



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060203

DOM
2022-10-17
Stockholm

Mål nr
M 13323-19

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2019-11-13 i mål nr M 1606-14 och M 3032-17, se bilaga A

PARTER

Klagande

Trafikverket Region Nord

Ombud: Verksjurist M.B.

Ombud: Advokat A.S.

Motpart

A-C.F.

Ombud: Advokat
N.R.

SAKEN

Uppskjutna frågor gällande villkor om skadeförebyggande åtgärder och ersättning efter tidigare lagligförklaring av vägbankar för bro över Tjulån i Ammarnäs i Sorsele kommun

Dok.Id 1829537

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avslår A-C.F.s yrkande om avvisning av Trafikverkets i Mark- och miljööverdomstolen ingivna utredning avseende justerade kostnader för att höja byggnaderna på fastigheten A.
2. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på följande sätt.

Med upphävande av vad mark- och miljödomstolen under rubriken ”Villkor och ersättning” i domslutet förordnat ska gälla som villkor 1 för lagligförklaring i mål nr M 3032-17 och som villkor 4 för lagligförklaring och tillstånd i mål nr M 1606-14, förordnar Mark- och miljööverdomstolen att föreskriften om skadeförebyggande åtgärder ska ha följande lydelse.

Trafikverket ska som skadeförebyggande åtgärd utge 250 000 kr till A-C.F. som ersättning för del av kostnad att höja byggnaderna på fastigheten A. På ersättningen ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Mark- och miljööverdomstolen avslår övriga ändringsyrkanden.

3. Trafikverket förpliktas att betala ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen till A-C.F. med 427 850 kr, varav 312 500 kr avser ombudsarvode inklusive mervärdesskatt. På ersättningen ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

BAKGRUND

Trafikverket Region Nord (härefter Trafikverket) har med stöd av en vattendom för brokonstruktionen byggt en bro över Tjulån i Ammarnäs omkring år 1950.

Bron är anlagd med en nordlig och sydlig vägbank samt två brostöd med ett mellanliggande spann. Tillståndet omfattade inte de två vägbankarna.

Trafikverket utförde 2005 vissa åtgärder på vägen norr om Tjulån. Åtgärderna omfattade ny vägbeläggning, en refug och kantsten och asfaltbeläggning i anslutning till den befintliga busshållplatsen. Trafikverket sökte inte heller denna gång om tillstånd eftersom verket bedömde att varken allmänna eller enskilda intressen berördes.

Sedan fastighetsägare vid vägen anfört att den förmodade dämningen som väggåtgärderna medförde under höga flöden skulle kunna medföra skada, ansökte Trafikverket om tillstånd till vattenverksamhet i efterhand avseende väggåtgärderna och erosionsskydd m.m. samt lagligförklaring av den i det vägarbetet aktuella norra vägbanken (mark- och miljödomstolens mål nr M 1606-14). Mark- och miljödomstolen biföll Trafikverkets talan i deldom den 20 juni 2016 men sköt upp bl.a. frågan om eventuella villkor om skadeförebyggande åtgärder och kostnadsersättning till följd av höga flöden i Tjulån såvitt avser A-C.F.s fastighet A. Domstolen meddelade en utredningsföreskrift i vilken Trafikverket ålades att utreda möjligheter och kostnader för skyddsåtgärder för att begränsa påverkan på aktuell fastighet vid högt vattenstånd vid höga flöden i Tjulån.

Under handläggningen av den uppskjutna frågan ansökte Trafikverket även om lagligförklaring av den södra vägbanken (mark- och miljödomstolens mål nr M 3032-17). Mark- och miljödomstolen har i gemensam dom för de nämnda målen lagligförklarat den södra vägbanken samt beslutat om villkor för skadeförebyggande åtgärder såvitt gäller fastigheten A.

I villkoret om skadeförebyggande åtgärder anges att Trafikverket ska vidta skadeförebyggande åtgärder genom att höja byggnaderna på fastigheten A så att byggnadernas lägsta trädelar hamnar på åtminstone nivån +405,04 m.

Åtgärderna ska utföras i huvudsak i enlighet med det förslag till metod som Trafikverket har presenterat genom NYAB Sverige AB:s redogörelse av den 31 maj 2019 med bilaga.

Trafikverket har i detta mål överklagat mark- och miljödomstolens dom såvitt gäller frågan om skadeförebyggande åtgärder.

I domen angivna höjduppgifter hänförs till höjdsystem RH70.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har i första hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva meddelat villkor om skadeförebyggande åtgärder för byggnaderna på fastigheten A. I andra hand har Trafikverket yrkat att domstolen ska upphäva nämnda villkor och istället föreskriva att ersättning om 140 662 kr ska utgå till fastighetsägaren. I tredje hand har verket yrkat på inlösen av fastigheten enligt 31 kap. 16 § miljöbalken.

A-C.F. har bestritt samtliga yrkanden. Hon har för egen del uppgett att hon, för det fall Mark- och miljööverdomstolen upphäver villkoret om skadeförebyggande åtgärder, vidhåller de i mark- och miljödomstolen framställda ersättningsyrkandena men i vissa avseenden med justerade belopp enligt följande.

I första hand ska Trafikverket förpliktas att till henne utge ersättning för kostnaderna att själv låta utföra åtgärderna med 2 915 000 kr samt ersättning för merkostnader under tiden som reparationerna pågår med totalt 64 708 kr för alternativt boende, tillsynsresor, tidsspillan, lagring av möbler samt arbete med tömning av hus, flytt av möbler, städning och återställningsarbete. I andra hand ska Trafikverket förpliktas att till henne utge ersättning för minskat marknadsvärde till följd av översvämningsrisken med 1 782 000 kr samt ersättning för påtagligt minskat boendevärde med 360 000 kr, motsvarande 2 000 kr per månad i 15 år. I sista hand, för det fall att Trafikverkets yrkande om inlösen bifalls, ska Trafikverket förpliktas att till henne betala dels intrångsersättning med för närvarande 2 308 880 kr, dels ersättning med 371 250 kr för flyttkostnader, ersättningsbostad, magasinering av möbler och utrustning under två år,

anpassning av möbler och utrustning till nytt hus samt stämpelskatt. A-C.F. har yrkat att det totala ersättningsbeloppet ska räknas upp med senast kända konsumentprisindex, KPI, från den 8 juni 2022 avseende de vid huvudförhandlingen justerade beloppen (ersättning för kostnader att själv utföra åtgärderna, 2 915 000 kr, minskat marknadsvärde till följd av översvämningsrisken, 1 782 000 kr, och intrångsersättning, 2 308 880 kr) och från den 11 september 2019 för övriga belopp till och med dagen för Mark- och miljööverdomstolens dom. Hon har vidare yrkat ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills dess betalning sker.

Trafikverket har bestritt samtliga ovanstående A-C.F.s yrkanden.

A-C.F. har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLANDE AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört i huvudsak följande.

Grunder

Ersättning ska enligt 31 kap. 16 § miljöbalken betalas för skada som orsakas av vattenverksamhet på annans egendom. De anläggningar som nu tillståndsprövas innebär inte någon skada på fastigheten A varför det saknas behov av skadeförebyggande åtgärder och därmed grund för ersättning. Om Mark- och miljööverdomstolen skulle anse att det uppkommer en skada anser Trafikverket att den skadan redan har ersatts genom ersättning som erlagts till tidigare ägaren till fastigheten. För det fall Mark- och miljööverdomstolen skulle anse att det uppkommer en skada genom ökad översvämningsrisk till följd av anläggningarna, och det är en skada som inte redan har ersatts, är det fråga om en översvämningsrisk som föreligger även utan de åtgärder som nu prövas. Ersättning ska utgå för den skada som orsakas av vattenverksamheten, varken mer eller mindre. Eftersom fastighetsägaren även utan Trafikverkets åtgärder behövt vidta åtgärder så att byggnaden får en tillräcklig säkerhetsmarginal, kan Trafikverket endast ansvara för kostnad för att höja byggnaden

ytterligare motsvarande åtgärdernas dämningseffekt. Trafikverket ska således endast ersätta den merkostnad som det innebär att höja byggnaderna på fastigheten ytterligare 15 cm så att byggnadernas trädelar får en säkerhetsmarginal på 30 cm till högsta bedömda vattenstånd, dvs nivån +405,16 m. Den kostnaden uppgår till 140 662 kr. För det fall domstolen anser att Trafikverket ansvarar för hela kostnaden för skadeförebyggande åtgärder kan ett villkor om att utföra en höjning av byggnaden inte anses rimlig enligt 2 kap. 7 § miljöbalken eftersom kostnaden för att höja befintlig byggnad vida överstiger värdet på hela fastigheten. Föreskrivet villkor om skadeförebyggande åtgärder uppfyller inte heller kriterierna för hur tillståndsvillkor utformas. Fastigheten bör därför istället lösas in enligt 31 kap. 16 § första stycket miljöbalken.

