



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 0602

**DOM**  
2020-02-28  
Stockholm

Mål nr  
F 3841-18

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-04-04 i mål nr F 2739-17, se bilaga A

## PARTER

### Klagande och motpart

Trafikverket

### Klagande och motpart

1. Dödsboet efter ER

2. LR

### Motparter

1. HA

2. MA

3. Bergvik Skog Väst AB

Ombud: MP

4. KB

Dok.Id 1486851

---

<b>Postadress</b> Box 2290 103 17 Stockholm	<b>Besöksadress</b> Birger Jarls Torg 16	<b>Telefon</b> 08-561 670 00 08-561 675 50 <b>E-post:</b> svea.hovratt@dom.se www.svea.se	<b>Telefax</b> 08-561 675 59	<b>Expeditionstid</b> måndag – fredag 09:00–16:30
---	---	---	---------------------------------	---

5. CE

6. KE

7. KH

8. TH

9. EH

10. FH

11. IH

12. Hällefors kommun

13. AP

14. DP

**SAKEN**

Fastighetsreglering och anläggningsåtgärd berörande fastigheterna A-O, i Hällefors kommun (Lantmäteriets beslut i ärende nr T16390)

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på så sätt att gemensamhetsanläggningen P och servitutet 1863-65.2 vid plankorsningen Saxhyttefallet, km 149+028 upphävs.

2. Det ankommer på Lantmäterimyndigheten att föra in ändringarna i förrättningsakten.

---

**YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Trafikverket** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att servitutet 1863-65.2 vid plankorsningen Saxhyttefallet, km 149+028, (nedan Saxhyttefallet) upphävs i dess helhet och att gemensamhetsanläggningen P (nedan P) som en följd därav avregistreras.

**LR** och **dödsboet efter ER** (i fortsättningen benämnda endast LR) har i första hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att ersättningsvägen, gemensamhetsan-läggningen blivande Q (nedan Q), anläggs söderifrån. De har i andra hand yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska undanröjas och målet återförvisas till Lantmäteriet för fortsatt handläggning.

**Trafikverket** har motsatt sig LRs yrkanden.

**LR** har motsatt sig Trafikverkets yrkande.

**Hällefors kommun** har medgett såväl Trafikverkets som LRs yrkanden.

**AP, CE, DP** och **IH** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**Bergvik Skog Väst AB, HA, MA, KB, KE, KH, TH, EH** och **FH** har beretts tillfälle att yttra sig men inte avhörts.

## UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma grunder och utvecklat sin respektive talan på i allt väsentligt samma sätt som redovisats i mark- och miljödomstolens dom.

Trafikverket har tillagt att beslutet om omprövning av P strider mot villkoren i 5–12 §§ anläggningslagen (1973:1149), förkortad AL, eftersom de fastigheter som tilldelats andel i gemensamhetsanläggningen med hänsyn till deras användning och arrondering inte har något behov av en gångväg över järnvägen. Dessutom medför omprövningen en sådan olägenhet från allmän synpunkt som avses i 35 § andra stycket AL.

LR har i Mark- och miljööverdomstolen invänt att ett ianspråktagande av deras tomtmark för att inrätta Q skulle stå i strid med det egendomsskydd som de är tillförsäkrade enligt regeringsformen.

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

### *Ramen för Mark- och miljööverdomstolens prövning*

Lantmäteriets beslut att upphäva överfartsservitutet vid Kräsviksfallet har inte överklagats och har därmed fått laga kraft. Vad Mark- och miljööverdomstolen har att pröva är alltså endast om det finns skäl att ändra eller upphäva den rätt till överfart som gäller vid Saxhyttefallet och om ersättningsvägen (Q) ska anläggas från norr eller söder, alternativt om mark- och miljödomstolens dom ska upphävas och ärendet återförvisas till lantmäteriet för fortsatt handläggning i enlighet med LR:s andrahandsyrkande.

### *Servitutet 1863-65.2 vid Saxhyttefallet*

Gemensamhetsanläggningen P inrättades genom ett anläggningsbeslut den 14 november 2001. Genom beslutet uppläts utrymme för väg till förmån för anläggningssamfälligheten. De deltagande fastigheterna fick därigenom en rättighet som kan karaktäriseras som ett tvångsservitut (se prop. 1973:160 s. 201). Den rätt till vägpassage över järnvägsspåret som följer av anläggningsbeslutet har registrerats som

ett s.k. utrymmesservitut (nr 1863-65.2) avseende rätt till överfart, men har alltså inrättats genom anläggningsbeslutet.

Ärendet anhängiggjordes hos Lantmäteriet genom en ansökan från Trafikverket där det yrkades, såvitt nu är av intresse, att överfartsrättigheten vid Saxhyttefallet skulle upphävas och ersättas med en ny ersättningsväg som Trafikverket skulle anlägga.

