

huvudregeln har ansetts föreligga om det finns särskilda skäl, liknande resningsgrunderna, bl.a. om grovt handläggningsfel förekommit, om ny utredning eller andra omständigheter tillkommit som ställer saken i annat läge eller om det framstår som uppenbart att överinstansen förbisett en viktig omständighet eller gjort en felbedömning. För att det processuella systemet ska vara ändamålsenligt och förutsägbart bör samma synsätt gälla även efter att underinstansens nya avgörande har överklagats. Det motiveras även utifrån processekonomiska aspekter. Möjligheten att överklaga ett återförvisningsbeslut, som innefattar en sakprövning, skulle inte fylla någon egentlig funktion om den instans som meddelat återförvisningsbeslutet eller som överprövat detta beslut inte behöver följa sin bedömning om ärendet efter återförvisningen på nytt överklagas dit. Ett motsatt synsätt skulle kunna få den orimliga konsekvensen att prövningsförfarandet, med upprepade överklaganden, dras ut i det oändliga. (Se RÅ 1997 not 125, RÅ 1979 1:95, MÖD 2012:54, Mark- och miljööverdomstolens domar den 20 juni 2018 i mål nr P 12016-17, den 19 februari 2021 i mål nr P 7395-19/P 9162-19 och den 2 december 2022 i mål nr P 2481-21, JO 1992/93 s. 238, JO 2006/07 s. 422 samt Lars Bejstam FT 2/2004 s. 98 ff.).

I nu överklagad dom har mark- och miljödomstolen, i motsats till den bedömning domstolen gjorde i dom den 19 augusti 2020 i mål nr F 4406-19, funnit att förutsättningar föreligger att ändra det aktuella plankorsningsservitutet till gångtrafik och därför inte prövat frågan om upphävande av servitutet (jfr 7 kap. 4 och 5 §§ fastighetsbildningslagen). Den tidigare domen, som inte överklagades, har vunnit laga kraft. Några särskilda skäl har inte framkommit som kan motivera en annan bedömning än den mark- och miljödomstolen gjorde i sitt tidigare avgörande. Vid dessa förhållanden anser Mark- och miljööverdomstolen att mark- och miljödomstolen inte haft utrymme att besluta om ändring av plankorsningsservitutet. Domstolen borde i stället ha prövat förutsättningarna för att upphäva servitutet och därmed sammanhängande frågor om ersättning m.m. Någon sådan prövning har dock inte skett i mark- och miljödomstolen varför ärendet ska återförvisas dit för fortsatt behandling.

Det får anses vara av vikt för ledningen av rättstillämpningen att målet prövas av Högsta domstolen. Mark- och miljööverdomstolen tillåter därför med stöd av 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar att domen överklagas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2023-06-20

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg, tekniska rådet Jan Gustafsson, hovrättsrådet Li Brismo, referent, och tf. hovrättsassessorn Alexandra Tavaststjerna.

Målet har föredragits av hovrättsfiskalen Caroline Johansson.

Trafikverket

Skälet till Trafikverkets ansökan om upphävande av servitutet vid 54 + 354 är upprustningen av järnvägen mellan Sunne och Torsby. Järnvägen ska kunna trafikeras av fler tåg med *högre hastigheter*. En högre hastighet ställer långtgående krav på frånvaro av obevakade övergångar. För att *öka säkerheten* på Fryksdalsbanan ska de övergångar som blir kvar på banan byggas om till överfarter med ljud-, ljus- och bomanläggningar.

Hallbergs synpunkter

De hävdar att högre hastigheter inte kan uppnås på den sträcka där plankorsningen ligger på grund av att banan följer Frykens strand och järnvägen är så kurvig att hastigheten måste vara nedsatt på denna del av banan. Kurvradien medger inte högre hastigheter. Hastigheten är också i nuläget nedsatt till 75 km i timmen (STH 75 km/tim).

För att kunna trafikera denna del av banan med fler tåg och högre hastigheter krävs andra åtgärder. En uträtning av banan med inlösen av mark och omfattande sprängningsarbeten torde vara helt nödvändigt. Några sådana avsikter har inte Trafikverket redovisat utan anger endast ett kommande spårbytesprojekt.

Det kan också ifrågasättas om säkerheten höjs med ett upphävande av överfartservitutet. Vi markägare och övriga landsbygdsbor som har nära till sjö, badstrand, båtplatser m.m. nöjer oss givetvis inte med att bli frantagna möjligheten att utnyttja dessa tillgångar. Det som Trafikverket kallar "onödigt spårspring" kommer att bli följderna av ett så drastiskt ingrepp som att slopa övergången. Denna övergång har använts i över 100 år och är den naturliga platsen att passera järnvägen.

De hävdar således att syftet med stängningen av plankorsningen inte uppnås.

Trafikverket och Lantmäteriet

Angående *egendomsskyddet* i 2 kap 15 § regeringsformen framgår:

"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 mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen." Satsningen på järnvägen är betydande och järnvägar är ett angeläget allmänt intresse.

Hallbergs synpunkter.

Det är lätt att gömma sig bakom generella påståenden som det ovan om att satsningen är betydande och järnvägar är ett angeläget allmänt intresse. Det kan ju ingen bestrida.

De hävdar att det inte räcker med generella, svepande påståenden som grund för att kunna göra omfattande inskränkningar i ägande och bruksrätt. Man måste beakta de förutsättningar som föreligger på den aktuella platsen.

Enligt regeringsformen ska en inskränkning av äganderätten eller inskränkning av användningen av mark och byggnader föregås av en proportionalitetsprövning.

Denna prövning ska ske i 3 steg.

1. Är det aktuella ingreppet ägnat att tillgodose det avsedda ändamålet.

Det ankommer således på Trafikverket att visa att man genom denna åtgärd uppnår syftet med åtgärden, d.v.s. att kunna trafikera järnvägen med fler tåg och högre hastigheter. Det räcker inte med att enbart påstå att så är fallet. Trafikverket måste redovisa hur man kommer fram till detta genom att visa sina beräkningar av kurvradier, rälsförhöjning m.m. eller redovisa sina planer på uträtning av banan, inlösen av mark m.m.