Dämningseffekten av verksamheten

Utgångspunkten för bedömningen av påverkan från vägbankarna ska vara förhållandena vid dessas tillkomst, alltså omkring år 1950. Dygnsvärdet av högvattenstånd med 100 års återkomsttid HHQ-100 var då känt. Bron är vidare tillståndsprövad genom vattendomstolens dom 30 september 1949 och omfattas då inte av denna prövning varför den dämningseffekt som själva bron medför inte ska läggas till grund för bedömningen av översvämningsrisk till följd av Trafikverkets åtgärder.

Utpekandet av Natura 2000-området Ammarnäsdeltat, som föranlett att grustäktverksamheten upphört, har med största sannolikhet medfört att djupet i Tjulåns fåra minskat vilket inneburit ökade vattennivåer vid höga flöden. Även om det är svårt att bedöma effekten av att grusuttaget upphörde bör det ändå beaktas vid bedömningen av dämningseffekten och risken för skada till följd av vägbankarnas uppförande.

Trafikverket anser att den totala dämningseffekt av åtgärderna är 15 cm varav 12 cm beror på den södra vägbanken. Det har inte framkommit något skäl att ifrågasätta riktigheten i den bedömningen. Dock räknar mark- och miljödomstolen på oklara grunder istället med en dämningseffekt på 20 cm. Trafikverket åberopar alltså 15 cm som beräknats av WSP och dels inbegriper dämningseffekten av bron som redan är

tillståndsprövad samt den norra vägbanken för vilken det redan utgått en ersättning för skada på fastigheten.

Trafikverket utgår från en högsta vattennivå om +404,86 m som är den högsta beräknade nivån vilket är till fördel för fastighetsägaren och borde ge tillräcklig marginal för osäkerheterna i indata vid beräkningarna av högsta flöde i Tjulån,

Mark- och miljödomstolen har i sin bedömning av vattennivån utan Trafikverkets åtgärder utgått ifrån den lägsta uppskattningen av vattennivån vid högsta momentana hundraårsflöde, dvs +404,7 m. När domstolen sedan bedömer risken skada på fastigheten utgår den från det högsta uppskattade högsta vattennivån på +404,86 m. Att domstolen väljer olika bedömda vattennivåer i bedömningen innebär att påverkan av Trafikverkets åtgärder på risken överskattas betydligt. Självfallet ska samma högsta vattennivå vara utgångspunkt både för beräkningen av nivån utan Trafikverkets åtgärder och för bedömningen om dämningseffekten kan leda till en skada på fastigheten.

Trafikverket menar att det är orimligt och inte heller möjligt att beakta eventuella framtida effekter av klimatförändringar i skadereglering vid lagligförklaring eller tillståndsprovningar. Visserligen visar de flesta framtidsscenarioer att klimatförändringarna medför en ökad nederbörd, men det är mycket osäkert var och när den ökade nederbörden kommer att komma. Däremot visar scenarion från SMHI att 100- och 200-årsflödena kommer att minska i norra Sveriges inland, vilket innebär minskad risk för översvämningar då det är dessa flöden som orsakar de högsta vattennivåerna. Oavsett detta anser Trafikverket att det inte går att spekulera om vilken påverkan detta kommer att få för vattennivåerna i Tjulån vid den aktuella platsen och ska därför inte beaktas i bedömningen av risken för skada.

Bedömningen av skada

Trafikverket vill framhålla att vägbankarna anlades omkring 1950 och att det under 70 år inte skett någon skada på fastigheten A till följd av höga vattennivåer. Vidare har utredningen om skadeförebyggande åtgärder för översvänningsrisk

redovisat att det är brukligt att räkna med en säkerhetsmarginal om 30 cm över högsta förutsebara vattenstånd. Skälet till en säkerhetsmarginal är att kompensera för eventuella ökning av högsta vattennivå på grund av t.ex. vågor eller vind.

Trafikverket anser att bedömningen av behovet av skadeförebyggande åtgärder ska göras utan hänsyn till säkerhetsmarginaler eftersom det är den faktiska skadan som ska ersättas. Mark- och miljödomstolen utgick i sin bedömning från att huvudbyggnadens lägsta trädelar låg på höjden +404,84 m utifrån fastighetsägarens uppgift att de lägsta trädelarna låg 30 cm lägre än den inmätta boplansnivån på +405,14 m. Trafikverket anser att bedömningen ska utgå ifrån att husets lägsta trädelar ligger på nivån +404,88 m. Enligt uppgift från fastighetsägaren var vattennivån i källaren vid 1995 års översvämning 2 cm under byggnadens lägsta trädelar och den högsta uppskattade vattennivån vid översvämningen 1995 var +404,86 m. Det skulle innebära att de lägsta trädelarna befinner sig 26 cm under boplansnivån, vilket får anses överensstämma med fastighetsägarens uppgift om ca 30 cm.

Om skadan ska bedömas utan hänsyn till säkerhetsmarginal dvs utifrån det högsta förutsebara vattenståndet så kan det konstateras att samtliga modeller ger ett högsta vattenstånd under nivån +404,88 m där huset lägsta trädelar är belägna. Det högsta uppskattade vattenståndet på +404,86 m nådde enligt fastighetsägarens egen utsago inte upp till trädelarna och någon skada uppkom därför inte. Om man dessutom beaktar att dämningseffekten inräknar bron som inte omfattas av prövningen, samt att intrånget av vägbankarna, i vart fall av den norra, redan är reglerat tillsammans med att det bör få betydelse för bedömningen att Natura 2000-området medfört högre vattennivåer, kan det inte anses uppstå någon skada på fastigheten som kräver att Trafikverket vidtar skyddsåtgärder.

Det ska föreligga en faktisk skada för att ersättning ska utgå, likväl som det ska föreligga en risk för en faktisk skada för att krav ska kunna ställas på skadeförebyggande åtgärder. I aktuellt fall har åtgärderna som orsakar dämning i Tjulån vidtagits för 70 år sedan och det har ännu inte uppkommit någon skada.

För det fall bedömningen ska göras med säkerhetsmarginal anser Trafikverket att den bör vara 30 cm i enlighet med vedertagna normer för översvämningsskydd. Med beaktande av beräkningen av dämningseffekten på 15 cm skulle högsta vattenstånd utan Trafikverkets åtgärder vara +404,71 m. Med hänsyn till att husets lägsta trädelar ligger på nivån +404,88 m saknas 30 cm marginal även utan Trafikverkets åtgärder. Det föreligger således redan en skada eller risk för skada på fastigheten till följd av höga flöden i Tjulån eftersom fastigheten oavsett Trafikverkets åtgärder saknar en tillräcklig säkerhetsmarginal.

Om utgångspunkten för bedömningen är en nivå på +404,71 m (404,86 – broanläggningens dämning 0,15 m) är säkerhetsmarginalen bara 17 cm till husets trädelar på +404,88 m. För att säkerställa att fastigheten har en tillräcklig marginal för att skyddas mot översvämningar måste fastighetsägaren höja byggnaden med 13 cm även om Trafikverkets åtgärder inte vidtagits. Merkostnaden för att höja byggnaden ytterligare 15 cm för att få en säkerhetsmarginal på 30 cm uppgår till 140 662 kr.

Villkorets utformning

Enligt 31 kap. 31 § miljöbalken ska ersättning bestämmas i pengar att utges vid ett tillfälle. Bestämmelsen har sin bakgrund i 9 kap. 3 § äldre vattenlagen (1983:291), ÄVL. Enligt 9 kap. 1 § tredje stycket ÄVL ska den som är skyldig att ersätta en skada, om det är lämpligt, åläggas att utföra skadeförebyggande åtgärder.