Eftersom servitutet har inrättats genom ett anläggningsbeslut och ingår som en del i detta måste Trafikverkets yrkande om att det ska upphävas eller ändras prövas mot såväl fastighetsbildningslagens (1970:988), förkortad FBL, som AL:s regler om ändring eller upphävande av servitut respektive gemensamhetsanläggning.

Enligt 35 § AL får en fråga som har behandlats och slutligt avgjorts vid en förrättning enligt den lagen prövas vid en ny förrättning bl.a. om förhållandena har ändrats på ett sätt som väsentligt inverkar på frågan eller om det i annat fall har framkommit ett klart behov av omprövning. Vid en sådan ny förrättning gäller i princip samma regler som vid anläggningens inrättande (se prop. 1973:160 s. 255).

Ett servitut får ändras om det hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten och om denna olägenhet kan undanröjas genom ändringen (7 kap. 4 § första stycket FBL). Om olägenheten inte går att undanröja genom ändring får servitutet upphävas (7 kap. 5 § första stycket FBL). För att ett upphävande ska få ske krävs därutöver att åtgärden är förenligt med bestämmelserna i 3 och 5 kap. FBL.

Den upprustning av järnvägen som pågår innebär enligt Mark- och miljööverdomstolens bedömning att det har inträtt sådana nya förhållanden som gör att det finns förutsättningar att pröva anläggningen vid en ny förrättning enligt 35 § AL.

Korsningar mellan järnväg och väg som innebär risk för olyckor eller att tågens hastighet begränsas medför olägenheter för järnvägsfastigheten. Olägenheterna kan med beaktande av den verksamhet som bedrivs på en järnvägsfastighet vara så påtagliga att de hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten.

Generellt sett får trafikfarliga korsningar anses medföra olägenheter av sådan art. (Se rättsfallet NJA 1990 s. 389).

Av utredningen i målet framgår det att plankorsningen vid Saxhyttefallet skulle uppfylla Trafikverkets normer för gångfälla om en sådan anordnas. Trafikverket har dock anfört att det råder en komplicerad trafiksituation vid plankorsningen på grund av den mycket väl trafikerade allmänna vägen och den näraliggande busshållplatsen. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att en obebakad plankorsning med gångfälla på den nu aktuella platsen skulle vara förenad med beaktansvärda trafikrisker.

Till detta kommer att en plankorsning med gångfälla skulle innebära att tågens hastighet måste begränsas. Att kunna framföra tåg i höga hastigheter är en viktig förutsättning för att järnvägstrafiken ska kunna konkurrera med andra transportmedel. Vid en sammantagen bedömning finner mark- och miljööverdomstolen att plankorsningen även med en gångfälla hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheterna, vilket skulle innebära en olägenhet för det allmänna intresset av snabba och säkra järnvägsförbindelser. Denna olägenhet överväger de fördelar som gemensamhetsanläggningen innebär för de ingående fastigheterna (jfr 6 § AL) och kan inte undanröjas på något annat sätt än genom upphävande av gemensamhetsanläggningen och det till förmån för anläggningssamfälligheten upplåtta servitutet. Eftersom det kommer att anläggas en ersättningsväg till de berörda fastigheterna som har mark väster om järnvägen kan det inte heller anses vara av väsentlig betydelse i den mening som avses i 5 § AL för någon av de ingående fastigheterna att ha del i P.

Mot denna bakgrund och då ett upphävande av gemensamhetsanläggningen och servitutet även i övrigt får anses vara förenligt med regleringen i AL och FBL ska Trafikverkets yrkande bifallas.

*Lokalisering av ersättningsvägen (Q)*

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att utredningen i målet är tillräcklig för att frågan om inrättande av gemensamhetsanläggningen och lokalisering av ersättningsvägen ska kunna bedömas. Det finns alltså inte skäl att återförvisa målet till lantmäteriet.

I sak gör Mark- och miljööverdomstolen inte någon annan bedömning än mark- och miljödomstolen, vars dom alltså ska fastställas i denna del. Eftersom anläggningen inrättas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse och då LR kommer att kompenseras ekonomiskt för markintrånget bedömer Mark- och miljööverdomstolen att åtgärden är proportionerlig och förenlig med regleringen om egendoms- skydd.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löf, tekniska rådet Karina Liljeroos samt hovrättsråden Christina Ericson och Ralf Järtelius, referent.





VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2018-04-04  
meddelad i  
Vänernsborg

Mål nr F 2739-17

**Klagande och motpart**

1. ER

2. LR

3. Trafikverket, Region Väst

**Motpart**

1. HA

2. MA

3. Bergvik Skog Väst AB  
Ombud: MP

4. KB

5. CE

6. KE

7. KH

Dok.Id 386653

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 <b>E-post:</b> mmd.vanersborg@dom.se www.vanersborgstingsratt.domstol.se	0521-27 02 80	måndag – fredag 08:00–16:00

8. TH

9. EH

10. FH

11. IH

12. Hällefors kommun

13. AP

14. DP

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Lantmäteriets beslut 2017-06-29 i ärende nr T16390, se bilaga 1

**SAKEN**

Fastighetsreglering och anläggningsåtgärd berörande B, H, O  
m.fl. fastigheter i Hällefors kommun

---

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen avvisar L och ERs yrkande angående om-prövning av  
delägarkretsen till gemensamhetsanläggningen P.