Kan inte Trafikverket visa att man uppnår syftet med åtgärden så ska inte åtgärden kunna genomföras.

De hävdar att syftet med stängningen av plankorsningen inte uppnås. Skulle man mot förmodan kunna visa detta ska prövningen ske i enlighet med punkt 2.

2. Är ingreppet nödvändigt för att uppnå det avsedda ändamålet eller finns det likvärdiga men mindre ingripande alternativ? Enligt deras uppfattning finns lämpligare och mindre ingripande alternativ. De har genom egna efterforskningar och studier funnit en lösning som Trafikverket självt anger som en möjlig lösning. I Trafikverkets skrift TDOK 2015:03:11 framgår att man vid förändringar som leder till högre STH på banan måste ha ett korrekt skyddsalternativ för den högre hastigheten.

Enl. tabell 2 finns skyddsalternativet ägovägsbom för plankorsningstyp" ägoväg som korsar enkelspårig järnväg med STH 81-140 km/tim."

En ägovägsbom är ständigt fälld och kan bara öppnas av en behörig person. En ägovägsbom hindrar inte gående att passera. Markägare kan vara behörig person. En ägovägsbom skulle dessutom bara behöva finnas på ena sidan av järnvägen eftersom inga fordon finns på sjösidan. Kostnaden för en sådan lösning torde vara liten.

3. Står den fördel som det allmänna vinner i rimlig proportion till den skada som ingreppet förorsakar för den enskilde (proportionalitet i strikt mening).

Att Trafikverket skulle kunna visa, att ett slopande av plankorsningen skulle innebära en så stor fördel för det allmänna, och att det står i rimlig proportion till den skada det skulle innebära för oss markägare ter sig för oss helt osannolikt.

De hävdar att den eventuella fördel som det allmänna vinner är försvinnande liten som redan kommenterats i punkt 1.

Trafikverket

Gällande STH (största tillåtna hastighet) är idag 80 km/h. I projektet ska STH höjas till 110 km/h som *dimensionerande hastighet*.

STH är styrande på hela sträckan oavsett vad den faktiska hastigheten är vid en aktuell punkt på banan.

Hallbergs synpunkter.

Genom att påstå att STH 110 km/tim är styrande för hela sträckan oavsett vad den faktiska hastigheten är vid en aktuell punkt på banan, gör Trafikverket det lätt för sig. Det innebär ju att Trafikverket anser att den sikt som krävs och den säkerhet som kan uppnås är oberoende av den faktiska hastigheten på bandelen. Hur man kan hävda detta är en gåta. Skulle ett långsamgående tåg kräva samma sikt som ett snabbgående? Påståendet är både orimligt och ologiskt.

Trafikverket

Enligt Trafikverkets säkerhetsföreskrifter gäller att *siktavståndet* ska vara tre gånger den tillåtna hastigheten uttryckt i meter vid en plankorsning. De siktmätningar som gjorts visar att siktkraven vid överfart 54+354 för närvarande inte är uppfyllda varken vid STH 80 km/tim eller vid 110 km/tim.

Hallbergs synpunkter.

Detta är en av Trafikverkets normer. Normen ska vägas ihop med övriga omständigheter. Sikten ska dessutom vara uppmätt av opartisk mättningsman . Infranord AB uppfyller enl. vår mening inte detta kriterium. Det visar sig också att de 3 mätningar som gjorts alla är felaktiga. Dessutom resulterar de i olika mätvärden varje gång. Mätningarna är inte bara felaktiga, de är uppenbart felaktiga. Mätresultaten är helt enkelt ofattbara.

De anser därför att dessa mätningar inte kan ingå i beslutsunderlaget alls. De kan bara se tre möjliga förklaringar till dess mätvärden:

- 1/ Felaktiga mätinstrument.
- 2/ Infranords säkerhetsbesiktningsman är okunnig.
- 3/ Infranords säkerhetsbesiktningsman är jävig.

På grund av dessa felaktiga mätningar har de känt sig nödsakade att själva mäta sikten.

De mätte längs banan, eftersom tiden för tåget att passera övergången från det att det blir synligt, ska mätas längs banan.

Här framgår deras olika mätvärden:

Trafikverkets		Hallbergs
Söderut/ västra sidan	10 m	305 m
Söderut/ östra sidan	182 m	325 m
Norrut/västra sidan	231 m	313 m
Norrut/ östra sidan	238 m	330 m

De hoppas att Domstolen nu förstår varför de är upprörda. Vi hade aldrig trott att Trafikverket skulle försöka genomföra en stängning av plankorsningen med hjälp av så uppenbart felaktiga mätningar.

Deras mätningar visar således att sikten är helt tillräcklig för hastigheter över 100 km/ tim. I så höga hastigheter kommer aldrig tågen att kunna framföras. Sikten är således enligt deras bedömning fullt tillräcklig.

I protokollet från 2021.09.21 kan man nu läsa att det är korsningen man vill stänga och hur lång sikten är har ingen betydelse. Det är en mycket märklig formulering. Sikten har hela tiden varit av avgörande betydelse i Trafikverkets argumentation. Nu plötsligt har den inte någon betydelse. Varför har Trafikverket under hela processen hävdade att sikten inte uppfyller kraven om den inte har någon betydelse?

Trafikverket och Lantmäteriet

Enl. 7 kap 4 § 1:a stycket fastighetsbildningslagen (1970:988), FBL; kan servitut ändras om det hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten. Kan olägenheterna ej undanröjas genom ändring får servitutet enl. 7 kap 5§ 1 stycket FBL upphävas.

Här hänvisar Trafikverket till att höga hastigheter inte kan uppnås om inte överfarten slopas och Trafikverkets strikta ansvar för skador.

I protokollet 2021.10.04 konstateras: " Ändringsmöjlighet föreligger inte".
Servitutet kan upphävas.

Hallbergs synpunkter

Höga hastigheter på denna sträckning av banan har de redan kommenterat. De olycksrisker som sammanhänger med obevakade plankorsningar är främst hänförliga till tätorter och framför allt bland gående i tätort. Dessutom är 60 % av dödsolyckorna vid järnväg i själva verket självmord. Dessa olyckor kan inte förebyggas genom upphävande av en plankorsning på landsbygden där antalet personer som korsar järnvägen är lågt.

