samt att de omfogade fasaderna hydrofoberas och att instruktioner för försiktig och omtänksam vinterväghållning upprättas och följs.

Kostnaden för åtgärderna beräknas uppgå till 90 000 kronor.

BK har den 10 maj 2012 skriftligen framfört detta ersättningsanspråk till Trafikverket, varvid en kopia av PH utlåtande bilagts. Trafikverket har emellertid tillbakavisat kravet.

BK har bestritt Trafikverkets uppgift, att brister i fastighetens underhåll skulle ha orsakat skadorna på fastigheten. Vid de tider BK innehaft fastigheten har han hållit den i gott skick och sørjt för dess underhåll. T.ex. har han vid ett par tillfällen låtit utföra fogningsarbeten å fasaden, nämligen i samband med tillträdet 1995 och senast för ca 10 år sedan. Bristande underhåll eller nedsatt bärighet i väggstomme för just skadade fasadpartier förklarar ej skadornas uppkomst.

Trafikverket anför som grund för bestridandet följande. Det vitsordas, att skador förekommer i enlighet med av BK åberopad utredning. Det bestrids, att skadorna orsakats av Trafikverket eller dess verksamhet. Det bestrids även, att saltning och plogning skulle ha utförts vårdslöst.

Andelen saltnings- och plogbilar är mycket liten i förhållande till övrig trafik på vägen. Det föreligger därför ingen övervägande sannolikhet för ett orsakssamband mellan Trafikverkets verksamhet (plogning och saltning) och de skador som finns på byggnaden. Skadorna får anses vara såväl orts- som allmänvanliga.

Byggnadens underhåll förefaller vara kraftigt eftersatt, varför de uppkomna skadorna tycks vara en följd härav.

Skadestånd skall betalas för personskada och sakskada samt ren förmögenhetsskada som en verksamhet på en fastighet har orsakat i sin omgivning. Dock ersätts skada, såvida denna inte har orsakats genom uppsåt eller vårdslöshet, endast under förutsättning att den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden, jfr 32 kap 1 §, 1 och 3 st miljöbalken. Bestämmelsen ger uttryck för att ett strikt ansvar för de angivna skadorna är utgångspunkten för bedömningen. Undantag görs om skadan är att betrakta som antingen orts- eller allmänvanlig. En ytterligare begränsning av det strikta ansvaret ligger däri att det ska föreligga en övervägande sannolikhet för ett orsakssamband mellan skadan och störningen. Orsakssambandet kan anses konstaterat förts sedan det utretts att skadan uppstått på det sätt som påstås med hänsyn tagen till störningens och skadeverkningarnas art, andra möjliga skadeorsaker och omständigheterna i övrigt, jfr 32 kap 3 § 1 och 3 st miljöbalken.

Av den utredning som genomförts av Byggnadsundersökningar AB (Bab) och som åberopats av käranden, framgår att byggnaden bedöms vara uppförd i början av 1900-talet samt att fasaden kläddes med tegel under åren 1979/80. Byggnaden är således över 100 år gammal och har haft den nuvarande tegelfasaden i ca 35 år.

Den väg som löper utanför huset; väg 1208, breddades enligt uppgift i utredningen någon gång före 1975. BK har ägt fastigheten under åren 1975-1981 och därefter sedan 1995. Det korta avståndet mellan byggnaden och vägen, 1,55 m, förelåg således redan när BK första gången tillträdde fastigheten. Vilket

skick byggnaden befann sig i vid de olika tillträdestillfällena, d.v.s. år 1975 respektive år 1995, framgår inte av handlingarna i målet. Inte heller framgår det i vilken utsträckning underhållsåtgärder vidtagits på huset under den tid BK varit ägare till huset. Fastighetens skick kan möjligen avspegla sig i köpeskillingen vid tiden för tillträdet år 1995. Köpeskillingen var förhållandevis låg. Av fastighetsregistret framgår att köpeskillingen var 185 000 kr. När det gäller avståndet mellan väg och fasad borde detta vara uppenbart vid tillträdet vilket är något köparen för fundera på om det är bra eller dåligt. Av den utredning som genomförts av Byggnadsundersökningar AB är fasaden gjord av lersten och tegel.