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena i övrigt.

---

**BAKGRUND**

Norr om Grythyttan i Hällefors kommun löper järnvägen Kil- Ställdalen utmed sjön Torrvarpens strand. Järnvägsfastigheterna är sedan tidigare bl.a. belastade av två överfartsservitut vid Kräsviksfallet (18-JVG-5 vid km 148+690) resp. Saxhyttefallet (1863-65.2 vid km 149+028). Trafikverket ansökte vid Lantmäteriet om upphävande av servituten i syfte att stänga dessa plankorsningar. Plankorsningarna saknar säkerhetsanordningar såsom ljudsignal, ljussignal eller bom. Vid förrättningen yrkade ägare av härskande fastigheter enligt servituten att servituten skulle bestå som väg för motortrafik, alternativt gång- och cykelväg.

Lantmäteriet beslutade den 29 juni 2017 om följande fastighetsreglerings- och anläggningsåtgärder.

- Servitut 18-JVG-5 med ändamål överfart vid km 148+690 (Kräsviksfallet) upphävdes. Servitutet gällde till förmån för fastigheterna B, C, D, H och O samt belastade E, F, M och T.
- Servitut 1863-65.2 med ändamål överfart vid km 149+028 (Saxhyttefallet) begränsades så att rätten endast omfattar utrymme för gångväg över järnvägen i sträckan 2-4 enligt Lantmäteriets aktbilaga KA1. Rätten till motortrafik över järnvägen upphävdes. Servitutet gäller till förmån för anläggnings-samfälligheten P och belastar fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen samt R, S och L (enbart belastade). Anläggningsbeslutet avseende gemensamhetsanläggningen omprövades vad avser ändamål, utformning och delägarkrets. Avseende delägarkretsen utökades gemensamhetsanläggningen med fastigheterna B, C och O.
- Gemensamhetsanläggning, blivande Q, inrättades för ändamål väg. Blivande Q består av väg i sträckningen 1-2-3 enligt lantmäteriets aktbilaga KA1 dragen norrifrån från befintlig plankorsning vid Hammaren och löpande väster om järnvägen. Trafikverket ska bekosta byggandet av vägen. Efter det att vägen är utförd ska kostnader för utförande och drift fördelas mellan deltagande fastigheter enligt andelstal.

Tolv fastigheter deltar i anläggningen. Gemensamhetsanläggningen ska ersätta befintliga plankorsningar vad gäller den trafik som inte längre kan passera dessa.

Frågor om ersättning ska tas upp till behandling när förrättningen i övrigt har vunnit laga kraft.

Förrättningsbeslut har nu överklagats av

- Trafikverket vad gäller servitut 1863-65.2 (Saxhyttefallet) och
- Liida och ER som äger fastigheten B belägen invid plankorsningen vid Kräsviksfallet. Deras fastighet delas av järnvägen och kommer att belastas av den blivande gemensamhetsanläggningen för väg.

#### **YRKANDEN M.M.**

**Trafikverket** har yrkat att servitut 1863-65.2 vid km 149+028 (Saxhyttefallet) ska upphävas.

**L** och **ER** (fastigheten B) har yrkat i första hand att mark- och miljödomstolen ska ändra Lantmäteriets beslut på så vis att vägen **för blivande Q dras söderifrån** via Saxhyttefallet samt att övergången vid Saxhyttefallet (149+028) öppnas för fordonstrafik och i andra hand att mark- och miljödomstolen ska ändra Lantmäteriets beslut på så vis att den blivande vägen **för blivande Q ansluts med den** allmänna vägen söderifrån via den södra anläggningsförrättningen som vunnit laga kraft, med infart Grythyttan.

För det fall första- eller andrahandsyrkandet ej vinner bifall, har de yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva Lantmäteriets beslut i den del som avser bildandet av gemensamhetsanläggning (blivande P) och återförvisa målet till Lantmäteriet i denna del för omprövning av deltagande fastigheter i blivande P där deras fastighet (B) ska medtas.

**Trafikverket** har bestritt bifall till L och ERs samtliga yrkanden.

**AP** (J) och **CE** (O) har bestritt bifall till Trafikverkets yrkande om stängning av plankorsning Saxhytte- fallet.

**IH** och **AP** har bestritt bifall till L och ERs första- och andrahandsyrkande.

**Trafikverket** har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

Att servitutet vid Saxhyttefallet ändras till gångtrafik är visserligen en förbättring men det kvarvarande servitutet innebär en avsevärd nackdel för berörda järnvägsfastigheter. En obebaktad järnvägs korsning för gångtrafik medför att det fortfarande finns restriktioner kring vilka hastigheter som tåg kan framföras i. Det kan inte uteslutas att det därför i framtiden kommer att krävas en ny förrättning för att upphäva det ändrade servitutet. Att kunna framföra tåg i högre hastighet är en viktig förutsättning för att järnvägstrafiken ska kunna konkurrera med andra transportmedel.