De hävdar således att detta servitut inte hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten. Plankorsningen (servitutet) utgör således inte någon olägenhet och kan således inte ändras.

Skulle domstolen komma fram till att plankorsningen utgör en olägenhet hävdar vi att denna "olägenhet" kan undanröjas genom att göra överfarten säkrare genom att förse den med ljus-, ljudsignaler och bommar eller alternativt ägovägsbom.

I andra hand kan den ändras till överfart för gående. Det är självklart så att ändringsmöjlighet föreligger.

En ägovägsbom torde vara en billigare lösning för Trafikverket och en optimal lösning för oss markägare.

Trafikverket

Att ett mindre *skogsskifte* återfinns på en sida av järnvägen dit det saknas formella övergångar är inte ovanligt. Det finns därför ett etablerat förfarande för dessa skiften inför gallring, avverkning m.m.

Hallbergs synpunkter

Ett slopande av plankorsningen innebär att skogsarbete omöjliggörs för en självverksam skogsägare. Ska en tillsynsman närvara varje gång man med motorsåg, röjsåg, planteringshacka m.m. ska utföra någon åtgärd på fastigheten? Ska Infranord kontaktas varje gång en åtgärd ska vidtas? Det säger ju sig självt att detta inte fungerar.

Ett slopande av plankorsningen innebär ju helt enkelt att skogsbruk omöjliggörs. Skogsmarken blir inte tillgänglig.

Trafikverket

Resultatet av fastighetsbildning enl. Trafikverkets yrkande ger dock en *högre båtnad*.

Hallbergs uppfattning

Trafikverket redovisar inga beräkningar av "båtnaden" och visar således inte hur de kommit fram till sin slutsats. Trafikverkets slutsats är felaktig då man utgår från att järnvägsfastighetens värde ökar relativt mer i och med att den blir mer ändamålsenligt lämpad för modern järnvägstrafik.

Eftersom högre hastighet inte kan uppnås på grund av kurvor, blir järnvägsfastigheten inte mer ändamålsenligt lämpad för modern järnvägstrafik genom en stängning av plankorsningen och därmed blir det ingen värdeökning av järnvägsfastigheten.

Väger man också in "det befarade spårspring" som kan bli följden då fastighetsägare, bybor m.fl. korsar järnvägen på sin väg ned till sjöstuga, båtplatser, bad m.m. står det helt klart att inte heller säkerheten har höjts. Resultatet av fastighetsregleringen ger således ingen högre båtnad.

Deras slutsats, som de hoppas att domstolen delar, är att man genom att stänga plankorsning 54+354 inte gör järnvägsfastigheten mer ändamålsenligt lämpad för modern järnvägstrafik. För det krävs helt andra åtgärder på denna del av banan såsom omfattande sprängningsarbeten, inlösen av mark och uträtning av kurvor. Först då kan högre hastigheter uppnås. Däremot kan säkerheten höjas genom att korsningen förses med ljud, ljus och bomanläggning eller ägovägsbom, alternativt görs om till övergång för gående.

Sammanfattande kommentar från Hallbergs

Deras skogsskifte med tillhörande sjöbod, båtplats, grillplats är det värdefullaste de har. De har i ett otal skrivelser till Trafikverket och Lantmäteriet beskrivit hur det används för både fritid och skogsbruk. Det är helt ovärderligt för ägarna.

En stängning av plankorsningen får till följd att marken inte kan nås. Enda möjligheten är via båt. Det faller på sin egen orimlighet. Skulle de tvingas ha en båtplats vid grannens fritidshus? Skulle de behöva ro till vår sjöbod där de förvarar åror, flytvästar, batteri till elmotor, elmotor, fiskeutrustning m.m.

Skulle han, som självverksam skogsbrukare, höst och vinter lägga i roddbåten, äntra den med motorsåg, bränsledunk, röjsåg m.m. och ro till sin skogsfastighet?

Skulle de, barn och barnbarn behöva ro fram och tillbaka i omgångar för att kunna vistas på sin egen mark? Skulle deras grannar bli av med sina båtplatser?

Att markvägen försöka ta sig till sin mark från den övergång som finns hos deras södra granne är i stort sett omöjligt. Först måste de gå via en svårforcerad skogsmark som lutar ned mot sjön. En trång passage som avslutas med en brant ner mot den bäck som utgör gräns till deras fastighet. Bäckravinen ska sedan korsas innan de når sin fastighet. Detta är en omöjlighet med packning, småbarn m.m.

Till saken hör att denna bäck ibland är som en forsande älv, ibland en lugn älv och ibland knappast fylld med vatten. Detta innebär att den tidvis är omöjlig att passera.

Bäcken kommer inte från någon sjö utan vattnet härrör från skogar, mossar och kärr i området.

Det är därför mycket förvånande att lantmätaren vid sista sammanträdet hävdade att det inte var något större problem att ta sig till deras fastighet denna väg. Det var då de förstod att Trafikverkets tryck är så stort på lantmätaren att han ser sig tvingad till att uttrycka sig på detta vis.

I protokollet från 2021.09.21 upprepas att både lantmätare och Trafikverkets markförhandlare Sara Vilagos varit på plats och tagit sig över bäcken utan problem. Därför bifogas foton från 2 okt.2021 där det tydligt framgår hur det ser ut där bäcken måste korsas.

Att slopa en plankorsning och därmed göra det omöjligt att vistas på och bruka deras egen mark med sjöbod, båtplatser, badplats och utöva skogsbruk som självverksam ska inte kunna vara möjligt.

Dessutom sätts allemansrätten ur spel då marken inte längre blir tillgänglig. Denna plankorsning utnyttjas inte bara av dem som markägare utan invånare i byn Bäcken använder den frekvent vid besök till sjön för bad, grillning, båtturer m.m.

På marken finns dessutom 4 bronsåldersgravar som i ett slag blir omöjliga att besöka. I lantmäteriets handbok för fastighetsbildningsfrågor framgår " Vidare får det ofta anses vara av allmänt intresse att fornlämningar är tillgängliga för allmänheten".

