



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060101

DOM
2012-10-25
Stockholm

Mål nr
F 10815-11

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2011-12-02 i mål nr F 1614-11, se bilaga A

KLAGANDE OCH MOTPART

J B
Ombud: B E

KLAGANDE OCH MOTPARTER

1. V L
2. H L
3. G M
Ombud för 1-3: G W

MOTPARTER

1. L B
2. N C

SAKEN

Anläggningsförrättning berörande fastigheterna Xoch Y samt XY, XX och YY i Norrköpings kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Med upphävande av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Lantmäteriets beslut 2010-05-28 i ärende nr E076372 att ställa in förrättningen.
2. Mark- och miljööverdomstolen avvisar de yrkanden avseende rätt till väg som J B har framställt i andra och sista hand.
3. Med ändring av mark- och miljödomstolens dom befrias V L,

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

H Loch G M från skyldigheten att betala J Bs
rättegångskostnader där.

4. J B ska betala V Ls rättegångskostnader i mark- och
miljödomstolen med 100 000 kronor, jämte ränta enligt 6 § räntelagen på detta belopp
från den 2 december 2011 till dess betalning sker. Av ersättningen utgör 80 000 kronor
ombudsarvode.

5. J B ska betala V Ls rättegångskostnader i Mark- och
miljööverdomstolen med 57 000 kronor jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen
från dagen för denna dom till dess betalning sker. Av ersättningen utgör 45 000 kronor
ombudsarvode inklusive mervärdesskatt.

6. V Ls, H Ls och G Ms yrkande att
N C ska förpliktas utge ersättning för deras rättegångskostnader avslås.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

J B har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska meddela tillstånd enligt anläggningslagen för bildande av servitut för utfartsväg utan begränsningar på den befintliga utfartsvägen från Y över X, XY och XX samt återförvisa ärendet till Lantmäteriet för erforderlig handläggning enligt yrkandet.

Han har *i andra hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska förklara lagligt att han har en på urminnes hävd grundad rätt för fastigheten Y att utan begränsningar använda befintlig väg över X, XY och XX som utfartsväg samt att domstolen återförvisar ärendet till Lantmäteriet för att närmare bestämma utformningen av rättigheterna.

Han har *i sista hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska förklara att ägaren av Y för all framtid äger rätt till utfartsväg utan begränsningar om tre meters bredd på den befintliga utfartsvägen från Y över X, XY och XX.

För det fall Mark- och miljööverdomstolen finner att mark- och miljödomstolen borde ha prövat även hans i andra och sista hand framställda yrkanden har han yrkat att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen.

Han har vidare yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska tillerkänna honom full ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen.

Han har slutligen yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

V L, H L och G M har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Lantmäteriets beslut. De har i samband därmed yrkat att Mark- och

miljööverdomstolen ska befria dem från att utge ersättning för J Bs rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen och att J B förpliktas utge ersättning för deras rättegångskostnader där.

De har slutligen yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

Parterna har bestritt varandras yrkanden.

UTVECKLANDE AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

J B

Bestämmelsen i 49 § anläggningslagen är tillämplig och det finns förutsättningar för upplåtelse av rätt att använda den befintliga vägen för färd med personbilar på grund av de omständigheter som redovisas i mark- och miljödomstolens dom.

Omständigheterna medger emellertid upplåtelse av rätt att använda vägen även för tyngre fordon och upplåtelsen ska inte begränsas till trafik med endast personbilar. På fastigheten Y finns en permanentbostad. Det är därför nödvändigt att upplåtelsen avser all trafik som är väsentlig för ett normalt hushåll, som fordon för räddningstjänst, hantverkare, sop- och slamtömning, snöröjning m.m. Det har i målet inte visats annat än att stenvalvsbron på fastigheten XY klarar även tyngre fordon än personbilar. Upplåtelsen medför inte synnerligt men för fastigheten

XY. Om mark- och miljödomstolens dom står fast blir fastigheten Y i princip osäljbar. Det är i målet visat att Z sedan 1868 har använt vägen över XY.

Eftersom hans förstahandsyrkande endast delvis vunnit bifall i mark- och miljödomstolen har det ålegat domstolen att pröva hans övriga yrkanden. Att så inte skett är rättsstridigt.

V L, H L och G M

Bestämmelsen i 49 § anläggningslagen är inte tillämplig ifråga om upplåtelse som avser redan befintlig väg som är av betydelse även för annan fastighet. J

Bs överklagande ska därför lämnas utan bifall redan på denna grund.

Det är uteslutet att låta tung trafik färdas genom den känsliga miljön på XY . Räddningstjänst m.fl. myndigheter anser sig inte längre kunna föra tyngre fordon över fastigheterna och på den ifrågavarande stenvalvsbron. Begränsningen till personbilstrafik tillgodoser inte ändamålet att upplåtelsen ska vara av stadigvarande betydelse. Fastighetsbildningslagen och anläggningslagen ger inte heller stöd för att en sådan begränsning kan ske.

Olägenheterna avser vidare inte endast verkningar av tung trafik utan även den trafik som sker löpande under dygnet genom personbilstrafik. Trafik så nära bostadshus utgör ett synnerligt men. Stenvalvsbron är inte byggd för motortrafik utan avsedd för gångtrafik och körslor med häst och vagn. Motortrafiken har orsakat skador som kan medföra rasrisk. Bron är utsatt för en pågående förstörelse i anledning av den trafik J B bedriver på fastigheten XY. Förfarandet utgör också ett brott enligt lagen om kulturminnen. Länsstyrelsen har i yttrande bedömt att förslaget att bilda servitut för väg över bron är ytterst olämpligt från kulturmiljösynpunkt. Lantmäteriet har bedömt att det sökta alternativet skulle innebära stort intrång på XY och har gjort en riktig bedömning genom sitt beslut att ställa in förrättningen.

Vad gäller J Bs andrahands- och sistahandsyrkanden så är yrkandena framställda som alternativ till förstahandsyrkandet och yrkandena kan inte gälla vid sidan av varandra. Vid bifall till förstahandsyrkandet finns inte anledning pröva de alternativa yrkandena. Fastigheten Y har inte någon gällande rätt till väg över XY.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**Prövning enligt 49 § anläggningslagen**

Den fråga som nu i första hand är föremål för prövning avser upplåtelse enligt 49 § anläggningslagen av rätt för fastigheten Y att använda en befintlig väg över fastigheterna X, XY och XX.

Sedan den 1 januari 1998 kan enligt 49 § anläggningslagen även rätt att använda befintlig väg upplåtas om det är av väsentlig betydelse för att tillgodose fastighets behov av väg. Sådan upplåtelse får endast ske om det av särskilda skäl är lämpligare än att bilda en gemensamhetsanläggning eller att ansluta fastigheten till en redan bildad anläggning. Upplåtelse får inte heller ske om det medför synnerligt men för den upplåtande fastigheten eller annan fastighet som har rätt att använda vägen.

I motiven förtydligades att 49 § anläggningslagen ska kunna användas för att tillgodose flera fastigheters behov, alltså även om vägen är av betydelse för annan fastighet (prop. 1996/97:92 s. 69). Den aktuella ansökan kan således prövas mot 49 § anläggningslagen.