BK påstås ha hållit husets fasad i gott skick, varvid bl.a. byte av fogar skett. BK påstår sig ha hållit fastigheten i gott skick och sörjt för dess underhåll.

Underhållsarbetet ska ha bestått i att BK vid två tillfällen utfört fogningsarbeten, dels vid tillträdet år 1995, dels för 10 år sedan någon gång 2005 – 2006.

Fogningsbytena synes ha gjorts vart 10:e år. Med hänsyn till byggnadens närhet till vägen kan ifrågasättas om det underhållsintervallet är tillräckligt. De skador som BK påtalat är eroderade fogar, sprickor och missfärgningar samt korrosionsskador på metaller och plåtar, runt fönsterbleck, elmätarskåp och armering i murverket. Dessa skador påstås ha uppkommit till följd av saltnings- och plogningsarbeten vilka stänkt upp klorider på husfasaderna. Det kan ifrågasättas om den frekvens med vilken underhåll skett på den aktuella byggnaden varit tillräcklig med hänsyn till den ökade risk för skador som en putsad fasad enligt informationen ovan är utsatt för.

I utredningen från Bab anges att ”av den belastning som trafiken på väg 1208 utgör, bedöms påverkan av vägsalt (klorider) vara dominerande för nedbrytningen av tegelfasadens fogar. Stänk vid oförsiktig vinterväghållning bedöms utgöra en stor andel av fasadernas kloridbelastning.”

Vad denna bedömning grundar sig på framgår inte av utredningen. Trafikverket vill häremot anföra följande.

Om man tittar på antalet plogningstillfällen i förhållande till den totala trafikmängden på den aktuella vägen så visar det följande. Vägen har en dygnsmedeltrafik på ca 1 600 fordon vilket ger en årsdygnstrafik på 584 000 fordon. Siffran får halveras med tanke på att endast trafik på ena sidan vägen påverkar BK hus vilket ger 292 000 fordon per år. Antalet plogningstillfällen är 50 stycken per år. Andelen plogningstillfällen i förhållande till den totala fordonstrafiken på vägen blir således 0,000171 eller 0,02 promille. Snösvängen håller på mellan 1 oktober och mitten av april, snöperioden är något kortare från november till början av mars, alltså fyra månader. 1 600 fordon per dygn i fyra månader är 192 000 fordon. Hälften av 192 000 är 96 000 fordon på BK vägshalva. 50 plogningstillfällen delat på 96 000 fordon ger 0,000521 eller 0,05 promille.

Frågan om entreprenörens påstådda vårdslöshet. Entreprenören som skött underhållet på den aktuella vägen har växlat under den tid som BK har ägt fastigheten. Under perioden 2008 – 2010 har NCC skött underhållet av vägen. NCC har en underentreprenör, Clifton, som i sin tur anlitar en åkare som kör plogen. Även om entreprenören och underentreprenören har växlat har åkaren varit densamma hela tiden. Naturligtvis händer det att åkaren kan bli sjuk, fordonet kan gå sönder etc., men som regel har åkaren varit samma person. Åkaren känner till sträckan väl och har kört den under många år. På s.k. vintermöten som entreprenören håller med sina underentreprenörer för att diskutera hur plogningen ska bedrivas talar man alltid om att man ska köra extra långsamt inne i samhällen och i synnerhet när man kör i nära anslutning till en byggnad. Hastigheten inne i samhällen ligger på mellan 20 – 30 km/h. Efter plogbilen kommer en traktor som samlar upp snö som hamnat på trottoaren och lägger den i en sträng mellan trottoarens kant och vägen.

Trafikverkets ombud, AÖ, har vid huvudförhandlingen i målet uppgivit att hon har talat med entreprenören, åkarens arbetsgivare, som har uppgett att åkaren är noggrann och erfaren. Trafikverket bestrider att någon vårdslöshet från åkarens sida har förelegat.

Det har inte framkommit annat än att den plogning och saltning som Trafikverkets entreprenör utfört, har utförts annat än på sedvanligt sätt. Det förefaller därför mer sannolikt att det är stänk från passerande trafik som utgör den största andelen av fasadens kloridbelastning. Den av de till utredningen bifogade bilderna, bild 1 som ska visa att nedstänkning skett i samband med plogning, tycks enligt Trafikverket istället visa att plogning skett på ett så försiktigt sätt att den upplogade snön endast hamnat på gångbanan närmast vägen.