Skiftet omfattar 1,9 ha skogsmark och sträcker sig c:a 700 meter längs sjöstranden. Denna strandremsa har under alla år utnyttjats av de boende i byn och tillgången till sjön är oersättlig.

Värdet av denna mark kan nog ingen i dagsläget veta men ett är säkert och det är att deras fastighet skulle få en mycket stor värdesänkning.

Slutligen vill de framföra det som de tycker är direkt stötande. Det är att Trafikverket med generella, svepande påståenden och felaktiga underlag försöker genomföra en åtgärd med oerhörda följder för markägare och övriga boende i trakten. I all synnerhet då syftet med åtgärden inte nås.

Detta är att våldföra sig på landsbygden och dess boende och vittnar om en total maktfullkomlighet och likgiltighet för landsbygdsbor.

De motsätter sig således lantmätarens beslut att upphäva befintligt överfartsservitut och att slopa plankorsningen.

De hävdar att siktsträckorna medvetet förvanskats av Trafikverket. De hävdar att lantmätarens uttalande om att man utan problem markvägen kan ta sig till deras skogsskifte vid sjön är felaktigt. Höga hastigheter kan inte uppnås på denna del av banan på grund av befintliga kurvor.

Hallbergs hävdar också att den ersättning som föreslås, om beslutet skulle vinna laga kraft, är för lågt eftersom ägarna till fastigheten Lysviks-Bäcken 1:26 för all framtid berövas möjligheten att nyttja marken. Tillgången till sjön med sjöstuga, båtplatser, badplats och möjligheten att bruka skogen som självverksam skogsägare är ovärderlig.

Hallbergs har av domstolen förelagts att precisera vad de begär i ersättning med tydlig grund för ersättningsanspråk och uppgift om bevisning/värdering som stöd för ersättningsanspråk. Hallbergs har till stöd för sin talan om ersättning anfört bl.a. följande.

De har under alla år betraktat denna del av fastigheten som deras "paradis". Den ligger på några minuters gångavstånd från deras bostad och är inte ersättningsbar. Den är helt unik. De ska försöka sätta siffror i kronor och ören på detta paradis som inte är till salu. De ska således värdera det ovärderliga.

De kommer nedan att redovisa en summa som de begär i ersättning om inte Lantmäteriets beslut att upphäva plankorsningsservitutet undanröjs av domstolen.

De vill också betona att det inte är riktigt att beskriva ett sådant beslut som att det bara ger en försämrad åtkomst till fastigheten. En riktigare beskrivning är att ett nyttjande av fastigheten i stort sett omöjliggörs. Detta vill vi också visa domstolen genom syn på stället.

Värde av sjöstuga med tomt, båtplats 2.375.000 kr. Som underlag till ovanstående belopp kan vi hänvisa till en fastighetsaffär som nyligen ägt rum (2018.07.25) endast c:a 1 km norr om deras sjöstuga. (bilaga 17). Det ligger inget annat fritidshus eller annan byggnad mellan deras och det nu sålda. Detta fritidshus ligger alldeles vid vattnet och saknar både vatten och avlopp. Byggnaden har så vitt de vet inte använts på många år. Det är fråga om en mycket enkel byggnad som enligt deras uppfattning var i stort behov av renovering. Landarealen är endast 1979 m². Köpeskillingen var 1.900.000 kr. Något lämpligare jämförelseobjekt finns således inte. Uppräkning med 25 % enl. expropriationslagen regler ger 2.375.000 kr.

Marknadsvärdeminskning av fastigheten 2.500.000 kr. De planerar också att avstycka 4 stycken tomter öster om järnvägen alldeles i närheten av plankorsningen. Tomterna är tänkta att användas som kompensation till 2 av deras 3 barn vid en generationsväxling av hela fastigheten. En generationsväxling med sjönära tomter som kompensation till dem som inte övertar fastigheten, blir i ett slag ogenomförbar om överfarten slopas. Värdet på dessa tomter sänks drastiskt om det inte finns möjlighet att komma ner till sjön med badplats och båtplatser.

De har bara lyckats hitta en tomtförsäljning med liknande sjönära läge som ägt rum i närområdet. Denna tomt ligger c:a 4 km söder om deras fastighet. Köpeskillingen var 490.000 kr och köpet skedde år 2007 (bilaga 18).

De hävdar att värdet av en sådan tomt i dagsläget uppgår till åtminstone 600.000 kr. Utan tillgång till sjön torde en sådan tomt kunna värderas till maximalt 100.000 kr.

Fastighetens värdeminskning uppgår således till 4x 500.000 kr = 2.000.000 kr. En uppräknning med 25 % enligt ovan ger då ett värde på 2.500.000 kr.

Hallbergs begär således 4.875.000 kr i ersättning för att båthusområdet inte kan nyttjas och för den värdeminskning av fastigheten som blir följden av ett slopande av överfartsservitutet.

Som framgår ovan har de med hjälp av i området gjorda fastighetsaffärer räknat fram de marknadsvärden som de bedömer är rimliga.

Lantmäteriets värdering bygger endast på en skälighetsbedömning utan underlag för prisstatistik m.m. och fastighetens marknadsvärdeminskning har bara höftats till och slutligen inräknats i beloppet 200.000 kr.

Fastighetens marknadsvärdeminskning är således satt till 0 kr. Denna värdering är helt orealistisk.

Slutligen vill de än en gång förklara att ett slopande av övergångsservitutet skulle närmast kunna beskrivas som en katastrof. Dessutom anser de det högst märkligt att de nödgas gå till domstol för att försvara ägande- och brukningsrätten till sin egen fastighet.

Trafikverket har till stöd för sin talan anfört bl.a. följande.

De instämmer till fullo i den motivering som framgår av ovan nämnda lantmäteribeslut. Trafikverket ansökte år 2017 hos lantmäteriet om upphävande av överfartsrättighet vid km 54+354. Servitutet belastar Trafikverkets järnvägsfastighet Lysviks-Bäcken 1:18 och gäller till förmån för Lysviks-Bäcken 1:26. Lagfarna ägare till Lysviks-Bäcken 1:26 är / och /H.