Mark- och miljööverdomstolen har hållit sammanträde och syn. Utredningen i målet är i allt väsentligt densamma som vid mark- och miljödomstolen. Ytterligare frågor har ställts till V L och sakkunniga vittnet L J. Länsstyrelsen har yttrat sig i målet angående risken för skador på kulturmiljön och behovet av skyddsåtgärder.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Fastigheten Y används för permanent boende och det är uppenbart att fastigheten har behov av väg och att det är av väsentlig betydelse att tillgodose behovet. J B har i Mark- och miljööverdomstolen anfört att det är

väsentligt att upplåtelsen även avser trafik med tyngre fordon än personbilar, såsom fordon för räddningstjänst, hantverkare, sop- och slamtömning, snöröjning m.m.

Mark- och miljödomstolen har med begränsning till personbilar funnit att även övriga förutsättningar för upplåtelse enligt 49 § anläggningslagen är uppfyllda samt att det inte finns hinder på grund av synnerligt men för de upplåtande fastigheterna X, XY och XX.

Mark- och miljööverdomstolen delar bedömningen att fastigheterna X och XX inte drabbas av synnerligt men vid upplåtelse av yrkad rätt till väg samt finner att detta gäller även vid trafik med fordon som är tyngre än personbilar. Mark- och miljööverdomstolen finner att inte heller rättigheten för YY, att nyttja vägen för utfart, drabbas av synnerligt men.

Vad gäller fastigheten XY har mark- och miljödomstolen bedömt olägenheterna som måttliga om upplåtelsen begränsas till persontrafik. Om upplåtelsen ska avse även tung trafik bedömdes olägenheterna för XY inte oväsentliga.

Vid synen har Mark- och miljööverdomstolen kunnat iaktta att vägen över XY går mycket nära byggnaderna och slingrar sig mellan dessa på ett sätt som i hög grad försvårar framkomligheten. Den trafik som passerar över fastigheten innebär därför betydande olägenheter och belastning för denna, även om det nu endast är fråga om trafiken till och från Y. Olägenheterna bekräftas av vad som i övrigt framkommit i målet. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att dessa olägenheter inte kan minskas på något avgörande sätt genom ombyggnad av vägen över XY i befintlig sträckning. I sammanhanget kan inte heller helt bortses från problemen vad avser stenalvsbron.

Sammantaget medför olägenheterna ett sådant intrång att fastigheten XY drabbas av synnerligt men och att rätt till väg enligt 49 § anläggningslagen därför inte kan upplåtas.

J Bs andrahands- och sistahandsyrkanden

J B ansökte hos Lantmäteriet om upplåtelse enligt anläggningslagen av rätt att använda befintlig väg. Lantmäteriet har att pröva ansökan mot de bestämmelser som finns i anläggningslagen. Inom ramen för den prövningen får lantmäteriet enligt 17 § anläggningslagen förordna om fastighetsbestämning i enlighet med 14 kap. 1 § fastighetsbildningslagen. Vid prövning av fråga om fastighetsbestämning kan Lantmäteriet ha att ta ställning till om det finns rättigheter på grund av urminnes hävd eller överenskommelser om rättigheter. Möjligheten att förordna om fastighetsbestämning i mål om anläggningsförrättning finns dock endast om det behövs för den pågående prövningen. Eftersom synnerligt men uppkommer för XY och hinder finns för en grund att i ärendet förordna om fastighetsbestämning. Lantmäteriet har inte heller prövat de yrkanden J B har framställt i andra och sista hand. J Bs yrkanden i andra och sista hand ska mot denna bakgrund nu avvisas.

Sammanfattande bedömning

På grund av den bedömning Mark- och miljööverdomstolen gjort ska Lantmäteriets beslut att ställa in förrättningen fastställas. Med hänsyn till att J Bs yrkanden i andra och sista hand avvisats saknas vidare skäl att pröva om mark- och miljödomstolen gjort fel genom att inte ta upp yrkandena till prövning.

Rättegångskostnader

Enligt 31 § anläggningslagen äger bestämmelserna om rättegången i 16-18 kap. fastighetsbildningslagen motsvarande tillämpning vid fullföljd av talan mot anläggningsbeslut av lantmäteriet. I 16 kap. 14 § fastighetsbildningslagen stadgas att domstolen får, efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna besluta att sakägare som förlorar målet ska ersätta annan sakägare dennes rättegångskostnad i enlighet med vad som i övrigt föreskrivs i 18 kap. rättegångsbalken.

J B har förlorat målet vad avser V Ls talan. Mark- och miljööverdomstolen finner därför att V L ska befrias från skyldigheten att betala J Bs rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen och att det är skäligt att förpliktiga J B att ersätta V L dennes rättegångskostnader i målet. De kostnader som V L yrkat ersättning för i mark- och miljödomstolen är rimliga och om beloppen i Mark- och miljööverdomstolen är parterna eniga.

Eftersom det i målet konstaterats att YY inte drabbas av sådant synnerligt men som hindrar upplåtelse enligt 49 § anläggningslagen, finner Mark- och miljööverdomstolen att J B inte bör förpliktas att betala H Ls och G Ms rättegångskostnader i målet, men finner inte heller skäligt att H L och G M ska betala J B för dennes rättegångskostnader i målet. Detta innebär att H L och G M ska befrias från att betala J B rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen och att vardera parten vad avser denna del av målet ska stå för sina egna rättegångskostnader.

V L, H L och G M har yrkat att även

N C ska förpliktas utge ersättning till dem för deras rättegångskostnader i målet. Med hänsyn till hans begränsade sakägarintresse i målet finner Mark- och miljööverdomstolen att yrkandet ska avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv och Vibeke Sylten, tekniska rådet Jan Gustafsson samt hovrättsassessorn Anita Seveborg, referent. Domen är enhällig. Föredragande har varit Gunilla Stener.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2011-12-02
meddelad i
Växjö

Mål nr F 1614-11

KLAGANDE

J B

Ombud: B E

MOTPART

1 V L

2. H L

3. G M

Ombud för 1 - 3: G W

4. N C

5. L B

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Lantmäterimyndigheten i Norrköpings kommun beslut den 28 maj 2010, ärendenr.
E076372

SAKEN

Anläggningsförrättning berörande fastigheterna X och Y samt
XY, XX och YY i Norrköpings kommun, Östergötlands
län

Dok.Id 193023

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: MMD.vaxjo@dom.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-12:00 13:00-16:30

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver det överklagade inställelsebeslutet och visar målet åter till Lantmäterimyndigheten i Norrköpings kommun för fortsatt handläggning.

V L, H L och G M ska solidariskt ersätta

J B för rättegångskostnader med nittioettusenfyrahundra (91.400)

kronor inklusive moms för ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker. Av beloppet utgör 18 280 kronor mervärdesskatt.

BAKGRUND

Ägaren av fastigheten Y, J B, har i ansökan, som ingavs till Lantmäterimyndigheten i Norrköpings kommun den 12 december 2007, yrkat att få rätt att använda utfartsväg i befintlig sträckning från Y över X, XY och XX till allmänna vägen. Lantmäterimyndigheten har den 28 maj 2010 beslutat att ställa in förrättningen. Som skäl för beslutet har angivits bl.a. följande. Lantmäterimyndigheten bedömer det som helt ostridigt att det är av väsentlig betydelse för Y att utfartsfrågan löses. I dagsläget åker ägaren till Y över XY och nyttjar den fornminnesklassade bron. Lantmäterimyndigheten bedömer att trafik på bostadsfastigheten XY måste betraktas som synnerligt men för boende på XY. Trafiken går tätt inpå husen, billjus lyser rakt in i fönster, gårdsbilden bör skyddas. Vidare finns klara och entydiga yttranden från länsstyrelsen beträffande bevarande av bron och att den inte bör nyttjas för trafik. Sammantaget gör lantmäterimyndigheten den bedömningen att villkoren i 49 § anläggningslagen inte är uppfyllda. Beträffande urminnes hävd har lantmäterimyndigheten konstaterat att det inte finns en så lång sammanhållen hävdad rätt som 90 år.