Lämplighetsprövningen omfattar även frågan om sökanden bör åläggas att utföra åtgärden eller om sökanden ska förpliktas att utge ersättning för skadan med valfrihet att själv utföra åtgärden eller tillgodogöra sig ersättningen på annat sätt. Ett skäl som talar för att sökanden ska utföra åtgärden är att denne disponerar över erforderliga resurser att genomföra åtgärden.

Det förefaller rimligt att sökanden vid anläggningsarbeten till följd av ett tillstånd till vattenverksamhet har resurser att vidta även skadeförebyggande åtgärder med hjälp av de maskiner och personal som utför vattenverksamheten. I förevarande fall utfördes vattenverksamheten i fråga på 1950-talet och Trafikverket saknar resurser och kompetens att utföra åtgärder som höjning av byggnader eftersom Trafikverket bygger

och sköter driften av statliga vägar och järnvägar. Det får mot den bakgrunden anses olämpligt att föreskriva att Trafikverket ska vidta den skadeförebyggande åtgärden i form av en höjning av byggnaden.

Vidare ska tillståndsvillkor enligt praxis vara utformade så att det inte råder någon tvekan om vad som krävs av en tillståndshavare och det ska gå att objektivt fastställa när en överträdelse har skett. Av villkoret framgår att Trafikverket ska höja byggnaden till nivån +405,04 m och det ska göras enligt den metod som redovisats under huvudförhandlingen samt att en dialog ska föras med fastighetsägaren vars önskemål ska tillmötesgå så långt som möjligt. Det kan visserligen anses tydligt att villkoret är uppfyllt när huset är höjt till föreskriven nivå, men det finns flera komplicerade moment i det arbetet som inte regleras genom villkoret.

Att höja en byggnad innebär ett stort ingrepp i byggnadens konstruktion vilket självklart kan leda fram till situationer där det uppstår meningsskiljaktigheter mellan Trafikverket och fastighetsägaren hur dessa ska hanteras. Det kan vara frågor om kostnader eller om konstruktionen som är av mer estetisk än byggnadsteknisk karaktär. Det är dessutom tveksamt om Trafikverket kan ompröva villkoret enligt 24 kap. 13 § andra punkten miljöbalken på den grund att Trafikverket inte kommer överens med fastighetsägaren. Föreskrivet villkor kan därför inte anses uppfylla de krav på tillståndsvillkor som fastställts i praxis. Mot bakgrund av ovanstående kan det inte anses lämpligt att föreskriva att Trafikverket ska höja byggnaderna.

Inlösen och ersättning

Om Mark- och miljööverdomstolen ändå skulle anse att Trafikverket är ansvarigt för hela den skadeförebyggande åtgärden kan ett villkor om höjning av byggnaderna inte anses rimligt enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Den fastighetsvärdering som utförts av värderingsbyrån Svefa AB bedömer värdet mellan 1 100 000 och 1 300 000 kr. Kostnaden för att höja byggnaderna, förutsatt att det inte uppkommer komplikationer med hänsyn till byggnadens status, uppgår till 2 985 306 kr och eftersom det dessutom kommer att krävas ett tillstånd till vattenverksamhet tillkommer kostnaden för ansökan om vattenverksamhet om 531 250 kr. Den totala kostnaden för åtgärden uppgår

därmed till 3 516 556 kr. Kostnaden för åtgärden motsvarar således dubbla marknadsvärdet på fastigheten, vilket knappast kan anses som en marginell skillnad. Det kan inte anses rimligt att föreskriva ett sådant villkor.

Mark- och miljödomstolen ansåg att fastighetsägaren har ett beaktansvärt intresse att behålla fastigheten varför det inte finns förutsättningar för att föreskriva om inlösen enligt 31 kap. 17 § miljöbalken. Trafikverket ifrågasätter att 31 kap. 17 § miljöbalken är tillämplig i detta fall eftersom bestämmelsen, som har sin bakgrund i 3 kap. 8 § expropriationslagen (1972:719), syftar till en situation där en del av fastigheten redan är föremål för inlösen och verksamheten innebär att resterande del av fastigheten är praktiskt taget värdelös för fastighetsägaren. Frågan om inlösen ska istället bedömas enligt 31 kap. 16 § miljöbalken vilket framgår av bestämmelsens ordalydelse som anger att den som med stöd av tillstånd enligt 11 kap. genom inlösen eller på annat sätt tar i anspråk annans egendom eller vidtar en åtgärd som skadar annans egendom skall betala ersättning för vad som avstås eller skadas.

Bestämmelsen i 31 kap. 16 § miljöbalken motsvarar den som tidigare gällde i 9 kap. 1 § ÄVL. Vid prövningen av en vattenverksamhet kan domstolen föreskriva om inlösen när det krävs att en fastighet tas i anspråk för den ansökta verksamheten. Även om det inte uttryckligen framgår av bestämmelsen bör det inte finnas något hinder mot att det även föreskrivs om inlösen för en hel fastighet eller den del av en fastighet som kommer att skadas till följd av den ansökta verksamheten. För det fall det anses uppkomma en skada på fastigheten till följd av Trafikverkets åtgärder är det fråga om att hela fastigheten skadas genom översvämningens risk. Åtgärden för att undanröja en eventuell risk för översvämning innebär en kostnad motsvarande dubbla egendomens värde vilket inte kan anses rimligt och det måste anses tydligt att ett sådant fall bör utgöra ett typexempel på när inlösen kan bli aktuellt enligt 31 kap. 16 miljöbalken.

Tidigare erlagd ersättning

Mark- och miljödomstolen har bedömt att den ersättning som utgått till A.K. som var dåvarande ägare till fastigheten A enbart avsåg vägrätten för byggandet av bron och att det inte är visat att någon kompensation lämnats för den

vattenverksamhet som nu prövas. Det vägprojekt som föranledde ersättningen till A.K. omfattade både uppförande av vägbron och vägbankarna som en del av en omläggning av tillfartsvägarna till bro över Tjulån. Det framgår av en skrivelse som A.K. skickat till Vägförvaltningen att denne utöver ersättningen för vägrätten även bad om ersättning för att vägbanken skapade vattenansamlingar på dennes tomt. I vägkontraktet utgick utöver övrig ersättning för vägrätten på 19 kr en ersättning om 1 500 kr för olägenhet och intrång. Med hänsyn till att A.K. köpt fastigheten för 10 000 kr är det en anseilig ersättning som utgick. Eftersom det får anses klarlagt att ersättningen på 1 500 kr inte avsåg vägrätten anser Trafikverket att det måste varit fråga om ersättning för den dämmande effekt som vägbankarna hade på fastigheten. I vart fall måste ersättningen anses omfatta den norra vägbanken eftersom fastigheten gränsar till den delen av vägbanken.

A-C.F. har anfört i huvudsak följande.

Grunder

Mark- och miljödomstolens dom är korrekt och ska inte ändras. Domstolens resonemang om dämningseffekt och vattennivåer är snarare väl underskattande än tvärtom. Det har inte betalats ut ersättning tidigare till täckande av risken för översvämning genom vägbankarnas dämning. Trafikverkets uppskattning av kostnaderna för den skadeförebyggande åtgärden respektive fastighetens marknadsvärde är inte korrekt. Då hon har ett beaktansvärt intresse att behålla fastigheten är inlösen inte aktuellt.

Dämningseffekten

Mark- och miljödomstolen har funnit det rimligt att räkna med en maximal dämningseffekt om 20 cm, vilket är en alltför låg siffra. Domstolen har vid bedömningen tillmätt en avgörande betydelse till det förhållandet att beräkningar skett med tre olika modeller som gett likalydande resultat. Det är dock vad man kan förvänta sig, eftersom samtliga beräkningar skett med samma programvara HEC-RAS i olika

uppdateringar, i huvudsak samma terrängmodell och samma hydrologiska indata inklusive avbördningskurva.

Osäkerheten är inte på centimeternivå utan på decimeternivå, i synnerhet vid höga och extrema flöden. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (vars konsulter också använder HEC-RAS) har exempelvis använt kalibreringskravet 0,5 m för sina beräkningar.