Skälet till Trafikverkets ansökan om upphävande av servitutet vid km 54+354 och ett antal andra befintliga överfartsservitut, som innebär stängningar av obevakade

plankorsningar på Frykdalsbanan, är upprustningen av järnvägen mellan Sunne och Torsby. Denna och flera andra åtgärder sker för att höja kapaciteten och säkerheten på järnvägen, vilket innebär att järnvägen ska kunna trafikeras av fler tåg med högre hastigheter. En högre hastighet ställer långtgående krav på frånvaro av obevakade övergångar på järnvägssträckan. För att öka säkerheten på Frykdalsbanan ska de övergångar som blir kvar på sträckan byggas om till överfarter med ljud-, ljus- och bomanläggningar.

Lantmäteriet meddelade den 2 oktober 2019 beslut i ärendet. Beslutet innebar bl.a. att befintligt servitut ändrades till gångtrafik, akt 17-JVG-V.1 vid km 54+354. Trafikverket överklagade beslutet till mark- och miljödomstolen som upphävde lantmäteriets beslut och återförvisade ärendet till lantmäteriet. Domstolen uttalade att aktuellt servitut utgjorde ett hinder mot ett ändamålsenligt nyttjande av järnvägsfastigheten.

Förutsättningar att nå sth110.

Vid överfart 54+534 passerar dagligen ca 18 tåg. Gällande sth (största tillåtna hastighet) är i dag 80 km/h. I projektet ska sth höjas till 110 km/h som dimensionerande hastighet. Sth är styrande på hela sträckan oavsett vad den faktiska hastigheten är vid en aktuell punkt på banan.

Enligt Trafikverkets säkerhetsföreskrifter gäller att siktavståndet ska vara tre gånger den tillåtna hastigheten uttryckt i meter vid en plankorsning. Det innebär att siktavståndet vid 80 km/h ska vara 240 meter och vid 110 km/h 330 meter där siktavståndet mäts 5 meter utanför närmsta räil. Om siktavstånden är uppfyllda ska en person som avser att passera järnvägen se tåget 10 sekunder innan tåget passerar plankorsningen.

Siktsträckor

De siktmätningar som gjorts visar att siktkraven vid överfart km 54+534 för närvarande inte är uppfyllda varken vid sth 80 km/h eller vid 110 km/h (bilaga i). Klagandena har enligt uppgift utfört egna mätningar, det framgår dock inte på vilket

sätt dessa mätningar har utförts varför uppgifterna inte går att verifiera och därmed får en mindre betydelse.

Oaktat siktkraven är det inte aktuellt att anlägga en gångfälla eftersom Trafikverket endast undantagsvis bygger plankorsningar utan bevakning, det vill säga plankorsningar som saknar ljud, ljus och bom. Gångfällor utan bevakning förekommer undantagsvis inne i samhällen på platser med god sikt och låg hastighet (under 80 km/h sth).

Egendomsskyddet

Vid prövning av en fastighetsreglering som sker utan stöd av överenskommelser ska en proportionalitetsbedömning göras i varje enskilt fall utifrån egendomsskyddet i 2 kap. 15 § regeringsformen. Det innebär att det måste göras en bedömning av proportionaliteten mellan allmänintresset av en fastighetsreglering och den enskildes egendomsintresse.

Upphävande av överfartsservitutet vid km 54+534 tillgodoser ett allmänt angeläget intresse genom att järnvägsfastigheten förbättras och därigenom är en nödvändig och ändamålsenlig åtgärd för att förbättra järnvägens säkerhet och effektivitet, vilket på både lång och kort sikt ger fördelar för samhället. Klagandena har invänt att syftet inte uppfylls eftersom det finns andra begränsningar på banan, särskilt en kurva där högsta hastighet är 75 km/h. Denna kurva ligger drygt 2,5 km från i målet aktuell övergång och har inte någon direkt påverkan på hastigheten vid övergången. Oaktat detta hade syftet med upphävandet ändå uppfyllts, obevakade övergångar i detta skick är farliga och kan en sådan tas bort minskar olycksrisken markant. Fördelen för järnvägsfastigheten ska ställas mot de konsekvenser som stängningen får för fastigheten Lysviks-Bäcken 1:26. Genom stängningen blir ca 2 ha skogsmark bevuxet med ca 700 m³sk skog (PR3), båthus och båtplatser avskurna från fastighetens övriga delar vars totala areal är 78 ha. Det är dock fortfarande fullt möjligt att tillgodogöra sig skogens ekonomiska värde, vid röjning och avverkning ordnar Trafikverket utan kostnad tillfälliga övergångar.

Detta inte utgör ett oproportionellt intrång i egendomsskyddet, särskilt inte eftersom värdet av skogen inte försvinner. Det finns ett starkt allmänintresse av att minimera olyckor vid järnvägsövergångar och att utveckla Frykdalsbanans effektivitet och lönsamhet genom att utmed banan ge obehindrad möjlighet att öka den högsta tillåtna hastigheten.

Klagandena har invänt att en mindre ingripande åtgärd är att uppföra en s.k. ägovägsbom. En sådan är inte tillåten att uppföra vid den aktuella övergången, bl.a. och särskilt eftersom det inte är fråga om en ägoväg. En ägoväg är en enskild väg som används av en markägare för sporadiska transporter mellan skiften för skogs- eller jordbrukets behov. Som framgår av klagandenas egen skrift är det fråga om en icke blygsam mängd gående som använder övergången, bland dessa en del barn. Att anlägga en ägovägsbom vore således mycket olämpligt sett till olycksrisken.

Ersättning

Klagandena har slutligt begärt 4 875 000 kr i ersättning för det fallet att beslutet att upphäva servitutet fastställs av domstolen (till skillnad från av lantmäteriet beslutade 200 000 kr).

Beloppet består av två belopp varav det första är 1900 000 kr avseende värdet av sjöstuga med tomt och båtplats. Efter uppräknings med 25 % blir summan 2 375 000 kr.

Det andra delbeloppet är 2 500 000 kr vilket ska anses motsvara marknadsvärdesminskningen av stamfastigheten Lysviks-Bäcken 1:26 på grund av att de i framtiden planerade avstyckningarna av tomter öster om järnvägen blir mindre värda om servitutet upphävs.