J B har överklagat lantmäterimyndighetens beslut.

YRKANDE

J B yrkar **i första hand** att mark- och miljödomstolen ska pröva lagligt att meddela tillstånd för bildande av servitut för utfartsväg enligt anläggningslagen på den befintliga utfartsvägen från Y över X, XY och XX samt att domstolen återförvisar förrättningen till fastighetsbildningsmyndigheten för erforderlig handläggning.

J B yrkar **i andra hand** att mark- och miljödomstolen ska pröva lagligt att B har en på urminnes hävd grundad rätt för fastigheten Y att använda befintlig väg över fastigheterna X, YX och XX som utfartsväg samt att domstolen återförvisar ärendet till fastighetsbildningsmyndigheten för att närmare bestämma utformningen av rättigheterna.

J B yrkar i **tredje hand** att mark- och miljödomstolen måtte förklara att ägaren av Y för all framtid äger rätt till utfartsväg om tre meters bredd på den befintliga utfartsvägen från Y över X, XY och XX.

V L (fastigheten XY och H L och G M (fastigheten YY) bestrider samtliga av J B framställda yrkanden.

N C (fastigheten X) medger för sin fastighets räkning B s yrkanden.

L B (fastigheten XX), som inte är närvarande vid huvudförhandlingen, har i tidigare yttranden uppgivit att han anser att Bs överklagande ska lämnas utan bifall.

J B samt V L, H L och G M yrkar ersättning för rättegångskostnader.

PARTERNAS TALAN

J B har som grund för sin talan anfört:

Fastigheten Y bildades genom avsöndring 1919. I samband med detta avtalades rätt till fri utfartsväg över Johannesdal. Även ägarna till fastigheten XYX fick använda den vägen. Den aktuella vägen har dock nyttjats som utfartsväg sedan mitten av 1800-talet.

1936 byggdes en bro upp mot Tuna by. Från det året valde ägarna till XYX en annan väg, som gick norrut. Från Y har det emellertid aldrig funnits någon annan väg än den över Johannesdal, varför det heller aldrig har nyttjats någon annan väg. Det är av väsentlig betydelse för fastigheten Y att det finns en utfartsväg. Eftersom vägen har använts under en lång tid, och av B från år 1979, kan den inte sägas medföra synnerligt men för övriga berörda fastigheter. På grund

av det sagda föreligger det med stöd av 49 § anläggningslagen förutsättningar att bilda servitut i enlighet med yrkandet.

Om mark- och miljödomstolen skulle finna att det inte föreligger förutsättningar med stöd av 49 § anläggningslagen att bilda servitut har B i vart fall rätt till vägen på grund av urminnes hävd. Det krävs inte att vägen använts i 90 år för att urminnes hävd ska föreligga utan det räcker att den använts under två mansåldrar. Har det tidigare funnits rätt på grund av urminnes hävd finns det, enligt praxis, inget hinder mot att åberopa urminnes hävd även efter det att jordabalken trädde i kraft 1971.

För att tillgodose behovet av väg för Y är det av väsentlig betydelse att den befintliga utfartsvägen får användas. Med hänsyn till att vägen nyttjats under avsevärd tid och att den utgör den enda befintliga utfartsvägen från fastigheten är det lämpligare att upplåta en rätt att nyttja vägen än att bilda en gemensamhetsanläggning. En upplåtelse medför inte några men för upplåtande fastigheter eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen.

Den aktuella stenvalvsbron är inte fornminnesskyddad utan enbart registrerad. Bron mår bra av att användas.

Användandet av den aktuella vägen som utfartsväg för B skulle inte innebära en totalskada för Ls fastighet. Ls gård används inte som hästgård.

B tjänar 250 - 300 000 kr per år. Fastigheten Y är belånad för ca 1 miljon. Marknadsvärdet torde inte i någon större omfattning överstiga en miljon kronor. B saknar helt ekonomisk förmåga att bekosta en ny väg som, enligt den av L ingivna utredningen, kan komma att kosta uppemot 1,5 miljoner kronor. Att få rätt till utfart över Ls fastighet är således av synnerlig betydelse för Y. Något allvarligt men kan inte heller uppstå för ägaren av XY eftersom vägen använts sedan urminnes tider. Helt klart står också att det endast är B som behöver utnyttja den aktuella vägen.

Grunden för tredjehandsyrkandet är att det genom det faktiska nyttjandet av den omtvistade vägen under synnerligen lång tid uppstått en servitutsliknande rätt att nyttja den omtvistade vägen (jmf NJA 1968 s 411).

V L m.fl. har som grund för sitt bestridande anfört:

Vad gäller 49 § anläggningslagen är den inte tillämplig vid upplåtelse även när andra fastigheter är inblandade. I detta mål är exempelvis L Bs fastighet inblandad.

Målet gäller ansökan om inrättande av fastighetsbildningsservitut och sådan servitutsrätt kan inte bildas om inte åtgärden sker i samband med en annan fastighetsbildningsåtgärd. Så är inte fallet i förevarande mål och rätteligen borde lantmäterimyndigheten redan på den grunden ha avvisat ansökan. Den sökta åtgärden kan inte botas i andra instans och därmed föreligger inte laglig grund för att pröva överklagandet i sak.

En gemensamhetsanläggning kan inte prövas av Mark- och miljödomstolen i första instans då det formellt ankommer på fastighetsbildningsmyndigheten att pröva en sådan ansökan enligt den s.k. lokaliseringsprincipen i 8 § anläggningslagen och därmed förknippade båtnads- och ersättningsvillkor, vilka inte ens är berörda i detta mål.

Utfartsvägen skulle dessutom innebära synnerligt men för fastigheten XY. Vad gäller behovet av utfartsväg för Y finns det redan ett slags servitut som ger rätt att använda den norra vägen.

Fastigheten XXX, numera Y, bildades 1919 genom en avsöndring från stamfastigheten YYY, numera fastigheten Y. Med avsöndringen medföljde enligt parternas avtal en för alltid gällande rätt till utfart över stamfastigheten, den i målet benämnda norra vägen, och inte över XY m.fl. fastigheter. Denna rätt är att se som en servitutsrätt eller ett avtalsservitut mellan berörda parter.

Det är en missuppfattning från klagandens sida att den genom avtalet tillförsäkrade vägen över stamfastigheten skulle avse den fram till mitten av 1960-talet befintliga stigen till XY, vilket framgår redan av ordalydelsen i avtalet.

Den s.k. norra vägen till och genom Tuna by har använts för fordonstrafik av tidigare ägare till XXX (numera Y) fram till början av 1970-talet.

Det föreligger inte urminnes hävd till den omtvistade vägen. Det bestrids att det funnits en utfartsväg utmed Johannesdal före det att J B började köra där. Den rätt till väg som fanns gällde utfart över den norra stamfastigheten, vilket är den väg som i målet kallas den norra vägen. Den norra vägen ledde till Tuna by och den har använts av alla som bott på fastigheten Y. Utmed Johannesdal har det visserligen funnits en gångstig, men den är inte något som kan kallas för väg. 1979 började J B ensam arbeta för att få i ordning sin utfartsväg till Johannesdal. Detta gjordes delvis under protester. V L, H L och G M anser att utfartsvägen har blivit ett bekymmer, som förvärrades av den stenbro som finns på fastighet XY. Stenbron är idag förklarad som ett fast fornminne och är därmed skyddsvärd.