En stängning av båda plankorsningarna Kräsviksfallet och Saxhyttefallet innebär inte några avsevärda olägenheter för berörda förmånsfastigheter. I vart fall är olägenheterna inte mer omfattande än att de föreslagna stängningarna kan genomföras. Enligt aktbilaga AN1 i förrättningen utgörs markområdena väster om järnvägen av totalt ca 2,5 ha skogsmark, ca 1 ha betesmark samt mark för brygg- och båtplats till 4-5 bostadsfastigheter öster om järnvägen och den allmänna vägen. Dessutom är området väster om järnvägen bebyggt med ett kommunalt avloppsreningsverk och två fritidsbostäder. Samtliga markområden kan efter stängningarna nås med bil via den nya anslutningsväg som byggts av Trafikverket.

Det alternativ som står till buds för ägarna av de 4-5 bostadsfastigheterna att ta sig till fots till sina brygg- och båtplatserna bör inte tillmätas någon avgörande betydelse. Den i Lantmäteriets beslutsskäl framförda ståndpunkten att den bristande trafiksäkerheten för gående längs med den allmänna vägen norrut till Hammaren

ska vägas in i prövningen är därför felaktig. Det bör i sammanhanget också påpekas att det beslutade ändrade servitutet för gångväg inte inrymmer rätt att leda djur över järnvägen.

Lantmäteriets redogörelse för beslutsskälerna i förrättningen är bristfälligt redovisade, i synnerhet vad gäller båtnadsprövningen. De fördelar som följer av fastighetsregleringen till följd av ökad trafiksäkerhet och effektivitet på järnvägsanläggningen innebär sådana avsevärda fördelar som ska väga tyngst i sammanhanget. Det torde vara ostridigt att upphävande av de båda överfartsservituten vid Kräsviksfallet och Saxhyttefallet är förenat med stora fördelar för järnvägstrafiken och därmed också värdemässigt positivt för järnvägsfastigheterna. På minussidan ska ställas de berörda fastigheternas svårigheter att komma över järnvägen till följd av att övergångarna upphävs vilket kan medföra en eventuell negativ värdeförändring. Båtnadsvillkoret är väl uppfyllt om förrättningen genomförs enligt Trafikverkets yrkande. Den positiva värdeförändringen blir påtaglig för järnvägsfastigheterna. I synnerhet i förhållande till den marginella negativa värdeinverkan stängningarna har på förmånsfastigheterna då dessa även i fortsättningen har åtkomst till sina markområden via den nya vägen. Vinsten blir därmed också påtaglig då den sammantagna värdeförändringen ställs i relation till kostnaderna och i huvudsak kostnaden för anläggande av ny väg. Vinsten vid upphävande av de båda överfartsservituten är så betydande att åtgärden väl uppfyller båtnadsvillkoret i 5 kap 4 § 1 st. FBL. Med samma resonemang blir båtnaden försämrad om förrättningen genomförs enligt Lantmäteriets beslut. Järnvägsfastighetens positiva värdeförändring blir avsevärt lägre och den totala kostnaden högre då både väg och gångfälla måste byggas.

Upphävande och stängning av båda plankorsningarna är det enda alternativet som är säkerhetstekniskt och ekonomiskt realistiskt för att förbättra järnvägsfastigheten och därmed uppnå de resultat som eftersträvas.

Upphävande av de båda överfartsservituten i sin helhet skulle inte strida mot det s.k. skyddsvillkoret i 5 kap 8 § FBL. Ägoslagssammansättningen eller möjligheterna att utnyttja fastigheterna för sina ursprungliga ändamål påverkas inte alls eller i ytterst

liten omfattning. Detta innebär i sin tur att gränsen för tillåten graderingsvärde-minskning inte uppnås till följd av åtgärden. Oavsett graden av graderingsvärde-minskning bör gränsen för tillåten minskning av graderingsvärdet sättas relativt högt med hänsyn allmänintresset av att förbättra järnvägen. Åtgärden är ett viktigt led i arbetet att minska antalet plankorsningar och därmed förbättra säkerheten på den aktuella järnvägssträckan.

Tågens körhastighet är nedsatt till 80 km/h i väntan på aktuell prövning. Järnvägs-korsningar är farliga och eventuella kollisioner orsakar ofta stora skador. Den södra, alternativa vägsträckningen är tekniskt komplicerad och inte heller ekonomiskt försvarbar. Det alternativet kräver även tillstånd för vattenverksamhet och kommer påverka två fastigheter. För det norra alternativet har strandskyddsdispens redan erhållits.