Modellen överskattar vattenstånden vid medelvattenföring med 12 cm medan de vattenstånd som är aktuella vid översvämningar underskattas med minst 15 cm. Detta ökar osäkerheten på uppgifterna om vägbankarnas dämning vid extrema flöden.

Flödet vid HHQ-100 vid Gautsträsk har WSP beräknat till 682 m³/s. Det är märkbart mer än HQ2005 i tabellen. Man kan förvänta sig att avvikelser förstärks ytterligare och åt samma håll så att beräkningarna vid den vattenföringen ger vattenstånd som är mer än 15 cm för låga. Det är helt enkelt så att vid dessa extrema flöden blir vattenföringen mycket mer turbulent och kan delvis söka sig nya vägar som gör att förutsättningar i kalkylen som valts inte längre är de bästa.

Hon berättade under sanningsförsäkran vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen att vattnet i hennes källare stod ca 2 cm under golvbjälkarna. Bjälkarna är lätta att iaktta genom luckan i köksgolvet så det finns inte något utrymme för misstag. Eftersom utgångspunkten i målet bör vara att bjälkarnas underkant ligger på +404,84 m utgör hennes iakttagelse en säker hållpunkt för bedömning av vattenståndet 1995. Det av WSP modellerade flödet av HHW-1995-mom anger emellertid att nivån då endast var + 404,58 m som är väsentligt lägre än iakttaget vattenstånd. Detta får anses bekräfta att modellerna på ett väsentligt sätt underskattar dämningen. Med utgångspunkt från hennes uppgift ligger det nära till hands att utgå från att dämningen vid de högsta flödena är åtminstone ca 15 cm högre än den domstolen antagit.

Enligt WSP:s utredning var HQ-1995 252 m³/s medan det år 2005 var 249 m³/s. Att differensen 3 m³/s skulle ge sådana markanta skillnader i vattenståndet är orimligt. Vid 1995 års översvämning skar dessutom vattnet igenom norra vägbanken på ett långt

avsnitt mellan nedfarten till henne och korsningen till Tjulträskvägen. Det är inte orimligt att anta att det strömmade mer än 3 m³/s i den bortspolade sektionen. I Sweco:s utredning anges att Ortsbefolkningen ansett att nivåskillnaden nedströms/uppströms vid bron varit 30-40 cm. I målet har också framförts uppgifter om 60 cm dämning. Ett förhållande som också leder till underskattning av dämningen är domstolens utgångspunkt beträffande storleken på HHQ-100-mom som inte är tillräckligt säker.

När det gäller vägbankarnas dämmande verkan framstår alla beräkningar av vattennivåer som skulle ha förekommit uppströms om inte vägbanken anlagts som i hög grad osäkra eftersom det saknas tillräckligt underlagsmaterial. Klart är att huset har funnits på platsen långt innan vägbankarna byggdes utan att vatten nått trädelarna. Risken har ökat sedan vägbankarna byggdes. Att vattnet inte nådde trädelarna 1995 får helt tillskrivas att vattnet skar genom vägbanken.

Den grustäktsverksamhet i älven som upphört med Natura 2000-bestämmelserna bedrevs i huvudsak uppströms hennes fastighet. Det är därför mycket osannolikt att detta har haft en negativ inverkan på hennes situation. Däremot har grus ackumulerats i anslutning till vägbankarna, med följderna att de batymetriska uppgifterna är missvisande till hennes nackdel.

Bedömningen av skada

Risken för skada ska bedömas med hänsyn till samtliga kända förhållanden vid den tidpunkt då frågan om ersättning eller åtgärder avgörs. För övrigt beaktas all tillståndsgiven verksamhet, alltså även höjningar av vägbanken och anläggande av busshållplats, refug m.m.

Villkorets utformning

Trafikverket har gjort gällande att det saknar resurser för den skadeförebyggande åtgärden. Emellertid har Trafikverket uppenbarligen åtminstone samma möjligheter som hon har att träffa avtal med erforderliga entreprenörer. Mark- och miljödomstolen,

som hållit syn på platsen, har vidare bedömt att höjningen av byggnaden med tillhörande släntavslutning inte kommer att innebära någon påverkan som påkallar behov av ytterligare prövning av Natura 2000-tillstånd eller tillstånd till vattenverksamhet. Mark- och miljödomstolens bedömning framstår som riktig.

Ersättning och inlösen

För det fall villkoret om skadeförebyggande åtgärder upphävs ska Trafikverket förpliktas att utge ersättning i enlighet med hennes yrkanden. Som mark- och miljödomstolen funnit saknas förutsättningar att föreskriva om inlösen, i synnerhet då hon måste anses ha ett beaktansvärt intresse att behålla fastigheten. Till det kommer det kulturella intresset av att byggnaden kan bibehållas på platsen.

Tidigare erlagd ersättning

Det framgår i A.K.s brev till Vägförvaltningen att hans synpunkter avser tillägg till ett vägrättskontrakt och det är i ett sådant som parternas överenskommelse tagits in. Överenskommelsen kan därför inte förstås på annat sätt än att det var det intrång för utnyttjandet av vägrätten men inte dämning som ersättningen avsåg. Det framgår också att bron och vägbanken inte ens var byggd när brevet sändes. De ökade besvären med snöröjning från vägen var inte obetydliga. Det är inte orimligt att räkna med 5 – 10 snöröjningar i månaden under tiden oktober till april. Vid varje tillfälle handlade det om handskottning och tidsåtgång borde kunna uppskattas till 0,5 – 1 timme per tillfälle. Därtill kunde intrånget av snö och vattensamlingen på tomten framför dörren innebära men i den caféörelse som bedrevs i byggnaden.

UTREDNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Mark- och miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling i målet.

Trafikverket har i Mark- och miljööverdomstolen åberopat samma skriftliga bevisning som i mark- och miljödomstolen med tillägg av en utredning avseende justerade kostnader för att höja byggnaderna.

A-C.F. har i Mark- och miljööverdomstolen åberopat samma skriftliga bevisning som i mark- och miljödomstolen. I Mark- och miljööverdomstolen har på A-C.F.s begäran uppspelning skett av de förhör som vid mark- och miljödomstolen hållits med henne själv, C.B., R.M. och D.G.. Vidare har hållits tilläggsförhör med C.B. och vittnesförhör med J.F..

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Yrkande om avvisning av utredning

A-C.F. har yrkat att Trafikverkets justerade utredning avseende kostnader för att höja byggnaderna, som ingavs under handläggningen i Mark- och miljööverdomstolen, ska avvisas såsom för sent inkommen. Trafikverket har förklarat att uppdateringen motsvarar bl.a. den kostnadsökning om nio procent som A-C.F. åberopat. Den av Trafikverket ingivna utredningen innehåller inte några nya yrkanden eller omständigheter. Den justerar upp tidigare angivna belopp med hänsyn till den prisutveckling som skett sedan den senaste prövningen gjordes. Det saknas därför skäl att avvisa den ingivna utredningen.

Inledande bedömning

Mark- och miljööverdomstolen delar inledningsvis mark- och miljödomstolens bedömning att det finns ett fullgott underlag för att avsluta prövotiden och avgöra de uppskjutna frågorna om villkor för skadeförebyggande åtgärder och ersättning. Domstolen anser vidare liksom mark- och miljödomstolen att den ersättning som utgetts till tidigare fastighetsägare inte är sådan ersättning som avser vägbankarnas dämmande effekt vid översvämning. Trafikverkets yrkande om upphävande av mark- och miljödomstolens dom kan således inte bifallas av det skälet.

Skaderisken på fastigheten och Trafikverkets ansvar för denna ska, enligt Mark- och miljööverdomstolens bedömning, göras mot bakgrund av nu kända uppgifter om

förväntade vattennivåer och andra faktiska förhållanden. Villkor om skadeförebyggande åtgärder måste bestämmas efter det kunskapsläge som föreligger när dessa ska prövas. Däremot kan ändrade yttre omständigheter som tillkommit sedan anläggningarna uppförts och som inte Trafikverket råder över, såsom påverkan av ändrad grushantering på Tjulåns botten, inte föranleda ansvar för verksamhetsutövaren.

Av den återopade hydrauliska utredningen framgår att det höga vattenstånd där risk för skada på byggnaderna föreligger huvudsakligen uppstår på grund av den begränsade avbördningskapaciteten nedströms i Gautsträsk och Järnforsen.