Av fotografier från 1950-talets början framgår att det bara fanns en stig till XY och av fotografi från 1960 framgår att det då endast fanns en mycket smal passage mellan dåvarande ladugården och logen. På den ekonomiska kartan från 1946 är den norra servitutsvägen mellan Tunatorp och Tuna by införd. Detta förhållande är förenligt med den 1936-11-19 upplåtna nyttjanderätten för C H för väg till Tuna by. Det fanns sålunda en bilväg från Y till Tunatorp och vidare mot Tuna by och den allmänna vägen. Nämnda förhållande med Tunas bro inritad framgår även av karta upprättad 1819 avseende ”Tuna Rusthåll” och jämväl av karta över fastigheten från 1840. Påståendet att någon bro inte funnits före 1936 är sålunda felaktigt. Under alla förhållanden fanns nämnda bro redan 1820 och framåt i tiden och år 1936 sker en ombyggnad eller möjligen byggs en ny bro för att säkerställa förbindelsen med hänsyn till biltrafikens utveckling.

Vad klaganden anfört om de båda förrättningarna 1919 och 1936 visar att det inte föreligger en sådan hävdetid och att privaträttsliga överenskommelser med olika enskilda personer från tid till annan aldrig kan grunda en urminnes hävd. Härtill kommer att den rättighet som följde på grund av avsöndringen 1919 avsåg vägen till Tuna by och att det inte före Bs förvärv funnits en använd genomfartsväg på XY.

En urminnes hävd kan dessutom aldrig gå utöver föremålet för rättigheten, i detta fall den stig som fanns på annans fastighet mot XY. Utredningen visar att till början av 1970-talet fanns en vägförbindelse mellan klagandens fastighet till Tuna by för vidare färd mot den allmänna vägen.

Den väg som klaganden efter sitt förvärv iordningställt för sitt brukande kan med hänsyn till lagstiftningen aldrig innefattas i begreppet urminnes hävd enligt äldre jordabalken.

Vad gäller stenvalvsbron så hänför sig B till idag icke relevanta uppgifter vad avser dess skydd som fast fornminne. Av B ingivet yttrande från antikvarie M S framgår att bron uppvisar påtagliga tecken på att stenar förskjutits från ursprungligt läge och dennes slutsats är att detta beror på att bron utsätts för betydligt tyngre trafik än vad den är avsedd för.

Det är uppenbart att ett genomförande av Bs vägplaner skulle spoliera områdets höga kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen redovisade enligt Riksantikvarieämbetets beslut 1997-08-18 en rapport rörande områden av riksintresse ur kulturmiljösynpunkt. Området där Johannesdal ingår har fått benämningen ”Riksintresse KE 94”. Klassningen riksintresse innebär att området har ett värde av betydelse såväl för länet som för hela riket. I rapporten framhålls att detta riksintresse skyddas av miljöbalkens bestämmelser i 1 och 3 kapitlet. Rapporten hänvisar även till lagen om kulturminnen och skyddsbestämmelser i 1 kap 1 §.

Bs ansökan är i strid med dessa angivna lagbestämmelser och ett genomförande skulle inte vara möjligt utan att berörda myndigheter funnit skäl att i sådant fall upphäva det ovan beskrivna skyddet för kulturmiljön i området i fråga.

Genomförande av ett vägprojekt för att klara tunga fordon av den typ klaganden använder samt för transporter för renhållning, slamtömning och brandförsvaret kräver att en sådan anläggning görs i enlighet med Vägverkets rapport 2001-01, och därmed drabbas Johannesdal av en totalskada.

Det är förvisso riktigt att fastigheterna inte används som hästgårdar idag men detta fick upphöra på grund av klagandens vårdslösa körningar med risk för skada på såväl djur som människor. L m.fl. ville 1991, då hästverksamheten inleddes, ha ett möte med B för att försöka få en ändring till stånd men B ville inte ens diskutera detta. Så snart denna otillbörliga och farliga trafik upphör kommer man att kunna återgå till vad som tidigare var fallet.

V L m.fl. har sammanfattningsvis anfört följande.

Villkoren i 49 § anläggningslagen är ej uppfyllda då deras fastigheter och XY i synnerhet drabbas av synnerligt men vid ett tillåtande av servitutsväg på och invid deras fastigheter.

Med hänsyn till högsta domstolens avgörande i mål NJA 1992 s. 42 ifrågasätter de om 49 § anläggningslagen över huvud taget kan tillämpas när det är frågan om upplåtelse av en redan befintlig väg. De bestrider att det föreligger en på urminnes hävd grundad rätt för Y att använda befintlig väg genom fastigheterna ifråga och ej heller föreligger en synnerligen lång tid av nyttjande till vägen som skulle ge en påstådd servitutsliknande rätt till vägen.

L m.fl. gör gällande att tredjehandsyrkandet med ändrad bredd av vägen till dess reella innebör egentligen är en ansökan om anläggande av ny väg eller åtgärder med befintlig väg i enlighet med 46 – 56 §§ anläggningslagen. Sådan ansökan skall upptas av lantmäterimyndigheten i första instans genom ansökan dit för prövning av de i anläggningslagen uppställda villkoren samt de samråd som skall ske enligt

bland annat 12 kap. 6 § miljöbalken. Alternativt är yrkandet rättsligt sett att hänföra till en fastställelsetalan och får i sådant fall prövas inom ramen för en sådan talan.

L m.fl. anser därför att detta yrkande inte kan prövas i målet utan bör avvisas.

L B har i skriftligt yttrande i målet anfört i huvudsak följande.

Han yrkar att överklagandet ska lämnas utan bifall. Han ansluter sig till vad V L anfört till stöd för att det inte föreligger urminnes hävd för B att använda den sökta servitutsvägen. Trafiken skapar stora olägenheter.

Enligt B är det naturliga vägvalet att J B använder den tidigare farbara vägen till Tuna by. Han är dock beredd att mot ersättning upplåta mark över sin fastighet för att B ska få en direkt utfartsväg över XX, fram till den allmänna vägen.

BEVISNING

Klaganden

Klaganden J B har som skriftlig bevisning åberopat generalstabskarta från 1887, karta från 1889, lantmäterihandlingar avseende avsöndringen av XXX, flygfoton från 1950-talet, fotografi taget i anslutning till Bs förvärv av Y samt sakkunnigutlåtande från S K Svensk Broinspektion AB.

Vid sammanträde har förhör hållits med J B, samt vittnesförhör med R J, S O, A-B J, N-G G och B K.

Motparterna

Motparterna V L, H L och G M har som skriftlig bevisning åberopat utredning från Åbergs Åkeri & Entr. AB, kostnadsberäkning av nybyggnad av väg till Lilla Tunatorp, skrivelse från A och A J, utlåtande 2011-01-25 från S-O K, Utlåtande 2011-01-24 från

L J Vägverkets rapport 2001-01 ”Projektering och byggande av enskilda vägar”, beslut 2011-06-17 av Kronofogdemyndigheten, lägesrapport den 25 augusti 2011 från S-O K, utlåtande den 12 september 2011 från Edelbergs fastighetsbyrå, utdrag ur NTÖD samt fotografier från 1950- och 1960-talet.

Vid sammanträde har förhör hållits med V L, H L och G M samt vittnesförhör med R M A J, S-O K, L J, S Å och B A.