Vad gäller påverkan på fastigheten B är det 200 av totalt 500 m<sup>2</sup> av fastigheten på den västra sidan av järnvägen som kommer behöva tas i anspråk. Trafikverket har tittat på möjligheter till markbyte samt sökt strandskyddsdispens men har inte fått någon i och med att huset var i för dåligt skick. Ianspråktagandet blir inte ett synnerligt men för fastigheten i och med att det kommer att finnas mycket mark kvar.

Avseende gångfällan finns interna säkerhetsregler som ska efterföljas. Är hastigheten maximalt 140 km/h kan den vara obevakad förutsatt att vissa siktsträckor är uppfyllda. Trafikverket har bedömt att gångfällan inte är lämplig, bl.a. med anledning av att den ligger så nära den allmänna vägen som är mycket vältrafikerad. Det ligger även en busshållplats precis där som ytterligare försämrar trafiksituationen. Det finns inget tydligt syfte med övergången. Vad avser frågan om bilöverfart vid Saxhyttefallet måste det finnas minst 30 m i utrymme för låntradare.

Båtnaden består i att man får bort en belastning från järnvägsfastigheten. Övergångarna utgör en risk och en inskränkning. Detta är en allmän uppfattning och de har inte räknat på några värden i detta sammanhang.

**L** och **ER** har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

De äger fastigheterna B (strandstugan) och den närbelägna fastigheten U som används som fritidsboende av deras stora familj. Fastigheterna samutnyttjas. Vatten och toalett finns enbart på fastigheten U. De kan idag gå mellan husen på ett par minuter via plankorsning Kräsviks-fallet. Vid stranden har de en egen strand med sandbotten. Föreslagen vägdragning norrifrån blir en olägenhet för dem då vägen kommer att anläggas mycket nära huvudbyggnaden och de förlorar möjligheten att behålla eller uppföra komplementbyggnader. Åtgärden medför att fastigheten blir olämplig för sitt ändamål, vilket innebär synnerliga men för dem. Vägen beräknas ta ca 280 kvm i anspråk av de ca 510 kvm som idag utgör tomtplats på sjösidan av fastigheten. Föreslagen dragning av vägen medför att de förlorar möjligheten till infart och parkering vid Strandstugan då det är ett mycket kort avstånd mellan Strandstugan och vattnet. Att få en väg avsedd att klara tung trafik dragen så nära intill fasaden betyder inte bara en olägenhet i form av ljud och vibrationer utan också en ur trafiksäkerhetssynpunkt icke acceptabel risk. Stängningen av plankorsningen Kräsviksfallet medför att det blir nödvändigt att kunna uppföra komplementbyggnader då de får en längre sträcka till fritidshuset vilket innebär att möjligheten att samutnyttja vatten och toalett upphör. Därutöver försvinner möjligheten för dem att utnyttja de så kallade Attefallsåtgärderna då kvarvarande tomtplats minskas väsentligt i omfång. Vägbanken kommer att få en sådan höjd och utfyllnad mot vattnet att det blir svårt att nyttja badplatsen på norra delen av tomten. Den plats som de idag använder för båtuppläggnings på norra delen av tomten kommer också att försvinna i samband med att vägen/gemensamhetsanläggningen anläggs.

Trafikverket har i sin ansökan presenterat två alternativa dragningar av den nya gemensamhetsanläggningen. Det framgår inte av förrättningsbeslutet varför norra vägdragningen är att föredra annat än att båtnadsvillkoret anses uppfyllt. De delar inte den bedömningen och anser att det södra alternativet ger minst olägenhet och kan genomföras utan att lönsamheten eller utbytet i övrigt försämras. Den fördel



de vinner på att få en säkrare plankorsning uppväger inte de nackdelar i form av kostnader och olägenheter som det nu överklagade beslutet medför. Enligt Lantmäteriets Värderingshandbok från 2016-07-01 uppskattas nyttan av en säkrare järnvägsöverfart till 1000 kronor för en fritidsbostad. Andelstalslängden för deras fastighet i föreslagen väg/gemensamhetsanläggning beräknas vara knappt 27 % och de beräknas få en ersättning om cirka 50 000 kronor för fördyrat väghåll. Av det av Lantmäteriet beställda värderingsutlåtandet från april 2017 beräknas marknadsvärdet på Strandstugan vara upp till 200 000 kronor. Fastighetsregleringen att stänga plankorsningen vid Kräsviksfallet och att anlägga väg/gemensamhetsanläggning på mer än hälften av tomten innebär, lågt räknat, en värdeminskning om cirka 110 000 kronor. I den uppskattningen ingår endast värdet av ianspråktagen mark, inte en värdering av övriga olägenheter eller skador så som exempelvis begränsning av byggrätten. Då mer än hälften av tomten föreslås tas i anspråk till väg och resterande del blir olämplig kan den föreslagna dragning av vägen/gemensamhetsanläggningen inte anses vara lönsam och därmed inte något som de ska behöva tåla. Särskilt då det finns alternativ att dra vägen från söder.