De skador som uppstått på fasaden får, med hänsyn till byggnadens närhet till vägen, anses vara i vart fall ortsvanliga. Skadorna kan även anses vara allmänvanliga då en fastighetsägare anse få tåla viss påverkan från den samhällsnyttiga funktion som en väg utgör. En fastighetsägare har vidare, förutom sedvanligt underhåll, även ett ansvar att begränsa de skador han befarar kan uppstå eller har konstaterat på sin fastighet. Av information från byggfackhandeln framgår bl.a. följande: ”En putsad fasad får ofta små skador i ytan genom att vatten tränger in i putsen och orsakar frostsprängningar under vintern. Skador av detta slag bör lagras snarast möjligt. Får de breda ut sig är risken stor att man måste putsa om hela huset. Väst och söderfasader är nästan alltid mest utsatta...”

Bilderna 6 och 7 visar småstenar i fogbruket. Med hänsyn till att byggnaden är över 100 år gammal och den bärande stommen i väggen består av lera/tegel, förefaller det enligt Trafikverkets mening inte osannolikt att stommen med tiden fått nedsatt bärighet. De eroderade fogarna kan således vara en följd av rörelser i stommen i kombination med stenar i bruket. Den skadade fasaden ligger i söderläge, vilket gör den mer utsatt för väderpåverkan än övriga delar av fasaden. En sådan fasad kräver således ett mer omfattande underhåll än övriga fasader. Detta framgår av fackpress för murare. Trafikverket ifrågasätter om BK använt rätt fogbruk med småstenar av rätt dimension när han renoverat väggarna. Stenarna i fogbruket bör ha en max dimension på 3 mm. Trafikverket bedömer att småstenarna i BK fogbruk har en dimension mellan 6 och 7 mm vilket är för stort och leder till sämre stabilitet.

Som tidigare framhållits är antalet plogningstillfällen per år synnerligen marginellt jämfört med det antal fordon som varje dygn passerar förbi fastigheten och stänker upp vatten på husets fasad. Orsaken till de uppkomna skadorna är dels stänk från fordonsflottan generellt, dels det bristande underhållet som Trafikverket påstår föreligger. Sammanfattningsvis menar Trafikverket att det inte är visat att någon övervägande sannolikhet föreligger för ett orsakssamband mellan den skada som uppstått på den aktuella fasaden och den verksamhet som bedrivits av Trafikverkets entreprenör.

Mot bakgrund härav gör Trafikverket bedömningen att någon ersättning till käranden inte ska utgå.

DOMSKÄL

Förhör har hållits med BK, PH, EH, CT och BJ.

BK: Han bekräftar riktigheten av de uppgifter hans ombud lämnat. Våldet mot huset när de plogat är att jämföra med en slägga mot huset. Han köpte huset senast år 1995. När de hade Vägverket i Svalöv var det inga problem och de körde i 30 – 40 km/h när de plogade. Sedan blev det en förändring och han vet inte varför. Det kan vara att det ska vara plogat på en viss tid. Allt handlar om pengar. Första gången det hände ringde han Vägverket och de sade att det var NCC som körde. Han kontaktade NCC som skickade en ansvarig med hund för att titta inne i huset. Personen från NCC sade att detta inte är bra och frågade om han kunde ta med detta till utredningen. Detta var 1997/98. Därefter hörde han inget mer. Det blev ingen förändring och han ringde och polisanmälde. Han kontaktade även Vägverket och talade om att de körde vårdslöst. Med anledning av detta kontaktade Vägverket NCC och sade till dem att köra i 40 km/h. Vägverket hörde därefter av sig till honom och sade att NCC håller 40 km/h. Sedan var det inte mer snack om det. Det var bakslag hela tiden. Plogbilarna höll en bra bit över 70 km/h. Hastighetsbegränsningen på vägen är 50 km/h. Han har tagit bilder som