J B har berättat i huvudsak följande. Han flyttade till fastigheten 1979. Han hade genom mäklaren kontakt med lantmäteriet och länsstyrelsen angående vägen till fastigheten. Han fick då tag i kontraktet där det står ”för alltid fri utfart” och han fick av lantmäteriet veta att detta gäller som ett servitut. Han nöjde sig med detta.

Det fanns ingen annan väg från hans fastighet. När han köpte fastigheten fanns det bara en stig norrut. Det blev diskussion mellan honom och V L angående upprustningen av stenalvsbron. Han tog kontakt med lantmäteriet som rådde honom att ansöka om servitut innan han bekostar en bro på annans mark. Han yrkade från början hos lantmäteriet bara på att få servitut för vägen över Johannesdal. Lantmäteriet kontaktade honom och sa att han behövde ha ett yrkande till för att de skulle kunna pröva hans ansökan. Han yrkade då även på servitut norrut där stigen går. Efter ett år tog lantmäteriet kontakt igen och sa att han var tvungen att återkalla ansökan angående den norra vägen, vilket han gjorde.

Hans trekammarbrunn måste tömmas av en slambil. Slambilen slutade köra efter att sagt till chauffören att inte köra över stenalvsbron. Slambilen har sedan dess kört över åkern några gånger. Nu har den slutat köra helt.

Tidigare ägare av fastigheten, H och N, har besökt honom någon gång. De ville se hur det såg ut nuförtiden. De berättade att den rätta utfartsvägen för XYX var över Johannesdal. Enligt dem fanns det ingen bro mot Tuna by före 1936. Det fanns bara ett vadarställe.

Han har inga resurser att finansiera en ny väg. Om han får servitut på vägen över Johannesdal och bron behöver underhåll kan han tänka sig att hjälpa till med kostnaderna.

Så som trafiken är nu kan han inte tänka sig att stenvalvsbron tar någon större skada. Det är bara hans fru, han och någon enstaka besökare som kör där. Det är besvärande att Ls lägger ut stenar vid vägen. I övrigt tycker han att relationen fungerat bra. Det stämmer att han polisanmält V L för att dennes hund anfallit honom.

R J har berättat i huvudsak följande. Han kom i kontakt med B när denne bad honom att röja snö på vägen från Johannesdal till Bs fastighet. Han tror att detta var 1981. Han känner inte till någon alternativ väg till Bs fastighet. Hans traktor är ca 2,4 meter bred och plogen är 2,3 m bred. Han vet inte när bron vid Tuna by kom till. Han har hört att det förr i tiden fanns ett vadarställe där.

S O har i huvudsak berättat följande. Han var ute och tittade på stenvalvsbron för cirka ett år sedan. Hans förslag är att man gör en pågjutning med någon form av brobetong på bron. Det bygger på att man fördelar ut lasten på varje sida. Man får då utseendemässigt en liten förhöjning av bron, men det bör gå att dölja. Man får antagligen ta bort lite av det översta materialet innan gjutning. Man får då vara försiktig så man inte förstör stensättningen. Innan detta bör man göra en fogning så att stenarna fixeras. Efter det kan man skrapa bort ett tunt lager och sedan göra gjutningen. Bron kan komma att höjas cirka 15 cm. Det kan bli aktuellt med en stensättning av natursten i kanten av bron. Betongen kommer inte att synas och inom några år kommer det att smälta ihop. Han har jobbat med gamla murar och andra stensättningar. Han har inte gjort exakt ett sådant här jobb innan. Kostnaden för broarbetet kan bli cirka 120 000 - 130 000 kr.

När de var och tittade på bron så var han inte nere under bron. Om stenar under brovalvet lossnat kan man behöva ta bort ett större lager ovanpå bron och lyfta upp

stenarna, detta kan medföra en lite högre kostnad. Uppskattningsvis kan det röra sig om ytterligare 20 000 kr för detta arbete.

A-B J har berättat i huvudsak följande. **J B** är hennes bror. Hon har ofta varit på hans fastighet. Hon var där redan någon vecka efter att han köpte den 1979. Hon färdades då över Johannesdal, samma väg som man färdas idag. Hon känner inte till någon annan väg till **Bs** fastighet.

N-G har berättat i huvudsak följande. Han känner **B** sedan skoltiden och de har umgåtts sedan dess. Hans familj besökte **Bs** familj hösten 1979 och de kom den vägen som de alltid åkt, dvs. över Johannesdal. Det finns ingen annan utfartsväg från **Bs** fastighet än vägen över Johannesdal. Han är mycket säker på det eftersom han varit där under alla årstider och de har rört sig omkring på fastigheten.

B K har berättat i huvudsak följande. Hon bor på **XYX** sedan 1974. De första åren hade de fastigheten som sommarnöje men våren 1976 köpte de stället av hennes mans farbror, **E K**, och flyttade dit permanent. Hon har hört att man 1936 ändrade utfartsvägen från **XYX**. Förut gick vägen via **Bs** fastighet och vidare genom Johannesdal. Det var fråga om en väg för häst och vagn alltså två hjulspår, ingen bilväg. Fram till 1936 var den enda utfartsvägen från **XYX** via Johannesdal. Även från **Bs** fastighet har man åkt över Johannesdal. **E K** köpte senare mark av en granne och byggde en egen väg och avsade sig rätten att köra över Johannesdal. Hon har inte hört att det skulle funnits en bro mot Tuna By före 1930-talet. Hon har pratat med en granne som är 80 år som berättat att det fanns ett vadarställe där man kunde gå över bäcken.

V L har berättat i huvudsak följande. **XY** har funnits i familjens ägo sedan 1920-talet. Han är uppväxt på Johannesdal. Varje helg sedan 1964 har han varit på Johannesdal. De flyttade tillbaka till Johannesdal 2001. Nu är han ensam bofast där. Den väg som i målet kallas norra servitutsvägen har funnits. Han och hans dotter har ridit där på 1970-talet. Fram till 1979 har **Y** varit sommarbostad och trafiken har inte varit särskilt omfattande. Det har varit fråga om

personlig rätt att åka över Johannesdal inte ett servitut. Det har varit konflikter redan på 1950-talet. Sedan B flyttade dit har det också varit kontroverser bl.a. med hänsyn till att trafiken från Bs sida varit vårdslös.

När han var ung fanns det en väg som gick förbi Y och norrut. Han har själv åkt bil på den vägen. Han har även ridit och gått där. På 1950-talet användes både vägen förbi Johannesdal och den norra vägen för biltrafik. R M som tidigare bott på Y använde det som sommarbostad. Han använde vägen förbi Johannesdal mycket lite. De hade en överenskommelse om att R M fick använda vägen då denne inte brukade den permanent.

Stenvalvsbron är från 1886. Tidens tand har påverkat bron. B har i vinter kört över bron med en traktor som väger 6,5 ton. Om bron rasar utgår han ifrån att det är han som är ansvarig. För att stenvalvsbron ska fungera måste den belastas över hela körbanan, vilket inte är fallet nu. En av stenarna i valvet är felkonad. Han har följt stenarna och noterat att stenarna förskjutits med 3-4 cm varje år. Bron är ett fornminne varför han inte vidtagit något underhåll.

Vägen genom Johannesdal går genom en trädgård. Vägens bredd är 2,4-2,6 m vilket ska räcka för att komma fram med bil. De har lagt ut stenarna för att man inte ska köra på gräset vilket har hänt. B kör fort på vägen och med strålkastare som lyser rakt in i sovrummen. Det är en osäkerhetskänsla hela tiden. Han byggde en ny bro vid sidan av stenvalvsbron för att spara stenvalvsbron. Bron revs sedan för att länsstyrelsen ansåg att den inte passade in. Bron var dessutom för smal och den höll på att börja sjunka. Bron användes i ungefär två år och höll för en traktor.