Även om båtnadsvillkoret skulle anses vara uppfyllt medför förrättningsbeslutet att graderingsvärdet för deras fastighet B minskas väsentligt så att en av-sevärd olägenhet uppstår. Mer än hälften av den bebyggda tomten kommer att upp-tas av väg/gemensamhetsanläggningen. Därutöver belastas fastigheten redan av servitut för trädsäkring och vägområde. Totalt innebär beslutet att hela fastigheten skulle belastas med servitut om drygt 51 %, utan att servitutet för ledningsrätt i vattnet är inräknat. De uppskattade 280 kvm som vägen/gemensamhetsanläggningen tar i anspråk betyder visserligen bara att ytterligare 3,8 % av fastighetens totala yta kommer att belastas. Påverkan på området, det vill säga på den bebyggda tomten vid sjön, ska dock särskilt beaktas. För dem innebär åtgärden att tomtmark tas i anspråk för väg/gemensamhetsanläggning. Verkningarna för dem blir att trafik, även tung trafik, kan få passera cirka 1,5 meter från fasaden. Tomtens omfång minskar väsentligt, vilket medför att de förlorar byggrätt i form av möjlighet att nyttja Attefallsåtgärderna och att uppföra komplementbyggnader.

Detta försvårar nyttjandet av strandstugan då behovet av komplementbyggnader blir större när avståndet för att nå fritidshuset ökar. Kvarvarande tomt blir olämplig då såväl infart som parkeringsmöjlighet försvinner. Därutöver förlorar de möjlighet att nyttja den båtuppläggningsplats de har på norra delen av tomten och får svårt att nå deras egen badstrand. För den bebyggda tomten på sjösidan innebär anläggande av 280 kvm väg/gemensamhetsanläggning att graderingsvärdet på det området minskas med nästan 55 %, vilket är att anse som en avsevärd olägenhet som inte är acceptabel. Det kan inte heller bli aktuellt med överföring av mark då fastigheten är bebyggd och det skulle medföra synnerliga men att få avstå 280 kvm tomtmark för väg/gemensamhetsanläggning. Att få mer än hälften av tomten ianspråktagen kan inte anses vara en ringa åtgärd. Detta särskilt då det enligt Trafikverkets ansökan är möjligt att dra vägen söderifrån, det vill säga syftet med överföringen kan vinnas på annat sätt.

Det allmänna intresset av att vägen ska anläggas från norr borde vara tämligen litet och inte stå i proportion till den skada och olägenhet en sådan vägdragning orsakar dem. För kommunen kan det inte spela någon roll om de får åka söderifrån för att nå sin va-anläggning i närheten av plankorsningen Saxhyttefallet. Trafikverkets fastighet H är obebyggd och Trafikverket har vidare uppgett att de inte är i behov av väg för att kunna avverka för trädsäkringsprojektet. Servituten kopplade till trädsäkringsprojektet säkerställer att de får tillgång till mark där avverkning ska ske. Då vägdragningen norr- eller söderifrån i stort sett är lika långa kan inte heller de eventuella tillkommande kostnader för Trafikverket det södra alternativet skulle medföra stå i proportion till den olägenhet och skada som de drabbas av om vägdragningen sker norrifrån.

Deras strandstuga är av enkel beskaffenhet. Det är förfallen men i bebodigt skick. De hänvisar till avgörande från mark- och miljödomstolen med mål nr M 4761-17. Att de har två fastigheter spelar roll då det rör sig om ett samutnyttjande. Om man skulle stänga Kräsviksfallets övergång kommer själva nyttjandet påverka dem ändå. Det kommer annars ta dem 13-14 minuter att gå runt. Intrånget innebär synnerliga men av flera anledningar såsom att de blir av med badplatsen och kommer få pro-

blem med insyn. Att ha en väg alldeles intill bostadshuset innebär även de synnerliga men. Det hänvisas till MÖD 2012:41. Detta kommer att påverka fastighetsvärdet. Kvarvarande tomt blir olämplig. Funktionen förloras och graderingsvärdet kommer att minska långt under vad som är en acceptabel nivå.

Det södra alternativet är inte tillräckligt utrett. Man måste titta mer på hur de två andra bebyggda fastigheterna blir berörda av detta alternativ. Möjligtvis finns båt- nad för att öppna övergången vid Saxhyttefallet. Även deras deltagande eller icke- deltagande i den blivande gemensamhetsanläggningen skulle då kunna omprövas. Om vägen dras söderifrån finns utrymme att köra med bil från deras fastighet B fram till närmsta grannen söder om fastigheten och vidare.