PH har använt sig av i sin utredning. Bilderna visar skador på hans hus orsakade av vägplogarna. Det kan inte ha varit något annat som orsakat skadorna på hans hus. Han har fogat om hela fasaden ut mot vägen. Första gången han rensade fogarna och fogade om var 1995/96, sedan ytterligare en gång i början av 2000-talet. En murare vid namn BA utförde arbetet. Han har även tvättat den fasaden med medel för tegel vartannat år, förutom de två senaste åren. Han köpte huset år 1976 och började renovera det invändigt och utvändigt. Han skiljdes år 1981. Han ville skriva över huset på sin före detta fru men banken ville inte släppa honom som betalningsansvarig. Då bodde exfrun där ett år utan att betala någonting. Utan att banken meddelade honom sattes huset ut till försäljning på auktion. Han blev tvungen att skriva på ett lån på 90 000 kr. När han skulle köpa tillbaka huset begärdes först 300 000 kr. Han trodde att säljarna köpt huset för 170 000 kr på auktionen och prutade därför. Säljarna gick ner till 200 000 kr. De hade redan flyttat därifrån. Till sist fick han huset för 185 000 kr. Priset sattes inte ned med motivering att det var dålig fasad eller att det låg nära vägen. Anledningen till att köpte tillbaka huset är att han ville avsluta den renovering som han inte hann avsluta när han skiljdes. Han och hans son har renoverat mycket i huset. Han är mån om underhållet av fastigheten. Ingen har tyckt att han misskött underhållet av huset. De slutsatser som PH kommit fram till i sin utredning är rimliga. Han tror att det behövs göra mer för att åtgärda skadorna, men i vart fall det som PH skriver. Han tror att man måste ta bort teglet på grund av den isolering som finns bakom kan ha påverkats. Han måste riva ner tapeterna och sätta in en avfuktare. Han tycker 90 000 kr är lågt räknat.

PH: Han är civilingenjör utbildad vid Lunds tekniska högskola. Han har arbetat med byggsador i 29 år. Utredningar av hus och beständighet av material. Han har vidareutbildad sig genom åren. Han är byggdoktor, diplomerad fuktsakkunnig, utbildad vid Lunds universitet och SP. Han driver Byggnadsundersökningar AB tillsammans med en kollega sedan 20 år tillbaka. Han har arbetat med ärenden om miljöstörningar. Han har gjort en okulär besiktning av BK fastighet den 18 november 2011. Han hade instrument med sig, ytavkännande fuktindikatorer. Vid besiktningstillfället hade han tillgång till foton

tagna av BK vintrarna 2008 och 2009, som visade hur huset sett ut vid de tillfällena när plogbilen kört förbi. Huset är ett gammalt hus som har bekläts med tegel 1979/80. Han konstaterade att det fanns omfattande skador i tegelfasaderna, fönster, smygplåtar, elskåp osv. Hans bedömning är att skadorna är orsakade av klorider från vägsaltning. Vid plogning förflyttas massor av snö i stor omfattning och när man kör för fort stänker det ner. Att det har stänkt ner upp till takfoten på BK hus kan inte tyda på annat än att man har kört oförsiktigt. Är det dålig vinterväghållning och det ligger mycket slask på vägen kan en viss andel av stänket utgöras av övrig trafik, men den största belastningen är när plogbilen kommer för då flyttar man på massorna.

Han har fått uppgifter om att efter flera tillsägelser från BK sida att det sker vårdslös vinterväghållning har det därefter förbättrats och problemet har inte varit liknande som under åren 2008 – 2010. De senaste åren har det inte varit problem på fastigheten och då är vägbelastningen konstant.

De delar som är exponerade, dvs. söderfasaden och delar av östergaveln, visar kraftiga erosioner. Hålligheterna i fogarna är en följd av erosion. Fogbruk har försvunnit från den yttre delen av muren. Han konstaterade rostskador i smygplåtar, oxidationsangrepp i elskåpet med missfärgningar som följd. När man ser fotona som tagits efter det att plogbilen kört förbi kan han konstatera att det är stora delar av fasaden som blivit nedstänkt i samband med väghållningen på vintern. Hans slutsats är att den oförsiktiga snöröjningen har gjort att fogarna har eroderat i onormalt stor omfattning. På foto 4, s. 4 i utlåtandet, ser man söderfasaden, trottoaren och vägen, husets närhet till vägen, urlakade fogar i söderfasaden och längs en triangelformad yta i den nedre delen av den östra gavelns södra del. Foto 5, s. 5 i utlåtandet visar en närbild av den triangeln, inom vilken han bedömer att det finns urlakade fogar. Bilden visar en tydlig skillnad mellan den nedre triangeln och övriga gaveln. Övriga fasadytor på huset är intakta och har inga anmärkningar i princip vad gäller fogarna som är väl fyllda och hårda. Träffbilden på foto 4 och 5 överensstämmer med plogningseffekt. Fogarna på foto 7, s. 6 i utlåtandet, är väl utfyllda medan på foto 6, samma sida, är fogarna ca 10 mm eroderade in och