H L har berättat i huvudsak följande. Hon är uppvuxen i Stockholm och de har haft Johannesdal som ett sommarställe. Hon har varit där med sina föräldrar och varit där på somrarna och helgerna. Hon flyttade dit 1991. Hon och hennes pappa har hållit på med hästar med vilka de ridit runt på de vägar som finns. Hon vet att den norra vägen funnits. Hon har ridit där. Johannesdal är en idyll. Hon och hennes bror kommer en dag att ta över gården och vill bevara den som den är. Vägen norrut var som två hjulspår. Vid Ms tid, men även senare, red de upp

den vägen och runt. Den norra vägen var väl synlig, den var tydlig. Granskogen var som en ridå och vägen fanns bakom. De red genom och kom ner mellan bostadshuset och logen och sedan fortsatte vägen över bron mot Tuna.

Hon har följt stenvalvsbron och kan se att den håller på att rasa. Den är enkelt byggd och är betydligt mer förfallen idag än när de red över den. Detta har naturligtvis med fordonstrafiken att göra. Redan vid första mötet med B sa han att bron skulle rivas. Hon har satt sig in i reglerna för kulturminnesskydd för att bevara bron. Om bron rasar går den förmodligen inte att återskapa. Hon har tagit kontakt med länsstyrelsen för att höra om man kan få den skyddad. Bron har ett fullgott skydd sedan några år tillbaka. De kör aldrig med bil över bron.

Hon äger fastigheten YY, och hon behöver aldrig köra genom Johannesdal för att komma ut på den allmänna vägen. Trafiken från Bs sida är vårdslös. Han visar ingen respekt för att det finns folk eller djur på vägen. Sikten är dålig och man kör nära husen. När man från Bs fastighet passerat logen och kör över stenvalvsbron är det fri sikt i in mot deras hus med strålkastarljus rakt in genom fönstren. Stenarna de har lagt ut har lagts ut med gott avstånd från vägkanten för att B ansåg sig ha rätt att köra på gräsmattan. De har lagt ut stenarna för att markera var man kör. Vägen är lika bred eller smal som den alltid har varit. Trafiken upplevs som ett intrång oavsett om trafikanterna kör varsamt. Trafiken går så nära husen att det är en stor belastning. Vägen är ett stort men för Johannesdal. Förr använde man vägen på ett helt annat sätt.

Till en fastighet för permanent boende måste det finnas en väg av viss bredd. En sådan väg kan inte anläggas genom Johannesdal. Vägen genom Johannesdal går nära och runt husen och den är krokig. De har ingen annan nytta av vägen än att de kan gå på den. Det blir en totalskada för fastigheten med den typen av trafik. Det blir även framtida belastning. Till en fastighet måste det finnas en väg som klarar tung trafik. Att anlägga en sådan väg är oerhört kostsamt. Granngården har byggt en väg på 450 m och anslutit till en större väg. Dessa 450 meter har delvis gått på en äldre väg. Den vägen har kostat 500 kr/meter. Det är en väg med 3,5 meters bredd. Slambilen behöver 3,5 meter vägbredd. Slambilen tömde sist Bs fastighet

genom att köra över åkern. Sist slambilen körde över Johannesdal var före 2006. Till hennes fastighet kan slambilen köra, den vänder när den kommit till hennes fastighet.

G M har berättat i huvudsak följande. Han tycker **H Ls** beskrivning är heltäckande. Han vill tillägga att **B** betar sig som att det är fråga om en motortrafikled. Han har upplevt att det blivit hotfullt från **Bs** sida när det inte blivit som **B** tänkt sig. Det har varit obehagligt.

R M har berättat i huvudsak följande. Hans familj köpte **Y** 1968 av **N** och hade stället som sommarställe tills han sålde det till **B** 1979. De använde enbart den väg som fanns när de köpte stället, dvs. vägen genom Johannesdal. Det fanns en antydning till väg även norrut, men den var inte körbar. De såg den aldrig nyttjas varken med fordon eller med häst. Den tidigare ägaren **N** hade bara gått eller cyklat över Johannesdal varför den vägen inte var i så bra skick. Marken intill vägen till Johannesdal ägdes av **R B**. Han, **R B** och **V L** delade på kostnaderna för vägunderhållet. Han minns inte att han skulle tagit fram handlingar om rätten till utfart vid försäljningen av **Y**. Att vägen över Johannesdal skulle användas av köparen ansågs som självklart. Köpehandlingarna finns inte längre kvar. Han minns inte att de överhuvudtaget pratade om vägar vid försäljningen. Han träffade **B** på banken i Norrköping men minns inga detaljer om det korta mötet.

A J har berättat i huvudsak följande. Han flyttade in på **XYX**

1961 och bodde där i cirka 2 år. De hyrde av **E K**. Det fanns en ”gärdesväg” dvs. traktorspår och en bra gångstig mellan **Z** och där han bodde. Det var **A N** som bodde i **Z** och som gick där dagligen till sitt arbete. Det var en fin gångstig. Någon gång kördes där med traktor och häst. Han vet inte varför gångstigen fanns eller hur länge den kan ha funnits. Från **XYX**

till Tuna by fanns en bilväg som gick över en bro. Han vet inget om den bron. Han skjutsade **A N** hem en gång med bil och körde då vägen mellan Johannesdal och **Z**.

S-O K har berättat i huvudsak följande. Han har besökt Johannesdal vid två tillfällen och besiktat stenvalvsbron. Han har noterat att en sten vid landfästet och två stenar vid valvet har förskjutit sig. Det saknas också räcken på bron vilket är nödvändigt om det ska vara trafik på bron. Det är svårt att sätta dit räcken på en sådan bro. Det är också ett problem att påfarten upp på bron är nästan 90 grader. För att lösa det krävs en hel del sprängning. Det finns risk för att hela bron eller delar av den kommer att rasa på grund av t.ex. vibrationer eller tjälskjutningar. Det finns inte många i landet som kan plocka ner bron och resa den igen. Om det går att hitta någon som kan utföra arbetet kan det kosta cirka 500 000 – 700 000 kr. Hans förslag är att bevara stenvalvsbron genom att begränsa framkomligheten på den.

L J har i huvudsak berättat följande. Han har i cirka 30 år reparerat broar både i Sverige och i utlandet. Han har arbetat både för Vägverket och för privatpersoner. Han har tittat på stenvalvsbron på Johannesdal och skrivit ett utlåtande.

V L kontaktade honom för ett par år sedan för att det blivit förändringar i hans bro. Han tittade på bron och såg att en sten mitt i körbanan och en vid sidan av bron släppt. Bron är inte byggd för fordonstrafik utan för häst och vagn. Han inspekterade den igen för cirka en månad sedan och såg då större förändringar på de aktuella stenarna. Detta kan ses okulärt. Bron kan ramla ihop i morgon eller hålla i tio år till, men den håller inte för tung trafik, dvs. fordon på 10-20 ton. Risken är större med större bilar för de kommer längre ut på kanterna. Han anser att bron ska bevaras i nuvarande skick, den är fin som den är. Han har aldrig hört talas om att man kan belägga en stenvalvsbro med betong. Ska man använda fogmassa måste bron betonginjekteras men då blir bron förstörd. Till en stenvalvsbro måste man använda speciellt bruk så att ”rörelse finns i fogarna”. Om man ska återställa bron skulle det kosta cirka 500 000 kr.