**AP** och **CE** har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

Lantmäteriets beslut avseende gångfålla vid plankorsning Saxhyttefallet ska fastställas. Stängning av plankorsningen Saxhyttefallet innebär avsevärda olägenheter för berörda fastigheter och kringboende. Sjömarken väster om järnvägen utnyttjas till friluftaktiviteter och rekreation året runt. Lantmäteriets beslut ska upphävas då det strider mot strandskyddet. I Lantmäteriets beslut har inte tillräcklig hänsyn tagits till miljöaspekter. Att de boende får ökade kostnader att ta sig ner till sin mark på andra sidan järnvägen har ej beaktats. Även tillgängligheten minskar, vilket leder till försämrat värde på fastigheten. De äldre som idag kan gå ner hjälpligt måste åka färdtjänst för att ta sig ner till sina marker om gångfållan skulle försvinna. Ägaren till fastigheten J utestängs helt från nyttjande av sin sjötomt då hon/ han saknar bil, körkort och endast använder permobil. De delar inte Trafikverket åsikt att man skall bortse från Lantmäteriets bedömning angående gångtrafik längs riksvägen. Om gångfålla inte byggs äventyra säkerheten för de gående som skall ta sig ner till stranden.

Det är god sikt åt båda håll vid övergången. Det passerar högst 10 tåg per dygn under vardagar och färre på helgerna.

Sjön är reglerad och den övre dämningsgränsen har rätt så stora variationer, vilket i sin tur självklart påverkar strandlinjens läge. Det finns inga motiv till att stänga övergången helt och hållet. Övergången har ett tydligt mål – badet. Äldre, barn och ungdomar kommer att behöva gå runt för att ta sig ner till vattnet. Den planerade hastigheten på 140 km/h är ändå en för hög hastighet att ha när tåget ska passera Grythyttan och Hällefors. Idag är övergången försedd med en bom så vem som helst kommer ändå inte över. När folk ändå promenerar över är det mestadels på kvällar och helger. Övergången bör bli kvar och gärna med bilfartsmöjligheter.

**IH** har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

Det attraktiva är själva sjön. Om övergången stängs helt kan man inte komma ner till sjön på samma sätt, speciellt inte barn och äldre. Hon vill inte ha det södra alternativet som yrkas av klaganden eftersom det skulle innebära men för hennes fastighet. Hon vill ha kvar den övergång som finns idag.

**Hällefors kommun** har anfört bl.a. följande.

Infarten till bryggeriet har ljud, ljus och bom. Den markbit som tillhör kommunens fastighet N är i dagsläget bebyggd med en Va-anläggning men denna ska byggas bort och läggas öster om spåret.

**Mark- och miljödomstolen** har den 6 februari 2018 hållit sammanträde och syn i målet.

## **DOMSKÄL**

### *Allmänt*

Målet gäller upphävande/ändring av servitut och bildande av en gemensamhetsanläggning till följd härav.

I 7 kap fastighetsbildningslagen (1970:988; FBL) finns särskilda bestämmelser om servitutsbildning och ändring/upphävande av servitut genom fastighetsreglering. Av 4 och 5 §§ framgår att ett servitut får ändras eller upphävas om det hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten. Enligt 5 § 2 st får vidare

servitut ändras eller upphävas om ändrade förhållanden medför att servitutet inte behövs för den härskande fastigheten eller nyttan av servitutet är ringa i jämförelse med belastningen på den tjänande fastigheten.

Enligt 8 § anläggningslagen (1973:1149; AL) ska en gemensamhetsanläggning förläggas och utföras på sådant sätt att ändamålet med anläggningen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Vidare följer av 12 § AL att mark eller annat utrymme får tas i anspråk på fastighet som ska delta i anläggningen eller på annan fastighet, om det inte orsakar synnerligt men för fastigheten. I bestämmelsens andra stycke anges dock att fastighet är skyldig att avstå utrymme även om synnerligt men uppkommer, om anläggningen behövs för ett större antal fastigheter eller av annan orsak är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt.

L och ER har yrkat att målet ska återförvisas till Lantmäteriet för att deras fastighet B efter omprövning ska medtas i gemensamhetsanläggningen P, en befintlig gemensamhetsanläggning med ändamål väg. Lantmäteriet har i den överklagade förrättningen omprövat P med avseende på deltagande fastigheter och härvid förordnat att fastigheten B ska inträda i gemensamhetsanläggningen. L och ERs yrkande härom ska därför avvisas.

*Plankorsning Saxhyttefallet (vid km 149+028)*

Lantmäteriet har i det överklagade beslutet begränsat servitutsrätten till ändamål gångväg vid plankorsningen Saxhyttefallet. Rätten till motortrafik över plankorsningen har således upphävts. Trafikverket har yrkat att servitutet upphävs helt under åberopande av trafiksäkerhets- och effektivitetsskäl i anslutning till järnvägen. L och ER har yrkat att övergången vid Saxhyttefallet (149+028) ska öppnas för motortrafik.

Det allmänna intresset av snabba och säkra järnvägsförbindelser kräver att risken för olyckor i möjligaste mån elimineras. Dagens tåghastigheter medför att allvarliga säkerhetsrisker kan föreligga vid obevakade järnvägsövergångar. Detta gäller i syn-

nerhet överfarter med dåliga siktförhållanden eller andra brister. Överfarter av sådan beskaffenhet måste med hänsyn till risken för olyckor generellt sett anses hindra ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheterna.