mjukare i bruket. Foto 6 är en tydlig bild av en skada. Foto 7 visar hur huset övriga fasader ser ut. Han tycker inte att huset uppvisar tecken på bristande underhåll. När det blir rostangrepp finns behov att rostskydda och måla så länge där är bortfall. Han ser inga tecken på någon annan orsak till erosionen än väghållningen. Småstenar i fogen finns exempelvis på foto 6, s. 6 i utlåtandet. Stenarna har funnits i bruket och det är inget anmärkningsvärt. Stenarna i bruket ligger utanför den normala graderingen. Stenarnas storlek får betydelse om man ska putsa en fasad för då får man upp maskar när där är stor ballast i bruket. Men när man använder det som fogbruk i sten är det bättre ju större ballast egentligen. Normalt sätt är graderingen upp till 3 mm. Större stenar i fogbruket gör det starkare. Stenarna är inget som kommer till följd av slitage. Det finns inga tecken på att det skulle vara fel på bruket. Han har inte analyserat bruket men ser inga avvikelser. Lersten som material i husstommar har visat sig beständig men inte lika stark som bränt tegel. Men det finns inga sättningstendenser vad han har kunnat iaktta. Det går inte att sätta lerstenen i samband med husets skador på något sätt.

Han har i sin utredning lämnat ett åtgärdsförslag som syftar till att återställa huset till det skick som man kunde förvänta sig utan påverkan av väghållningen. Om man konstaterar att där är sprickor i fogarna ska man åtgärda dem i enlighet med det åtgärdsförslag som han lämnat. När han gjorde sin bedömning i mars 2012 bedömde han kostnaderna för åtgärdsförslaget till 90 000 kr inklusive moms. På fem år har det sannolikt skett prishöjningar men han har inte sett över detta. Bedömningen är definitivt inte i överkant. Han gör ofta i sin verksamhet kostnadsuppskattningar. Han är väl bekant med byggmarknaden både vad gäller arbete och material. Husets fasad är en tegelfasad.

EH: Han bodde nästan granne med BK. Han flyttade dit år 1979 och flyttade därifrån år 2015. Där fanns en tomt och ett hus emellan honom och BK. Hans hus låg inte lika nära vägen som BK hus, ungefär 6 – 8 meter ifrån. Det sprutade upp på BK hus från snöplogarna. Hans dotter bodde snett mitt emot BK och han var ofta barnvakt där och såg många gånger hur snöplogarna stänkte upp på BK hus ändå upp till

taket. Snöplogarna körde fort, uppskattningsvis 60 – 70 km/h, det var nerförsbacke också. Han tyckte de körde vårdslöst. BK skötte om sitt hus väl och höll på och renoverade alltid.

CT: Han var under åren 2008 – 2010 projektledare på Vägverket. Rollen som projektledare innebär att han ansvarar för att genomföra det kontrakt som finns med deras entreprenörer. Han kör själv inte plogbil och har inte åkt med en plogbil de senaste 20 åren. Vägverket gör en upphandling av entreprenörer som sköter våra vägar. Det finns ett kontrakt och hans uppgift är att se till att entreprenören sköter sitt åtagande. I kontraktet ingår vinterväghållning som en del. I denna del finns ställt krav på att entreprenören ska göra åtgärder vid vissa snödjup och vid vissa friktionstal på vägen, s.k. startkriterier. Entreprenören har i sitt kontrakt att lägga upp plogrundor och se till att utföra de åtgärder som bestämts. I deras administrativa föreskrifter (AF-delen av ett kontrakt) finns en beskrivning av de aktsamhetskrav som ska iakttas. I kontraktet med NCC för det s.k. grundpaketet, åren 2006 – 2012, distrikt Helsingborg, AF-delen, som gällde vid den aktuella tidpunkten, står följande att läsa. ”AFH.55 Skydd av egendom. Entreprenören ska bedriva arbetena så att olägenheter inte uppstår för fastighetsägare eller fastighet exempelvis genom buller, vibrationer, damm och nedstänkning.” Kontrakten kan skilja sig mellan distrikten beroende på vilken årgång det är. Klagomål på den aktuella sträckan kom honom till kännedom först i och med förevarande skadeståndstalan. Dessförinnan hade det inte förekommit klagomål som kommit honom till känna.