S Å har berättat i huvudsak följande. Han har erfarenheter av både sprängnings- och grävningsarbeten. Han blev kontaktad för att titta på vägen vid Johannesdal. För att göra den vägen framkomlig till Bs fastighet krävs en hel del arbete. Bredden måste ökas till 3,5 meter och för det krävs det sprängnings-

arbeten. Det finns en 90-graders kurva där sikten är minimal, där bör man ha plats för möte och försöka räta ut vägen lite. Det finns kravspecifikationer för enskilda vägar utfärdade av Vägverket, vilka man bör ta hänsyn till. Stenvalvsbron är inte gjord för dagens belastningar och klarar inte fordonstrafik. Han är osäker på om man kan hitta någon som kan lägga om en sådan bro, utan då blir det aktuellt att anlägga en ny bro, vilket han har räknat på i sitt utlåtande. Vägen går idag precis vid stalldörrarna. Om vägen ska göras om bör man göra om utgången på stallet vilket han också tagit upp i sin kalkyl. Vägen är byggd efter naturen, ska man bredda vägen kommer det att bli vassa sprängningskanter och fastigheten kommer inte att se lika pittoresk ut. Hans kostnadsförslag gäller sträckan från stallet vid Johannesdals fastighetsgräns ut till den allmänna vägen. Grävningsarbeten på kalkylen avser dikning, förberedelser inför sprängning och åtgärder efter sprängning.

B A har berättat i huvudsak följande. Stenvalvsbron på Johannesdal finns upptagen i fornminnesregistret sedan 1970-talet. Den har tagits upp på grund av att den anses vara en intressant lämning. Senare har gjorts en anmälan från länsstyrelsen till Riksantikvarieämbetet om att området, bl.a. bron, är intressant och ska bevaras så som den ser ut nu. Bron anses vara en viktig del av miljön på Johannesdal. Anmälan till Riksantikvarieämbetet innebär att länsstyrelsen anser att bron är intressant. Det är Riksantikvarieämbetet som bestämmer om man uppfyller kraven enligt kulturminneslagen. En sådan prövning har inte gjorts. En förutsättning för att det ska vara en fast fornlämning är att den är varaktigt övergiven. Bron används varför den inte är varaktigt övergiven. Den punkten är alltså inte uppfylld för att det ska vara fråga om en fast fornlämning.

Länsstyrelsens uppfattning är att miljön på Johannesdal är viktig att bevara utifrån dess kulturmiljö. Det är inte enskilda delar utan fastigheten som helhet som är viktig. De vill inte lyfta fram enstaka saker. Länsstyrelsen har fått en förfrågan om alternativa vägar, deras ståndpunkt är att en möjlig alternativ sträckning är norrut från Z. Hon var ute den 10 maj 2011 och tittade på bron. Det som var mest tydligt var att det var några stenar som rasat på den ena sidan av bron.

DOMSKÄL

Målet har den 2 maj 2011 överlämnats till mark- och miljödomstolen när fastighetsdomstolens verksamhet upphört. Mark- och miljödomstolen har hållit sammanträde med syn i målet.

Om det är av väsentlig betydelse för att tillgodose fastighets behov av väg, kan enligt 49 § första stycket anläggningslagen (AL) upplåtas rätt för fastighet att bygga väg över annan fastighet eller att använda befintlig väg. Enligt andra stycket samma paragraf får sådan upplåtelse inte ske om det medför synnerligt men för den upplåtande fastigheten eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen. Rättigheten ska upplåtas på sådant sätt att ändamålet vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad, 8 och 53 §§ AL. Vidare får enligt 49 § upplåtelse endast ske om det av särskilda skäl är lämpligare än att bilda en gemensamhetsanläggning. För upplåtelse av rätt att använda befintlig väg ska enligt 49 § tredje stycket och 50 a § andra stycket AL ersättning betalas främst med hänsyn till den slitning av vägbanan som beräknas uppkomma genom vägens användande.

Av förarbetena till 49 § AL framgår bl.a. följande. Det kan ifrågasättas om det alltid är mest ändamålsenligt att bilda en gemensamhetsanläggning när två eller flera fastigheter har behov av gemensam väg. Praktiska erfarenheter visar att skyldigheter mellan fastigheterna i enklare fall inte alltid behöver regleras. I förrättningsbeslut bör sålunda inte regleras mer än vad förhållandena kräver och parterna begär. Skulle problem uppstå kan parterna alltid komma tillbaka och få frågan reglerad efter en ny förrättning. Även andra särskilda skäl kan göra det lämpligare att en rätt till väg upplåts i stället för att en fastighet ansluts till en gemensamhetsanläggning, bl.a. i det fallet när behovet är stadigvarande men av mindre omfattning eller sporadiskt (prop. 1996/97:92, sid 68-69).

V L m.fl. har gjort gällande att 49 § AL inte är tillämplig i nu föreliggande fall eftersom flera fastigheter är inblandade. Domstolen prövar därför först frågan om 49 § överhuvudtaget är tillämplig.

Ansökan avser rätt till utfart från en bostadsfastighet bebyggt med ett enfamiljshus, vilket innebär att behovet är av mindre omfattning. Vägsträckan är också relativt måttlig. Ingen sakägare har i förrättningen yrkat på att en gemensamhetsanläggning ska inrättas. Mark- och miljödomstolen anser därför att det föreligger sådana särskilda skäl att en rätt att använda befintlig väg kan upplåtas enligt 49 § AL, förutsatt att övriga villkor för sådan upplåtelse är uppfyllda. Att den aktuella vägen används av flera fastigheter utgör inte hinder för sådan upplåtelse.

Det är ostridigt i målet att Y idag saknar annan utfart än den aktuella vägen. Av den bevisning som B åberopat i målet är det enligt mark- och miljödomstolen visat att lägenheten XXX (nuvarande Y), som bildats genom avsöndring 1919 från dåvarande YYY, aldrig haft någon annan utfart än den via XY. Utredningen i målet tyder på att det på platsen för nuvarande Y funnits byggnad eller byggnader även före 1919, bl. a. finns bebyggelse redovisad på den häradsekonomiska kartan (1868 – 1877). Den väg som tidigare funnits mellan Y och XYX, i målet benämnd ”den norra vägen” har enligt vad som framkommit i målet aldrig använts som utfartsväg för Y. Av utredningen i målet har också klarlagts att även fastigheten XYX (dåvarande stamfastigheten X) fram till 1936 använt vägen förbi Y och genom Johannesdal för utfart till allmän väg. Härav kan enligt mark- och miljödomstolen inte dras någon annan slutsats än att den vägrättighet på X, dåvarande YYY, som vid avsöndringen tillkom ägaren av Y, dåvarande YYY, inte kan ha avsett någon annan väg än den som löpte söderut mot Johannesdal. Vägen har således obrutet tjänat som utfart för bebyggelsen på nuvarande Y i vart fall från avsöndringen 1919 och troligen även från en tid dessförinnan. Domstolen konstaterar därmed att även om fastigheten Y inte har och inte haft en egen formell utfartsrätt över Johannesdal så har likväl denna väg använts som utfart från fastigheten obrutet under i vart fall cirka 90 år före förrättningsansökan. Det framgår också av uppgifterna i målet att utfartsvägen under hela perioden haft i stort sett samma sträckning genom nuvarande XY. Belastningen på denna fastighet av trafik från Z har således funnits obruten under mycket lång tid. Den förändring av belastningen som skett under denna tid har främst varit en följd av utvecklingen av fordon och transporter till och från en bo-

stad för permanentboende. Tidvis kan sådana transporter ha haft olika karaktär beroende på vem som ägt och bott på fastigheten. Det men som trafiken inneburit för den belastade fastigheten XY kan också ha förändrats över tiden, beroende på hur denna fastighet nyttjats. Vid avsöndringen av Z 1919 användes XY uppenbarligen som permanentbostad. Senare under en period har fastigheten använts för fritidsboende, för att återigen användas som permanentbostad från 2001. Fastigheten XY har genom fastighetsreglering utökats två gånger under den senaste 20-årsperioden.