Som ovan angetts instämmer Trafikverket i den värdering som lantmäteriet redogjort för i PR7. När det gäller bedömningen av värdet om 1900 000 kr för "sjöstuga med tomt, båtplats" kan följande anföras. Den aktuella stugan med tomt är inte en egen fastighet utan beläget på ett skifte som del av en större fastighet på ca

77 ha. Det är vidare fråga om ett båthus vari inrättande av bostad inte är tillåten. Det torde inte heller finnas möjlighet att avstycka denna del. Det är därför inte möjligt att värderingsmässigt jämföra denna del med en fastighet med för bostad lämplig storlek samt byggnad med ändamål bostad. Värdet av den aktuella delen ska i stället ses utifrån sitt värde som del av den större fastigheten, vilken i stort domineras av skog och jordbruksmark. Ur det perspektivet är lantmäteriets bedömning rimlig. Att det för vissa ägare av en fastighet kan finnas alternativa och kompletterande användningssätt saknar betydelse i detta fall.

Beträffande frågan om eventuellt framtida avstyckning av tomter kan följande noteras. Vid bedömning av ersättning i motsvarande fall utgår bedömning alltid utifrån pågående markanvändning. Invändningar om mer eller mindre möjliga framtida planer kan inte beaktas eftersom det är mycket svårt att bedöma dessa. Det kan dock noteras att det helt saknas någon utredning kring om det ens är möjligt att avstycka mindre fastigheter i tomtstorlek från stamfastigheten. Det kan vidare ifrågasättas om dessa skulle få motsvarande servitutsrätt att ta väg över järnvägen. Eftersom dessa hypotetiska fastigheter inte har något objektivt behov av ett sådant servitut kan det därför ifrågasättas om ett sådant hade tillskapats för dessa fastigheter. Sammanfattningsvis kan inte denna post medföra någon ersättning eftersom någon sådan skada inte finns på fastigheten Lysviks-bäcken 1:26.

L.H. och L.H. anför vidare

Siktsträckor

Trafikverket hävdar att de mätningar de gjort med måttband inte går att verifiera. De kan om så önskas ta med måttbandet och göra om mätningarna den 13 april om så önskas. Detta tror de förstås inte blir nödvändigt, för domstolsledamöterna kommer med all sannolikhet att vid sitt besök konstatera att Trafikverkets mätningar är helt felaktiga. Detsamma konstaterade också Lantmätaren efter att han, efter deras krav om en opartisk mätning, kom fram till att sikten var "tillfyllest".

Egendomsskyddet

Under denna punkt framgår tydligt att Fredrik Niord (Trafikverket) inte har förstått vad de framfört beträffande kurvor på järnvägen. Av den bilaga Hallbergs bifogat (underlag till linjebok) framgår tydligt att hastigheten är nedsatt på hela sträckningen mellan överfart 56+900 och 50+986.

Det är ingen enskild kurva som gör att hastigheten är nedsatt till 75 km/tim. Det finns en mängd kurvor på denna sträckning som gör att hastigheten är nedsatt. Detta trodde de faktiskt att Fredrik Niord hade förstått, men tydligen inte. Således är det helt ovidkommande var just den kurvan som Fredrik Niord hänvisar till är belägen. Hastigheten är sänkt på en sträcka av c:a 6 km på grund av kurvor.

Däremot har de hänvisat till de kurvor som finns vid deras fastighet, bara för att visa att det inte går att framföra tåg med höga hastigheter där. Detta får domstolsledamöterna tillfälle att se vid sitt besök den 13 april.

De vill också kommentera det i deras ögon märkliga påståendet att den väg som leder ner till järnvägen inte är en ägoväg och därför är det inte aktuellt med en ägovägsbom. På Lantmäteriverkets hemsida framgår följande: " En ägoväg är en väg som löper i terrängen och som används av markägaren ". Detta stämmer exakt med ifrågavarande väg.

Ersättning

Som de tidigare framfört går det inte att ersätta dem för förlusten av tillgång till denna del av fastigheten. Detta har de utförligt framfört tidigare. Trots detta har de begärt 4.875.000 kr i ersättning för det fall Lantmäteriets beslut blir gällande.

De vill bara kommentera de påståenden och antaganden som Fredrik Niord gör beträffande värderingen. Han säger " Invändningar om mer eller mindre möjliga framtida planer kan inte beaktas eftersom det är mycket svårt att bedöma dessa. Det kan dock noteras att det helt saknas någon utredning om det ens är möjligt att avstycka mindre fastigheter i tomtstorlek från stamfastigheten."

Vad de vet är det i deras trakter aldrig något problem att avstycka tomter till fritidsstugor i all synnerhet om det löper en järnväg mellan tomterna och sjön. Deras framtida planer, innefattande en generationsväxling av hela fastigheten och avstyckning av fritidstomter som kompensation till de som inte övertar stamfastigheten är ännu inte helt klara. Det är dock säkert att en sådan tänkt generationsväxlingslösning knappast går att verkställa om tillgången till sjön inte finns.

Mark- och miljödomstolen har den 13 april 2022 hållit sammanträde och syn i målet.

DOMSKÄL

Prövningsramen

Mark- och miljödomstolen har att pröva huruvida Lantmäteriets beslut om upphävande av servitut gällande plankorsning km 54+354 uppfyller tillämpliga villkor i 3, 5 och 7 kap. fastighetsbildningslagen, FBL. Prövningen i detta fall inriktas först på frågan om förutsättningar enligt 7 kap. FBL föreligger för ändring eller upphävande av servituten, varefter tillåtligheten av åtgärderna enligt 5 kap. och därefter 3 kap. FBL får prövas. Slutligen prövas egendomsskyddet 2:15 regeringsformen, RF.

Ändring och upphävande av servitut 7 kap. 4-5 §§ FBL

Förstahandsyrkandet - att Lantmäteriets beslut att upphäva servitutet ska upphävas.

I 7 kap FBL finns särskilda bestämmelser om servitutsbildning och ändring/upphävande av servitut genom fastighetsreglering. Någon bestämmelse till skydd för den härskande fastigheten har inte givits för detta fall. De allmänna bestämmelserna i 3 kap. och 5 kap. har här ansetts utgöra ett tillräckligt skydd mot

att den härskande fastigheten försämras på ett inte godtagbart sätt (prop. 1969:128 s.B 558).