Vägbankarna – inklusive bron – bidrar dock med en dämningseffekt som motsvarar en höjning av vattennivån med 15 cm. Att inkludera själva brokonstruktionens beräknade bidrag om 2 cm i dämningseffekten har godtagits av Trafikverket. Mark- och miljööverdomstolen anser, till skillnad mot mark- och miljödomstolen, att det saknas skäl att utgå från 20 cm dämningseffekt. Utredningen ger inte stöd för att det skulle vara fråga om en större dämningseffekt än 15 cm.

Nivån för de lägsta trädelarna på byggnaden har inte utretts exakt i målet. A-C.F. anger nivån till +404,84 m vilket baseras på dels boplansnivån som är ostridig, dels hennes uppgift om trossbottens höjd. Det senare måttet har varierat under målets handläggning och framstår inte som helt klarlagt. Trafikverkets uppgift om trädelarnas nivå på +404,88 m bygger på dels A-C.F.s uppgift om avståndet mellan trädelarna och vattnet vid översvämningen 1995, dels den beräknade allmänna vattennivån vid det tillfället. Den senare uppgiften är inte säkerställd genom mätning av nivån invid fastigheten vid tillfället för iakttagelsen och kan därför inte leda till en exakt slutsats om trädelarnas nivå. Vittnet J.F.s utsaga om visst bortspolning av vägbanan vid översvämningen 1995 påverkar inte bedömningen av rådande vattennivån vid tillfället. Trädelarnas nivå får enligt Mark- och miljööverdomstolens uppfattning anses vara i spannet +404,84 m till +404,88 m.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer vidare i mark- och miljödomstolens resonemang om att den nivå som ska utgöra utgångspunkt vid bedömning av behovet av skadebegränsande åtgärder är vattennivån +404,86 m. Det är ostridigt i målet att den nivån motsvarar den högsta beräknade nivån med hänsyn taget till klimatpåverkan.

För det fall skadeförebyggande åtgärd behövs är höjdsättning, eventuellt i kombination med igenfyllning av källaren, den lämpliga åtgärden. Mark- och miljööverdomstolen har därvid beaktat utredningen i målet med utvärdering av olika möjliga åtgärder. När det gäller åtgärden att höja byggnaderna på fastigheten är det, på en för översvämning utsatt plats som det här är fråga om, enligt domstolens mening rimligt att höjningen leder till en säkerhetsmarginal om 30 cm. Utredningen i målet ger stöd för en marginal av denna storlek.

Risken för skada på fastigheten

För att skada ska uppstå krävs att vattennivån når husets lägsta trädelar som enligt ovan ligger som högst på +404,88 m. Det innebär att fastighetens säkerhetsmarginal utan vägbankarnas dämningseffekt skulle ha varit 17 cm ($404,86 - 0,15 = 404,71$ och $404,88 - 404,71 = 0,17$). För det fall trädelarna befinner sig på den lägsta nivån i spannet återstår endast 13 cm marginal. Det kan konstateras att byggnaderna, som är belägna i ett område som är utsatt för översvämning, inte har en rimlig säkerhetsmarginal ens om Trafikverkets anläggning inte anlagts. Även utan vägbankarna och bron skulle vattenståndet vid högflödessituationer utgöra en påtaglig risk för skada. Vägbankarnas och bronns bidrag med 15 cm innebär förstås en ökad risk för skada då byggnadens trädelar vid det högsta vattenståndet skulle befinna sig under vattennivån alternativt endast upp till 2 cm över ytan. Mark- och miljööverdomstolens slutsats är att oavsett var i höjdspannet byggnadens trädelar ligger medför broanläggningens bidrag till dämningen en uppenbar förhöjd risk för skada. Det finns därför skäl för skadeförebyggande åtgärder. Som framgår längre fram i domen bör därför Trafikverket till viss del utge ersättning för dessa åtgärder. Däremot finns det inte skäl att A-C.F. ska ersättas för ett eventuellt minskat marknadsvärde på fastigheten till följd av att risken för skada ökat.

Villkor om skadeförebyggande åtgärd

Mark- och miljööverdomstolens uppfattning är, som ovan angetts, att om en skadeförebyggande åtgärd i form av höjdsättning ska vidtas måste den skapa en tillräcklig säkerhetsmarginal utifrån dagens förhållanden, dvs 30 cm över det högsta

förutsägbara vattenståndet. Eftersom Trafikverket, genom den dämningseffekt som vägbankarna och bron åstadkommer, endast kan göras ansvarigt för en höjning av vattennivån med 15 cm saknas skäl att ålägga verket att höja byggnaden till hela den erforderliga säkerhetsmarginalen på 30 cm. Huvudansvaret för att höja huset till förebyggande av skada bör i stället ligga hos fastighetsägaren som har att skydda fastigheten mot skada.

Trafikverket har dock genom sin anläggning förvärrat situationen på fastigheten och föranlett att huvudbyggnaden måste höjas med 15 cm extra vilket medför ytterligare kostnader. Mark- och miljööverdomstolen anser därför att det är lämpligt att villkoret ska utformas som en ekonomisk ersättning för erforderliga tillkommande skadeförebyggande åtgärder. Trafikverkets yrkande i första hand, om att villkoret ska upphävas utan rätt till någon ersättning till A-C.F., ska därför ogillas.

Ersättningens storlek

Trafikverket har i andra hand yrkat att ersättning om 140 662 kr ska utgå till fastighetsägaren för den merkostnad det innebär att höja byggnaderna ytterligare motsvarande vägbankarnas dämningseffekt. A-C.F. har motsatt sig en sådan lösning och bl.a. begärt att hon ska erhålla ersättning motsvarande hela den skadeförebyggande åtgärden.

En kostnadsuppskattning för lyft av hus har tagits fram av NYAB Sverige AB på uppdrag av Trafikverket. Denna har reviderats av verket inför huvudförhandlingen. A-C.F. har ifrågasatt beräkningen. Mark- och miljööverdomstolen anser att det inte på ett fullständigt sätt visats i målet vilka kostnadsposter som är aktuella och hur stor andel som skulle vara att hänföra till den extra höjningen. Det torde dock vara svårt att visa hur stor den exakta kostnaden är. Det finns därför skäl att med tillämpning av 35 kap. 5 § rättegångsbalken bestämma ersättningen till ett skäligt belopp. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att ett sådant belopp uppgår till 250 000 kr.

Mark- och miljööverdomstolen gör således bedömningen att villkoret i den överklagade domen om skadeförebyggande åtgärder ska upphävas och att en ersättning om 250 000 kr i stället utgå. Det saknas därmed skäl för domstolen att ta ställning till Trafikverkets i tredje hand framställda yrkande om inlösen av fastigheten.

De merkostnader m.m. som A-C.F. yrkat ersättning för utgör sådana kostnader m.m. som, såvitt kan bedömas, skulle uppkomma även vid de hushöjningar till förebyggande av skada som Trafikverket inte ska svara för. Mark- och miljööverdomstolen gör därför bedömningen att det inte kommer att uppstå merkostnader m.m. som Trafikverket ska ersätta. A-C.F.s yrkanden i denna del ska därför lämnas utan bifall.

Rättegångskostnader

Av 25 kap. 2 § andra stycket miljöbalken följer beträffande rättegångskostnaderna i Mark- och miljööverdomstolen att Trafikverket ska svara för sina egna kostnader och de kostnader som uppkommit för A-C.F. genom att verket har klagat.

A-C.F. har begärt ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med, rätt summerat, 886 621 kr, varav 12 186 kr avser hennes resekostnad och traktamente i samband med huvudförhandlingen, 121 422 kr avser utlägg för anlitan av det tekniska biträdet J.M., 1 000 kr avser vittnesersättning, 10 194 kr avser ombudets resekostnad och traktamente m.m., 14 420 kr avser ombudets tidsspillan, 553 000 kr avser ombudsarvode och 174 399 kr avser mervärdesskatt.