Av vad som framkommit i målet har trafiken från och till Y på den aktuella vägen åtminstone fram till och med år 2007 fortgått utan problem. Av den av parterna åberopade bevisningen har inte framkommit att trafiken på den aktuella vägen före 2007 upplevts som något större problem av varken nyttjare av vägen eller upplåtare. V Ls uppgift om att det varit problem redan under 1950-talet har inte styrkts utan endast nämnts i allmänna ordalag. Detta är enligt mark- och miljödomstolen ett mått på de eventuella olägenheter som de faktiska trafikförhållandena föranlett. Slutsatsen härav är enligt domstolen att det intrång som ett normalt utnyttjande för i första hand personbilstrafik medför för XY är måttligt. I denna bedömning har beaktats att det förekommer liknande intern trafik inom Johannesdal. Fastighetens egna behov av att trafikera vägen över stenvalvsbron har tillkommit, eller i vart fall ökat, sedan mark väster om bron tillförts fastigheten så sent som 1991 och 2007.

Sammanfattningsvis och med stöd av den bevisning som åberopats i målet gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

Det är uppenbart att Y har behov av utfartsväg och att det är av väsentlig betydelse att detta behov tillgodoses antingen genom upplåtelse av rätt att bygga väg över annan fastighet eller att använda befintlig väg. Ansökan avser rätt att använda den befintliga vägen genom bl.a. fastigheten XY. Kostnaderna härför för B är begränsade jämfört med kostnaderna att anläggande av en ny väg i helt annan sträckning eller ny väg längs en delsträcka i kombination med utnyttjande av den befintliga vägen. Behovet av vägstandard är måttligt och inget ta-

lar emot att den befintliga vägen med normalt underhåll kan tillgodose detta behov. Mot detta ska ställas det intrång och de olägenheter som upplåtande fastigheter drabbas av. Av vad som framkommit i målet och av de iakttagelser som domstolen gjorde vid synen i samband med sammanträdet i målet gör mark- och miljödomstolen bedömningen att intrånget och olägenheterna är måttliga för XY och i stort sett obefintliga för XX och X. YY upplåter ingen mark för den aktuella vägen, men har rätt att använda den östra delen över XX för utfart. En upplåtelse enligt 49 § AL av rätt för fastigheten Y att använda den befintliga vägen för utfart till allmän väg innebär att vägen upplåts i dess nuvarande skick med den begränsning som vägens slingrande linjeföring och stenvalvsbrons begränsade bärighet innebär. Dessa begränsningar minskar väsentligt nyttan av vägen för Y, bl. a. genom att tunga fordon inte kan passera över stenvalvsbron. Rivning av bron och byggande av ny bro eller trumma tillåts enligt vad som framkommit i målet inte av länsstyrelsen.

Förstärkning av bron så att den klarar tung trafik innebär en mycket stor investering, som i så fall främst skulle få bekostas av ägaren av fastigheten Y. En sådan åtgärd kräver sannolikt även godkännande av länsstyrelsen, såsom tillsynsmyndighet enligt lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. Därtill kommer andra förstärkningar och förbättringar av vägen som är nödvändiga för en långsiktig användning av vägen för tung trafik. De ytterligare olägenheter som uppstår för främst fastigheten XY om även tung trafik tillåts på den aktuella vägen, jämfört med att trafiken begränsas till enbart personbilstrafik, är enligt mark- och miljödomstolen inte oväsentliga. Mot bakgrund härav samt med hänsyn till att det väsentliga behov av utfartsväg som föreligger för Y får anses tillgodosett även om rättigheten begränsas till att endast avse personbilstrafik, bör enligt domstolen rättigheten begränsas till att endast gälla personbilstrafik. Oinskränkt utfartsrätt ska således inte tillåtas.

Om rättigheten begränsas på sätt som angivits ovan minskas nyttan för Y. Kostnaderna för en sådan rättighet är mycket måttliga samtidigt som olägenheterna för XY är väsentligt mindre än om även tung trafik tillåts. En sådan begränsning utgör också en lämplig avvägning mellan det enskilda utfartsintresset

och det allmänna intresset att skydda bron och kulturmiljön. I praktiken föreligger en sådan begränsning redan idag då t ex sop- och slamtransporter inte sker på vägen.

Sammanfattningsvis gör mark- och miljödomstolen bedömningen att förutsättningar föreligger att enligt 49 § AL upplåta rätt för fastigheten Y att som utfart använda den befintliga vägen över X, XY och XX

för personbilstrafik. Det överklagade beslutet ska därför undanröjas och målet visas åter till lantmäterimyndigheten för fortsatt handläggning enligt de i denna dom angivna intentionerna. Vid denna utgång i målet prövar mark- och miljödomstolen inte de av B framställda andra- och tredjehandsyrkandena.

Rättegångskostnader

J B har yrkat ersättning för rättegångskostnader med dels 137 100 kronor, varav 135 420 kronor utgör ombudsarvode inklusive moms, dels 40 000 kronor, som avser del av förrättningskostnaden vid lantmäterimyndigheten för den inställda förrättningen. Ersättningsanspråken är endast riktade mot V L, H L och G M.

V L yrkar ersättning för rättegångskostnader med 100 000 kronor.

H L och G M yrkar tillsammans ersättning för rättegångskostnader med 55 250 kronor inklusive moms. Av beloppet utgör 27 125 kronor ombudsarvode till tidigare ombud i fastighetsdomstolen och 28 125 kronor utgör arvode till nuvarande ombud.

J B har vitsordat yrkad ersättning för arvode till nuvarande ombudet G W, men överlämnat till rätten att avgöra skäligheten av den yrkade ersättningen för tidigare ombud.

V L, H L och G M vitsordat Bs
yrkade ersättning för rättegångskostnader i fastighetsdomstolen och mark- och mil-

jödomstolen, men bestridit yrkandet avseende förrättningskostnaden hos lantmäterimyndigheten.

Bs yrkade ersättning för del av kostnaderna vid lantmäterimyndigheten avser kostnader som uppkommit innan ärendet hänskjutits till domstol. Sådan kostnad utgör inte ersättningsgill rättegångskostnad enligt 18 kap. rättegångsbalken. När det gäller Bs kostnadsyrkande i övrigt gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

Med denna utgång i målet kan anses att B vunnit i huvudsaken nämligen att hans fastighet ska ha en formell utfartsrättighet. Däremot motsvarar den föreskrivna rättigheten inte fullt ut hans ansökan som skäligen får anses avse en oinskränkt rätt till väg. Mot den bakgrunden finner domstolen det skäligt att han får sina kostnader i fastighetsdomstolen och mark- och miljödomstolen ersatta till två tredjedelar, d.v.s. 91 400 kronor.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 23 december 2011.

Bengt Johansson

Christer Svenson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bengt Johansson, ordförande, och tekniska rådet Christer Svenson samt de särskilda ledamöterna Brita Olsson och Ingemar Frejdh.