Enligt 7 kap. 4 § 1 st FBL kan ett servitut ändras om det hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av den tjänande fastigheten och olägenheten kan undanröjas genom ändringen. Kan olägenheten inte undanröjas genom ändring får servitutet enligt 7 kap. 5 § 1 st upphävas.

Enligt 7 kap. 4 § 2 st FBL kan om ändrade förhållanden inträtt efter servitutets tillkomst, servitutet ändras, om det skulle innebära en väsentlig fördel för den tjänande eller härskande fastigheten utan att för den andra medföra olägenhet av betydelse.

Servitut får vidare enligt 7 kap. 5 § 2 st FBL upphävas om till följd av ändrade förhållanden servitutet inte behövs för den härskande fastigheten eller nyttan av servitutet är ringa i jämförelse med belastningen på den tjänande fastigheten.

Det finns ett påtagligt allmänt intresse av ökad och snabbare järnvägstrafik. För att möjliggöra ökad trafik och ökad hastighet på järnvägen måste risken för olyckor i möjligaste mån elimineras. Överfarer av denna beskaffenhet måste med hänsyn till risken för olyckor anses hindra ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten. Det får anses vara uppenbart att en obevakad plankorsning som vid km 54+ 354 utgör en allvarlig säkerhetsrisk och hindrar ett ändamålsenligt utnyttjande av järnvägsfastigheten.

Gångtrafik

Mark- och miljödomstolen noterade vid syn den 13 april 2022 övergången 54 + 354 utifrån den av Trafikverket, vid synen, angivna hastighetsbegränsningen på platsen 75 km/h, och siktkravet tre gånger hastigheten uttryckt i meter, dvs. 225 meter, mätt 5 meter utanför yttre räl på båda sidor om järnvägen söderut och norrut. Vid syn på platsen och mätning i kartverktyg kan domstolen dra slutsatsen att siktkravet är uppfyllt.

Samhällets moderna krav på trafiksäker och väl fungerande tågtrafik innebär att ändrade förhållanden har inträtt sedan servitutets tillkomst. Det är en väsentlig fördel för järnvägsfastigheten att ersätta befintligt körservitut över obebodad övergång, med en gångfälla där siktförhållanden är tillfyllest. Det innebär även en ökad säkerhet för gångtrafik för fastighetsägaren. Det betyder en säker gångtrafik till sjöstugan och att området vid Sjön Övre Fryken kan nyttjas för bad och rekreation så som tidigare. Servitut för gångtrafik med erforderliga säkerhetsanordningar bedöms inte medföra olägenhet av betydelse för järnvägsfastigheten (7 kap. 4 § 2 st FBL).

Det noterades vid synen att överfarten är den enda praktiskt användbara för boende i byn Bäckan, och den används av 12 hushåll för att nå strand, bad och båtar. Därmed ökar säkerheten generellt, för undvikande av s. k. spårspring.

Skogen

I Lantmäteriets protokoll PR7 framgår att åtkomsten av skogsmarken mellan sjön och järnvägen får lösas ”som på alla övriga liknande situationer genom tillfällig plankorsning som anordnas av Trafikverket. Det gäller vid planerade gallringar och övrig avverkning”.

L.H. är självverksam skogsägare, och bedriver ett småskaligt skogsbruk på den aktuella skogsremsan mellan sjön och järnvägen. För Hallberg är det ej aktuellt att använda skördare och skotare på det aktuella området. Hallberg kan ta med motorsåg, oljor, och drivmedel och genom gångfällan och nå den aktuella skogsdelen för att ta hand om nedfallna träd. Vid transport av virke/ved från skogsskiftet över järnvägen krävs anmälan till Trafikverket.

Ur ett fastighetsperspektiv kan motsvarande lösning med anmälan till Trafikverket och överfart för skördare och skotare ske på det aktuella skiftet. Enligt Trafikverket fungerar det bra för andra skogsägare.

Domstolen bedömer att den av Lantmäteriet beslutade lösningen för åtkomst av skogsmarken är godtagbar.

Det föreligger således förutsättningar enligt 7 kap. FBL att ändra servitutet till gångtrafik med gångfålla.

Efter domstolens prövning vad avser ändring av servitutet enligt 7 kap. FBL, prövas tillåtligheten av åtgärderna enligt 5 kap. och därefter 3 kap. FBL. Med fastighetsreglering, förstås ändring av servitut i det aktuella fallet.

Villkor vid fastighetsreglering 5 kap. 4-8 §§ FBL

Bestämmelsen i 5 kap. 4 § 1 st. FBL innehåller det s.k. båtnadsvillkoret som ska vara uppfyllt för att fastighetsreglering ska få ske. Det fordras enligt bestämmelsen att fastighetsregleringen leder till en lämpligare fastighetsindelning eller eljest lämpligare markanvändning samt att fördelarna av regleringen överväger kostnader och olägenheter därav. Vid prövning av båtnadsvillkoret, 5 kap. 4 § FBL, ska hela regleringsföretaget beaktas. Egentligen ett vinstvillkor för båda berörda fastigheterna.

Enligt 5 kap. 5 § 1 st. FBL får fastighetsreglering genomföras endast om den är nödvändig för att sökandens fastighet förbättras. Om syftet med fastighetsregleringen kan uppnås genom olika utföranden ska enligt 5 kap. 6 § 2 st. FBL det utförande väljas som medför minsta olägenhet utan att fördelarna med regleringen oskäligt försämras.

I 5 kap. 8 § FBL stadgas slutligen bl. a. att vid fastighetsregleringen ska iakttas att fastighet efter regleringen får sådan sammansättning att den inte i mindre grad än före regleringen lämpar sig för sitt ändamål och att fastigheten inte ändras så att dess graderingsvärde minskas väsentligt. Här ska även trafiksäkerhetsaspekter tas in i bedömningen.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning avseende villkoren i 5 kap. FBL. Det ändrade servitutet innebär bättre förutsättningar för en säkrare järnvägstrafik. Det innebär att järnvägsfastigheten förbättras och fastighetsregleringen är enligt domstolens mening nödvändig för att förbättra järnvägsfastigheten (5 kap. 5 § FBL).