Beträffande övergången vid Kräsviksfallet har mark- och miljödomstolen vid syn kunnat konstatera att de av Trafikverket påtalade bristerna föreligger vad gäller motortrafik, framförallt pga. det korta avståndet mellan spår och allmän väg. Situationer där mer än ett fordon uppehåller sig vid övergången skulle regelmässigt generera trafikfara. Det finns därför skäl att upphäva servitutsrätten såvitt avser motorfordon.

För gångfålla gäller enligt Trafikverkets säkerhetsföreskrifter att siktavståndet ska vara tre gånger den tillåtna hastigheten uttryckt i meter, dvs. 420 meter för aktuell gångfålla (3 x 140). Trafikverket har medgett att plankorsningen Saxhyttefallet uppfyller detta siktkrav. Då Trafikverkets krav för siktförhållandet för gångtrafik är uppfyllt och det inte heller i övrigt föreligger omständighet som motiverar annan bedömning, saknas skäl anta att gångfållan skulle ha sådan negativ påverkan på båtnaden att båtnadskravet av den anledningen inte kan anses uppfyllt. Dessutom skulle en fullkomlig stängning av plankorsningen bidra till ökad gångtrafik på den allmänna vägen som saknar gång- och cykelväg, vilket i sin tur skulle bidra till en ökad olycksrisk.

Sammanfattningsvis saknas skäl ändra Lantmäteriets beslut i denna del.

*Plankorsning Kräsviksfallet (vid km 148+690)*

Lantmäteriet har upphävt servitutet för ändamål överfart vid Kräsviksfallet (148+690) och som ersättning härför beslutat om inrättande av en gemensamhetsanläggning, blivande Q med ändamål väg, belägen väster om järnvägen med tillfart norrifrån från befintlig plankorsning vid Hammaren. Vägen ska bl.a. löpa över fastigheten B. Beslutet att upphäva servitutet har inte överklagats.

E och LR har yrkat att vägen ska dras söderifrån via Saxhyttefallet eller, i andra hand, via V med infart via Grythyttan.

Det är otvistigt att det krävs en ersättningsväg väster om järnvägen för att ge samtliga berörda fastigheter färdväg till sjön.

Mark- och miljödomstolen har i föregående avsnitt funnit att det finns skäl begränsa servitutet avseende överfarten vid Saxhyttefallet (1863-65.2 vid km 149+028) så att rätten till motortrafik över järnvägen upphävs. Alternativet med väg via övergången vid Saxhyttefallet är därmed inte möjligt. De alternativ som står till buds är istället den av Lantmäteriet beslutade dragningen och den yrkade dragningen via V.

En dragning söderifrån skulle innebära att fastigheten B inte blir belastad av den blivande gemensamhetsanläggningen. Trafikverket har gentemot den södra dragningen bl.a. gjort gällande att densamma är alltför kostsam i relation till den norra, ger en längre färdväg samt bl.a. kräver miljöbalkstillstånd för arbete i vatten.

Den av Lantmäteriet beslutade norra dragningen innebär men för fastigheten B. Vägen skulle uppta en stor del av fastighetens areal och skulle komma att gå mycket nära fritidsbostaden på fastigheten B. Fastighetsägarna torde också bl.a. gå miste om möjligheten att uppföra en komplementbyggnad på fastigheten. Sammantaget får anses att fastigheten skulle drabbas av synnerligt men om mark tas i anspråk i enlighet med Lantmäteriets beslut .

Även det södra alternativet skulle emellertid medföra negativa konsekvenser. Andra fastigheter skulle drabbas av men av samma slag som de som drabbar fastigheten B och alternativet skulle medföra en förlängd körväg om ca 4,5 km. Vidare skulle en dragning av vägen från söder genom lantmäteriatgård behöva koordineras med den lagakraftvunna gemensamhetsanläggningen vid Grythyttan, V.

Domstolen bedömer att det är av väsentlig betydelse att det finns en ersättningsväg för berörda fastigheter. En dragning av vägen norrifrån, väster om järnvägen, försäkrar alla fastigheter en tillfartsväg till sjön och är den mest lämpliga av föreliggande alternativ. Effektivisering och upprustning av järnvägen är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt. Sammantaget får därför anses att det finns skäl ålägga fastigheten B att avstå utrymme för vägen, trots att detta medför synnerligt men för fastigheten. Mark- och miljödomstolen finner således att det inte finns anledning att ändra Lantmäteriets beslut i denna del. Det kan i sammanhanget noteras att den skada som åsamkas fastigheten B till följd av anläggningsbeslutet ska kompenseras i samband med att ersättningsfrågan behandlas.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 25 april 2018

Göran Stenman

Sören Karlsson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Stenman, ordförande, och tekniska rådet Sören Karlsson. Föredragande har varit beredningsjuristen Carolina Bergholtz .