BJ: Han är vägmästare och har som anställd arbetat för Vägverket, Svevia och NCC. Under åren 2008 – 2011 arbetade han för NCC. Han kör själv inte plogbil och han har inte åkt med i en plogbil de senaste tio åren. Vinterväghållningen påbörjas i regel omkring den 15 oktober. Då har man kontrakterat åkare med lastbilar, traktorer med plog och även sandningsbilar. Man gör upp en plan med karta, vilka som ska köra vilka vägar. Underentreprenörerna har kontrakt dygnet runt, de ska kunna ställa upp dygnet runt. Han tittar på en karta över de saltområdena som de olika åkarna har. De har omkring nio saltrundor, men

betydligt fler plogrundor på de mindre vägarna. De har arbetsledare som har beredskap dygnet runt. Det gäller att hålla reda på väderstationer ute på de stora vägarna som ger uppgifter om temperatur på vägen och i luften, samt om snö har kommit. Uppgifter kan också hämtas från SMHI. Vid s.k. vintermöten, även kallade uppstartsmöten, informeras underentreprenörerna bl.a. om vilket arbete de ska utföra, samt andra praktiska detaljer. De påtalar även riktlinjer för hur de ska bedriva plogningen beroende på omgivning; att man ska vara försiktig inne i samhällen och när hus ligger nära vägen. Han tror inte man kan hålla högre hastighet än 30 – 40 km/h inne i ett samhälle med tillfredställande resultat. Det finns i regel kantsten i samhällen som gör att man måste köra långsammare. Plogen som sitter fram på lastbilen är en frontplog, även kallad diagonalplog, och med den plogar man åt sidan. På sidan av lastbilen sitter en sidoplog som gör att man kan ploga bredare. På den aktuella sträckan kan han bara tänka sig att man har använt en diagonalplog.

Han har besökt BK vid ett tillfälle efter att denne ringt och påtalat att han fått fukt i väggarna. Han tror besöket ägde rum år 1997. Enligt BK fick han vid besöket fotografier vilka han i så fall har skickat vidare till Vägverket eftersom det är så rutinen ser ut. Han vidtog inga andra åtgärder med anledning av besöket. Han har därefter inte fått några indikationer på att det skulle vara några problem på sträckan under den aktuella perioden.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Genom den av BK förebringade bevisningen finner mark- och miljödomstolen att han styrkt, att den åberopade störningen förekommit. Främst genom förhöret med PH finner domstolen även styrkt, att störningen härrör från Trafikverkets verksamhet. Även om all trafik kan generera stänk av snöslask, bedömer domstolen, med ledning av PH uppgifter, att det endast är fordon med plog som kan flytta saltbemängda snöslaskmassor i sådan mängd och till sådan höjd som det enligt fotografier, utsagor och PH uppgifter om skadornas läge är fråga om i målet.

Trafikverket får emellertid anses ha gjort gällande, att det föreligger konkurrerande skadeorsaker för vilka Trafikverket ej svarar i form av dels bristande underhåll, dels salt- och snöslask från vägen som stänkts upp av andra fordon än Trafikverkets underhållsfordon. Vad gäller den sistnämnda invändningen finner domstolen, att den inte är av den arten att den kan befria verket från ansvar, då det har ett ansvar även för miljöstörningar för omgivningen som genereras av allmäntrafiken på vägen. Vad därefter angår invändningen om bristande underhåll synes dess kärna vara att BK hade bort utföra ett tätare och grundligare underhåll med hänsyn till att hans hus har den utsatta belägenhet i förhållande till vägen som det har. Emellertid får BK talan anses gå ut på just att hans underhållskostnader blir onormalt stora; de reparativa åtgärder som han lagt till grund för den ekonomiska skadeberäkningen kan betraktas som underhållsåtgärder, men då Trafikverket vitsordat att det rör sig om skador måste de behandlas som kostnader för åtgärdande av skador. Inte heller denna invändning kan därför frita Trafikverket från ansvar.