Genom ändring av servitut från körväg till gångtrafik löses de kostnader och olägenheter som har framförts av makarna Hallberg med avsaknad av ordnad väg till egen badplats, båtplats och sjöstuga och till skogsskiftet får vägas mot de fördelar som regleringsföretaget medför (5 kap. 4 § FBL). Vid prövningen, som får ske skönsmässigt, ska enbart beaktas sådana fördelar eller olägenheter som är att hänföra till fastighetsindelningen eller markanvändningen. Även t.ex. trafiksäkerhetsaspekter kan dock tas in i bedömningen. För järnvägsfastigheten innebär upphävande av servitut för fordonstrafik och ändring av servitut till gångtrafik en betydande förbättring. Sammantaget bedömer domstolen att båtnad uppstår av åtgärden.

Vid bedömningen av om fastigheten Lysviks-Bäcken 1:26s graderingsvärde minskas väsentligt får hänsyn tas till resultaten av fastighetsregleringen för den enskilda fastighetsägaren (5 kap. 8 § FBL). Fastighetsbildningskommitténs uttalande i förarbetena till fastighetsbildningslagen (jfr Landahl-Nordström, Fastighetsbildningslagen, 2 uppl. s 194) att en femprocentgräns bör gälla för jordbruks- och skogsbruksfastigheter. Kommittén framhöll också att det vid tillämpning av minskningsregeln (d.v.s. storleksvillkoret) ska göras en helhetsbedömning av vad åtgärden totalt innebär. Procentregeln blir därvid bara en av många faktorer som får inverka på bedömningen. Vid prövning av minskning av graderingsvärde för en jordbruksfastighet vid upphävande av servitut för rätt till väg över järnväg, fann Högsta domstolen (se NJA 1998 s.62) att en graderingsvärdeminskning om 12 % inte var väsentlig.

I förrättningen och i målet har det inte framlagts någon värdering avseende graderingsvärdet på Lysviks-Bäcken 1:26 och domstolen får göra en skönsmässig

bedömning. Härvid bedömer domstolen att avsaknad av väg och den lösning med tillfällig plankorsning som ordnas av Trafikverket till skogsskiftet mellan sjön och järnvägen inte medför att fastighetens graderingsvärde minskar i väsentlig omfattning.

Allmänna villkor och skyddet för jordbruksnäringen - 3 kap. 1 § 5 och 6 § FBL

Lysviks-Bäcken 1:26 är en jordbruksfastighet och vid fastighetsreglering får inte åtgärden medföra någon olägenhet av betydelse för jordbruksnäringen. Domstolen bedömer att fastighetsregleringen och därvid ändring av servitutet är till övervägande nytta för järnvägstrafiken, som är ett allmänt intresse, och åtgärden får även ske om det inte innebär nytta för jordbruksnäringen. Hinder mot fastighetsregleringen föreligger således inte heller enligt 3 kap. 5 § och 3 kap. 6 § 1 st. FBL. Lysviks-Bäcken 1:26 är även efter fastighetsregleringen en varaktigt lämplig fastighet för bostads-, jordbruks- och skogsbruksändamål och uppfyller villkoret i 3 kap 1 § FBL. Järnvägsfastigheten Lysviks-Bäcken 1:18 är fortsatt lämplig som järnvägsfastighet enligt 3 kap. 1 § FBL.

Proportionalitetsbedömning

Domstolen konstaterar att beslutet om ändring av servitut rätt från väg vid obehövad övergång till gångtrafik med gångfålla är väl ägnat att tillgodose det avsedda ändamålet, det vill säga, en trafiksäkrare järnvägslösning för att minimera olyckor. Det ligger i samhällets intresse att minimera olyckor vid järnvägsövergångar och även utveckla järnvägens effektivitet och lönsamhet. Genom att ändra servitutet förbättras järnvägsfastigheten påtagligt. Ändamålet kan inte uppnås på ett mindre ingripande sätt. Den fördel (ökad trafiksäkerhet) som vinnas med beslutet står i rimlig proportion till den skada (förlust av möjligheten att ta väg med fordon över järnvägen till strand, båt och badplats, sjöstuga samt väg till skog för transport av virke) som ingreppet förorsakat klaganden. Nämnade intrång och olägenhet för Lysviks-Bäcken 1:26 är, enligt domstolens bedömning, inte oproportionerligt sett till fördelen av trafiksäkrare järnväg genom ändrat servitut till gångtrafik med gångfålla. Mark- och miljödomstolen anser således att vad de klagandena har anfört om proportionalitet inte kan leda till att förstahandsyrkandet kan bifallas.

Intrångsersättning

Lantmäteriet har beslutat att tillerkänna makarna Hallberg en ersättning om 250 000 kr för att båthusområdet på fastigheten Lysviks-Bäcken 1:26 inte kan nyttjas med hänsyn till stängning av järnvägsövergång km 54 + 354. Med hänsyn till vad makarna Hallberg har yrkat samt att mark- och miljödomstolen finner att servitutet ska ändras till gångtrafik upphävs Lantmäteriets beslut i den del som avser intrångsersättning om 250 000 kr avseende plankorsningsservitutet vid korsning km 54+354. Ändring av servitutet till gångtrafik och möjlighet att ta ut skog efter anmälan innebär en säkrare överfart över järnvägen jämfört med befintlig obevakad överfart. Mark- och miljödomstolen bedömer därför med beaktande av ovanstående att någon marknadsvärdeminskning inte sker på härskande fastighet. Lantmäteriets ersättningsbeslut för båthus om 250 000 kronor upphävs i den delen.

Lantmäteriet har beslutat att intrånget för upphörandet av rätt till överfart över järnvägen km 54+800 ersätts med en schablonersättning om 2 000 kr till härskande fastighet. Lantmäteriets beslut vad avser ersättningen om 2 000 kr är inte överklagat och beslutet ska därmed fortsatt gälla i den delen.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 17 maj 2022.

Titti Heina

Marianne Larsson Carlbring

Domstolens avgörande har beslutats av rådmannen Titti Heina, ordförande, och tekniska rådet Marianne Larsson Carlbring.



Hur man överklagar

MMD-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rätts-tillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och

miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se