Trafikverket har medgett att betala ersättning för rättegångskostnader enligt följande. Verket medger att betala 11 586 kr för A-C.F.s egna kostnader med beaktande av att traktamente inte är en ersättningsgill kostnad. Utlägget för det tekniska biträdet bestrids i sin helhet eftersom det inte har förts in något nytt tekniskt underlag eller bedömning i målet från någon av parterna. Verket anser därför att deltagandet av det tekniska biträdet inte varit nödvändigt för att ta tillvara A-C.F.s rätt. 1 000 kr för vittnesersättning medges. Beträffande ombudets

utlägg kan endast milersättning med 18.50 kr/mil medges. Övriga utlägg och traktamente bestrids eftersom dessa kostnader får anses ingå i ombudets arvode. Det framgår inte vilka DVD och kopior som avses. Dessutom är det oklart om mervärdesskatt har lagts på utlägg som redovisats med mervärdesskatt. Vad gäller kostnaden för ombudets arvode anser verket att eftersom samma invändningar framförts i överrätten och nästan inga nya omständigheter tillkommit ska beloppet jämkas avsevärt. Trafikverket medger ersättning för 60 timmars arbete, 10 timmars tidsspilla samt utlägg på 7 488 kr, vilket tillhopa blir 288 013 kr.

A-C.F. har beträffande Trafikverkets inställning i denna del anfört följande. Vad gäller hennes egna utlägg är det skäligen ökade levnadsomkostnader med anledning av huvudförhandlingen. Beträffande utlägget för tekniskt biträde är de hydrologiska frågorna sådana att teknisk kompetens behövts såväl i skriftväxlingen som vid huvudförhandlingen. Trafikverket hade teknisk kompetens närvarande vid förhandlingen vilket visar behov av sådan. Det har vidare förekommit hänvisning till teknisk utredning vilket erfordrat expertis att argumentera kring. Utlägget för DVD avser ett vittnesförhör och kopiorna hänför sig till verkets utredningar. Ombudets arbete framgår av ingiven tidsredogörelse.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Beträffande A-C.F.s begäran om ersättning för egna kostnader finner Mark- och miljööverdomstolen att hon inte har rätt till ersättning utöver den som Trafikverket medgett. Hon ska därför erhålla yrkad ersättning med 11 586 kr i den delen.

Mark- och miljööverdomstolen anser beträffande utlägget för tekniskt biträde att det med hänsyn till frågornas art och svårighetsgrad i och för sig får anses ha varit nödvändigt för A-C.F. att ha tillgång till teknisk sakkunskap för att kunna tillvarata sin rätt. Det har därför varit befogat att anlita ett tekniskt biträde både i den förberedande och muntliga delen av rättegången. Dock har J.M. debiterat drygt 84 timmar för sitt arbete, vilket med tanke på att endast samma utredningsmaterial som i underinstansen förekommit får anses överstiga vad som

skäligen erfordrats. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att ersättning för 40 timmars arbete är en skälig ersättning, varför ersättningen för utlägg för det tekniska biträdet stannar på 63 301 kr varav 52 800 kr avser arvode, 3 000 kr tidspillan och 7 501 kr hotell- och resekostnader. På arvodet och tidspillan skall läggas till mervärdesskatt i enlighet med vad som framgår längre fram i domen.

Yrkad ersättning med 1 000 kr avseende vittnesbevisning har medgetts av verket och ska därför dömas ut.

När det gäller begärd ersättning för ombudsarvode bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det inte har varit påkallat att lägga ner ett så omfattande arbete som skett eftersom det är samma material och argumentation som redovisats i denna domstol som vid mark- och miljödomstolen. Ombudet har debiterat arvode för arbete under 158 timmar med timkostnaden 3 500 kr vilket innebär ett arvode om 553 000 kr exklusive mervärdesskatt. Trafikverket har medgett mindre än hälften av det begärda arvodet.

Kostnaden för ombudsarvode ska inte i första hand bestämmas efter nedlagd tid. Sådan ersättning ska bestämmas med hänsyn till bl.a. målets beskaffenhet och omfattning samt till den omsorg och skicklighet med vilken arbetet utfört. Därvid kan även beaktas sådana omständigheter som värdet på det som tvisten avser och den betydelse som målets utgång i övrigt haft för parten (jfr NJA 1997 s. 854). Mark- och miljööverdomstolen anser mot bakgrund av målets svårighetsgrad och omfattning, omtvistat belopp och att huvudförhandling hållits i två dagar samt att ombudet företrädde A-C.F. även vid mark- och miljödomstolen att ett skäligt arvode uppgår till 250 000 kr exklusive mervärdesskatt.

Beträffande ombudets utlägg delar domstolens verkets inställning att ersättning ska utges med 7 488 kr. Tidspillan har medgetts enligt yrkandet med 14 420 kr. Skälig ersättning för ombudsarvode samt ombudets utlägg och tidspillan, utlägg för det tekniska biträdet J.M., A-C.F.s egna utlägg samt begärd ersättning för vittne stannar då vid tillhoppa 347 795 kr. Domstolen bedömer slutligen att mervärdesskatt ska utgå på såväl vad J.M. som N.R. angett

som kostnader för arvoden och tidsspillan, dvs 80 055 kr (52 800 + 3 000 + 250 000 + 14 420 = 320 220 x 25 %).

Trafikverket ska alltså som ersättning för rättegångskostnader betala 427 850 kr (11 586 + 63 301 + 1 000 + 250 000 + 7 488 + 14 420 + 80 055) till A-C.F..

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2022-11-14

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Borg, Mikael Hagelroth, referent, och Gösta Ihrfelt samt tekniska rådet Ingrid Johansson.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2019-11-13
meddelad i
Umeå

Mål nr
M 1606-14
M 3032-17

SÖKANDE

Trafikverket Region Nord

Ombud: Verksjurist M.B.

MOTPARTER

1. Länsstyrelsen i Västerbottens län
2. Sorsele kommun
3. A-C.F.
4. R.M.

Ombud för 3 och 4: Advokat N.R.

SAKEN

Ansökan om lagligförklaring av vägbank söder om Tjulån i Ammarnäs, väg 363, Sorsele kommun samt uppskjutna frågor gällande villkor om skadeförebyggande åtgärder och ersättning

Avrinningsområde: 28 Umeälven

Koordinater (SWEREF 99 TM) N: 7315710 E: 555015 vägåtgärder
N: 7315583 E: 555080 vägbank (s)

DOMSLUT

Lagligförklaring

Mark- och miljödomstolen lagligförklarar vägbank för väg 363 från södra landfästet för bron över Tjulån till vägbankens slut bortom avtagsvägen till Kungsledenvägen i Ammarnäs, Sorsele kommun

Dok.Id 335000

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se, Info om vår personuppgiftsbehandling: www.umeatingsratt.domstol.se eller kontakta oss		måndag – fredag 08:00–16:00

Villkor och ersättning

Mark- och miljödomstolen avslutar prövotiden och avgör de uppskjutna frågorna gällande villkor om skadeförebyggande åtgärder och ersättning i mål M 1606-14 samt föreskriver som villkor 1 för lagligförklaring i mål M 3032-17 och som villkor 4 för lagligförklaring och tillstånd i mål 1606-14 följande.

Trafikverket ska vidta skadeförebyggande åtgärder genom att höja byggnaderna på fastigheten A så att byggnadernas lägsta trädelar hamnar på åtminstone nivån +405,04 m i RH 70. Åtgärderna ska utföras i huvudsak i enlighet med det förslag till metod som Trafikverket har presenterat (NYAB, den 31 maj 2019 med bilaga, aktbil. 171–172 i mål M 1606-14).

Mark- och miljödomstolen avslår i övrigt framställda yrkanden om villkor och ersättning.

Prövningsavgifter

Mark- och miljödomstolen ändrar inte vad som genom beslut den 3 juli 2014 i mål M 1606-14 och den 22 januari 2018 i mål M 3032-17 har bestämts om avgift för prövning av vattenverksamheten.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska utge ersättning för rättegångskostnader

- a) till Länsstyrelsen i Västerbottens län med 8 800 kr,
- b) till A-C.F. med 31 545 kr,
- c) till R.M. med 47 620 kr
- d) samt till A-C.F. och R.M. gemensamt för sina ombudskostnader med 1 422 342 kr, varav 871 500 kr avser arvode till advokat N.R..