Trafikverket har lagt vikt vid att skadorna skulle vara såväl orsaks- som allmänvanliga och att de därför inte ska ersättas med hänsyn till det som stadgas i 32 kap 1 § 3 st miljöbalken. Som framgår av regeln har den dock betydelse för en skadevållares ansvar blott om skadan uppkommit genom en orsaks- eller allmänvanlig störning och ej orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet. BK har åberopat vårdslöshet, bestående i att plogande fordon framförts med hög hastighet genom Torrlösa förbi hans fastighet och därigenom orsakat omfattande nedsprutning av fasaden med snöslask. Härom har uppgifter i målet lämnats av BK själv och av vittnet EH. Trafikverket har bestritt, att det av verket beställda arbetet skulle ha utförts vårdslöst, och har uppgivit, att arbetet inte utförts av verkets egen personal utan av entreprenörer, och att även om entreprenörerna växlat så har dessas entreprenörers underentreprenör i området varit densamma under lång tid och väl bekant med såväl förhållandena på orten som med regelsystemet. Om det sistnämnda har av Trafikverket åberopade vittnet CT upplyst, att i det vid den uppgivna tiden – 2008 – 2010 – gällande kontraktet med trafikverkets entreprenör i området fanns en bestämmelse, AFH.55, med följande lydelse: Skydd av egendom. Entreprenören ska bedriva arbetena så att olägenheter inte uppstår för

fastighetsägare eller fastigheter exempelvis genom buller, vibrationer, damm eller nedstänkning.

Mark- och miljödomstolen gör i denna del följande bedömning. Genom den återgivna kontraktsbestämmelsen framgår, att nedstänkning inte är en företeelse som kan anses normal utan som en olägenhet som det åvilar uppdragets utförare att undvika. Med hänsyn till förhållningarna från BK och EH och med hänsyn till vad som utretts om fasadskadornas orsak, art och omfattning får anses styrkt, att det förekommit åsidosättande av det återgivna kontraktets kravet i en betydande omfattning som knappast kan ha sin orsak annat än i ett medvetet åsidosättande av kravet eller ett vårdslöst utförande av arbetsuppgiften. Trafikverket har inte heller åberopat någon bevisning till stöd för uppfattningen att arbetet utförts omsorgsfullt. BK får vid en samlad bedömning av bevisläget anses ha styrkt, att arbetet utförts vårdslöst. Därtill kommer, att det, med hänsyn till de krav Trafikverket ställer i sina kontrakt med de entreprenörer som utför vinterväghållningsarbete, inte framstår som troligt att nedstänkning i den omfattning som domstolen funnit styrkt skulle kunna vara vare sig orts- eller allmänvanlig.

Med hänsyn till vad ovan anförts om störningens och skadornas art, andra möjliga skadeorsaker och omständigheterna i övrigt, finner domstolen, att det framstår som övervägande sannolikt att det är den av Trafikverkets vinterväghållning genererade störningen som utgör orsak till skadorna.

I fråga om skadeståndsberäkningen bedömer domstolen att bevisningen till stöd för det av BK hävdade beloppet får anses tillräcklig genom PH uppgift om vilka åtgärder som erfordras och densammes kostnadsuppskattning, särskilt som Trafikverket inte framfört några specifika invändningar mot beräkningen.

Då Trafikverket vitsordat, att BK framställt skriftligt krav på det omstämda beloppet den 10 maj 2012 och att därvid PH utredning mottagits, kan verket inte undgå att erlägga ränta i enlighet med BK yrkande.

Vid denna utgång ska Trafikverket utge ersättning till BK för dennes rättegångskostnad med yrkat belopp, vilket i och för sig vitsordats.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 28 november 2016.

Carl-Göran Heden

Bertil Varenius

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Carl-Göran Heden, ordförande, och tekniska rådet Bertil Varenius samt de särskilda ledamöterna Sören Stenqvist och Pergöran Andersson.