På ersättningarna ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

BAKGRUND

Vägverket (nuvarande Trafikverket) har under 1900-talet anlagt allmän väg mellan Gillesnoule och Ammarnäs i Sorsele kommun. För vägen byggdes omkring år 1950 en bro över Tjulån i Ammarnäs och i samband med detta revs den äldre bron som då fanns på platsen. Den befintliga bron är anlagd med en nordlig och en sydlig vägbank samt två brostöd med ett mellanliggande spann. Vattendom för bl.a. den befintliga bron meddelades av Norrbyggdagens vattendomstol genom dom den 30 september 1949. Det finns dock inte något tillstånd för de två vägbankarna och något sådant har inte heller sökts.

Trafikverket vidtog år 2005 säkerhetshöjande vägåtgärder på väg 363 i Ammarnäs norr om Tjulån. Åtgärderna omfattade ny vägbeläggning, en refug och kantsten och asfaltbeläggning i anslutning till den befintliga busshållplatsen. Trafikverket bedömde att åtgärderna inte påverkade allmänna eller enskilda intressen och sökte därför inte tillstånd för detta.

Sedan ägare till fastigheter invid vägen angett att de kunde lida skada till följd av den förmodade dämningen som vägåtgärderna skulle kunna medföra under höga flöden ansökte Trafikverket om tillstånd till vattenverksamhet i efterhand avseende vägåtgärderna (mål M 1606-14). Ansökan omfattade även tillstånd att anlägga ett erosionsskydd uppströms bron över Tjulån samt utrivning av rester från tre brostöd som lämnats kvar vid utrivning av den gamla bron. Trafikverket yrkade också lagligförklaring av vägbanken norr om bron som i och med åtgärderna hade ändrats. Genom deldom den 20 juni 2016 biföll mark- och miljödomstolen Trafikverkets yrkanden och förenade tillståndet med vissa angivna villkor m.m.

I deldomen sköt domstolen upp avgörandet av frågan om villkor gällande skadeförebyggande åtgärder såvitt avser inverkan på de närliggande fastigheterna A och B till följd av höga flöden i Tjulån. Domstolen sköt även upp frågan om ersättning för eventuellt minskat fastighetsvärde, minskat boendevärde och egna kostnader på nämnda fastigheter. Domstolen meddelade i anslutning till detta en utredningsföreskrift med följande innehåll.

Trafikverket ska utreda möjligheterna och kostnaderna för skyddsåtgärder för att begränsa påverkan på byggnader på fastigheterna A och B till följd av högt vattenstånd vid höga flöden i Tjulån, såsom till exempel genom invallning eller höjning av byggnader. Utredningen, jämte förslag till skadeförebyggande åtgärder, ska inges till mark- och miljödomstolen senast den 30 juni 2017.

Under handläggningstiden för den uppskjutna frågan i mål M 1606-14 har Trafikverket, i mål M 3032-17, ansökt om lagligförklaring av även den södra vägbanken. Ansökan har kungjorts och yttranden har kommit in från Länsstyrelsen i Västerbottens län (länsstyrelsen), Sorsele kommun, Samhällsbyggnadsnämnden i Sorsele kommun och Statens geotekniska institut (SGI). Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har förklarat att de avstår från att yttra sig i målet. Yttranden har kommit in från fastighetsägare. Ägarna till fastigheterna A och B (A-C.F. respektive R.M.) har anfört att de också påverkas av den dämning som den södra vägbanken medför.

Trafikverket har gemensamt för de båda målen presenterat utredning i frågan om skadeförebyggande åtgärder och ersättning för fastigheterna A och B. Domstolen har härefter hållit syn på fastigheterna och i närområdet i Ammarnäs samt genomfört en gemensam huvudförhandling för avgörande av mål M 3032-17 och kvarstående frågor i mål M 1606-14.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket

Trafikverket yrkar lagligförklaring av väg 363 mellan Tjulåns södra landfäste och bortanför avtagsvägen till Kungsledenvägen i Ammarnäs, Sorsele kommun.

Enligt Trafikverket ska inte några skadeförebyggande åtgärder vidtas och inte heller någon ersättning betalas till ägarna av fastigheterna A och B. Beträffande fastighetsägarnas yrkade ersättningar för merkostnader i samband med

åtgärder på fastigheterna vitsordas ersättning för annat fritidsboende under en månad med 10 000 kr för respektive fastighet och vad A-C.F. har yrkat för tömning av hus, lagring och flyttning av möbler samt återställningskostnader som skäligt i och för sig. Vad fastighetsägarna därutöver har yrkat som ersättning för merkostnader m.m. vitsordas inte till någon del som skäligt.

Om domstolen skulle finna att någon skadeförebyggande åtgärd ska vidtas eller att ersättning ska betalas har Trafikverket sammanfattningsvis angett följande inställning. En skälig åtgärd för A skulle vara att fylla igen källaren. Kostnaden härför kan beräknas till 100 000 kr. Med beaktande att aktuella vägåtgärder endast står för ca 2 procent av den ökade översvämningsrisken på fastigheten (den s.k. marginalskan) bör ersättning endast utgå med 2 000 kr. Ersättning för minskat marknadsvärde till följd av översvämningsrisk (375 000 kr) kan med samma resonemang utgå med 7 500 kr och ersättning för att höja byggnaderna med 33 000 kr. Vad gäller B motsvarar den s.k. marginalskan 10 procent. Ersättning för minskat marknadsvärde till följd av översvämningsrisk (850 000 kr) kan därför utgå med 85 000 kr och ersättning för att höja byggnaderna med 280 000 kr.

I sista hand är inställningen att Trafikverket istället ska medges rätt att lösa in fastigheterna. Inlösenbeloppet bör bestämmas till av Trafikverket bedömt marknadsvärde (utan beaktande av översvämningsrisk), vilket uppgår till 1 250 000 kr för A och till 1 850 000 kr för B, med påslag om 25 procent i enlighet med expropriationslagen.

Trafikverket medger att utge ersättning till länsstyrelsen för deras rättegångskostnader och godtar det yrkade beloppet om 8 800 kr. Trafikverket medger att utge ersättning till fastighetsägarna för deras rättegångskostnader, men överlämnar till rätten att ta ställning till skäligheten av det belopp som fastighetsägarna yrkar.

Motparter

Myndigheter

Länsstyrelsen i Västerbottens län (länsstyrelsen), Sorsele kommun och Samhällsbyggnadsnämnden i Sorsele kommun har anfört att de inte har något att erinra mot yrkandet om lagligförklaring. Myndigheterna har inte haft några synpunkter på frågorna om skyddsåtgärder och ersättning till fastighetsägarna. Länsstyrelsen har begärt ersättning för sina rättegångskostnader.

Fastighetsägare

Inställning till yrkandet om lagligförklaring

A-C.F. (A) och R.M. (B) bestrider Trafikverkets yrkande om lagligförklaring av den södra vägbanken i mål M 3032-17.

Yrkanden beträffande skadeförebyggande åtgärder

I mål M 1606-14 och i andra hand i mål M 3032-17 yrkar A-C.F. och R.M. att Trafikverket ska åläggas att utföra skadeförebyggande åtgärder på deras respektive fastigheter. Åtgärderna ska bestå i att senast inom två år höja byggnaderna på deras fastigheter så att byggnadernas lägsta trädelar hamnar på åtminstone nivån +405,29 m (RH 70) och att detta ska utföras i samråd med dem och i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag som Trafikverket har presenterat (NYAB).

A-C.F.s yrkanden m.m. beträffande ersättning

Om domstolen finner att Trafikverket inte ska åläggas att vidta några skadeförebyggande åtgärder yrkar A-C.F. att Trafikverket i stället ska förpliktas att till henne utge ersättning för kostnaderna för att själv låta utföra åtgärderna med 2 000 000 kr. De något högre kostnaderna än de som Trafikverket har redovisat för åtgärderna motiveras av att hon måste betala moms och dessutom befinner sig i en konsumentsituation.

Ersättning ska även utgå för merkostnader under tiden som de egna reparationerna pågår med 64 708 kr (40 000 kr för alternativt boende i 4 månader à 10 000 kr/månad, 6 510 kr för 3 tillsynsresor à 70 mil x 31 kr, 2 598 kr för tidsspillan i samband med 3 tillsynsresor om 8,66 tim x 100 kr, 1 200 kr för 8 timmars arbete att tömma sitt hus x 150 kr/tim, 12 000 kr för lagring av möbler i 4 månader, 1 200 kr för flyttning av möbler och städning m.m. i 8 timmar x 150 kr/tim och 1 200 kr för 8 timmars återställningsarbete).

För det fall domstolen kommer fram till att hon ska ersättas för minskat marknadsvärde till följd av översvämningsrisken yrkar A-C.F. sådan ersättning med 1 500 000 kr (inklusive 25 procents påslag enligt expropriationslagen). Till detta ska läggas ersättning för påtagligt minskat boendevärde med 2 000 kr per månad i 15 år, dvs. 360 000 kr. Totalt yrkas alltså 1 860 000 kr för detta alternativ.

Trafikverkets yrkande om inlösen bestrids. Om inlösen ändå skulle bli aktuellt yrkar A-C.F., slutligen, att Trafikverket ska förpliktas att till henne betala dels intrångsersättning med 1 937 500 kr (inklusive 25 procents påslag enligt expropriationslagen), dels annan ersättning om 371 250 kr (40 000 kr för flyttkostnader, 240 000 kr för hyra av ersättningsbostad under 2 år x 10 000 kr/mån, 48 000 kr för magasinering av möbler och utrustning under 2 år x 2 000 kr/mån, 20 000 kr för anpassning av möbler och utrustning till nytt hus och 23 250 kr för stämpelskatt.) Det totala ersättningsbeloppet ska räknas upp med senast kända KPI från den 11 september 2019 till och med dag för dom samt med ränta enligt 6 § räntelagen till dess betalning sker.

R.M.s yrkanden m.m. beträffande ersättning

Om domstolen finner att Trafikverket inte ska åläggas att vidta några skadeförebyggande åtgärder yrkar R.M. att Trafikverket i stället ska förpliktas att till honom utge ersättning för kostnader för att själv låta utföra åtgärderna med 2 830 000 kr. De något högre kostnaderna än de som Trafikverket har redovisat för åtgärderna motiveras av att han måste betala moms och dessutom befinner sig i en konsumentssituation.

Ersättning ska även utgå för merkostnader under tiden som de egna reparationerna pågår med 73 264 kr (60 000 kr för alternativt boende i 4 månader á 15 000 kr/månad, 9 800 kr för 4 tillsynsresor á 70 mil x 31 kr och 3 464 kr för tidsspillan i samband med 4 tillsynsresor om 8,66 tim x 100 kr).

För det fall domstolen kommer fram till att han ska ersättas för minskat marknads-värde följt av översvämningsrisken yrkar R.M. sådan ersättning med 2 937 500 kr (inklusive 25 procents påslag enligt expropriationslagen). Till detta ska läggas ersättning för påtagligt minskat boendevärde med 3 000 kr per månad i 15 år, dvs. 540 000 kr. Totalt yrkas alltså 3 477 500 kr för detta alternativ.

Trafikverkets yrkande om inlösen bestrids. Om inlösen ändå skulle bli aktuellt yrkar R.M., slutligen, att Trafikverket ska förpliktas att till honom betala dels intrångsersättning med 3 312 500 kr (inklusive 25 procents påslag enligt expropriationslagen) och annan ersättning om 517 750 kr (50 000 kr för flyttkostnader, 360 000 kr för hyra av ersättningsbostad under 2 år x 15 000 kr/mån, 48 000 kr för magasinering av möbler och utrustning under 2 år x 2 000 kr/mån, 20 000 kr för anpassning av möbler och utrustning till nytt hus och 39 750 kr för stämpelskatt.) Det totala ersättningsbeloppet ska räknas upp med senast kända KPI från den 11 september 2019 till och med dag för dom samt med ränta enligt 6 § räntelagen till dess betalning sker.

Rättegångskostnader

A-C.F. och R.M. begär ersättning för sina rättegångskostnader.

DOMSKÄL

Frågan om lagligförklaring

Inledning

Trafikverkets yrkande om lagligförklaring avser vägbank för väg 363 från södra landfästet för bron över Tjulån till vägbankens slut bortom avtagsvägen till Kungsledenvägen i Ammarnäs. Varken länsstyrelsen, Sorsele kommun eller Byggnadsnämnden i Sorsele kommun har haft någon erinran mot detta, medan fastighetsägarna A-C.F. och R.M. har bestritt yrkandet.

I det följande redogörs för det huvudsakliga innehållet i Trafikverkets ansökan. Därefter följer mark- och miljödomstolens bedömning – inledningsvis anges domstolens utgångspunkter för prövningen, följt av en prövning av om det presenterade underlaget kan anses vara tillfredsställande och avslutningsvis tar domstolen ställning till om yrkandet om lagligförklaring kan bifallas.

Ansökan

Av Trafikverkets ansökan om lagligförklaring framgår bl.a. följande.

Den aktuella vägsträckan går över fastigheterna C, D och E samt samfälligheten F. Vägen bedöms vara anlagd under 1930-talet och därefter har den byggts på och renoverats fram till dagens utseende och bärighetsstandard. Inga ytterligare vägarbeten är planerade. Vägen är uppbyggd av moränmassor, stenkross i olika fraktioner i överbyggnaden och den är asfalterad efter behov. Den södra vägbanken är ca 23 m bred, ca 250 m lång och täcker en yta på ca 5 750 m². Bankens höjd över omgivande marker är mellan 2–3,3 m.

Vägen möjliggör boende i Ammarnäs. Kungsleden går genom byn och norr om Tjulån ligger Fiskecentrum, värdshus, hotell, skola, affär, stugbyar, slalomanläggning, kyrka, förskola, fritidshus och bostadshus m.m.

Områdena på ömse sidor av vägen är betesmarker för att hålla ängarna öppna. De gånger snösmältning efter en snörik vinter sammanfaller med ihållande regn översvämmas Gautsträsk (deltat) till följd av förträngningen nedströms i Järnforsen i Vindelälven. Översvämningar har senast inträffat år 1995 och år 2005. Vid dessa tillfällen har deltat med hus, lador och väg blivit omflutna av vatten. Vid översvämningarna har det stått vatten både på västra och östra sidan om vägbanken, dvs. både uppströms och nedströms bron och vägen. Hydrologiska förhållanden och nivåer i området kring bron över Tjulån och ned till Gautsträsk har utretts och beräknats av SMHI med kompletterande beräkningar av WSP. Vid översvämningar beräknas vattennivån uppströms vägen vara ca 12 cm högre jämfört med om vägen inte fanns.

Det deltaområde som bildas där Vindelälven och Tjulån rinner samman har höga naturvärden. Merparten av området utgörs av betes- och slåtterängar som hävdats sedan 1820-talet. Flora och fauna i deltat är anpassade till markanvändningen och till de årligt återkommande översvämningarna i juni. Deltat med sina lador har även höga kulturhistoriska värden och ingår som en del av ett område av riksintresse för kulturmiljö. Vindelälven som helhet är av riksintresse för naturvärden. Ammarnäs-deltat är ett Natura 2000-område för bevarande av naturtypen *Nordliga boreala alluviala ängar* som ska värnas enligt habitatdirektivet. Ammarnäs-deltats värden är beroende av den årliga vårfloden och för att området ska kunna behålla sina naturvärden är det viktigt att slåtter och bete kan fortsätta i deltat. Naturvärden, flora, fauna och deltabildning påverkas inte av vägen. Något fiske är inte aktuellt på ömse sidor av vägen.

Det saknas alternativ till en vägbank för att nå den norra sidan av byn. Även med trummor i vägen eller vid en förlängning av bron över Tjulån bedöms vägbanken dämna vatten på uppströmssidan under extrema översvämningar.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Utgångspunkter för prövningen

Som domstolen konstaterade i deldom i mål M 1606-14 meddelades vattendom för bl.a. den befintliga bron av Norrbygdens vattendomstol den 30 september 1949 (Ans. D. 42/1949) och så vitt framgår av domslutet omfattade detta endast tillstånd för anläggandet av bron och inte tillhörande vägbankar. Av utredningen framgår vidare att den nu aktuella vägbanken ligger i vattenområde och anläggandet av densamma har således utgjort vattenverksamhet. Utredningen visar vidare att det inte finns något tillstånd för vägbanken i fråga.

I 17 § första stycket lagen (1998:811) om införande av miljöbalken anges att om en vattenanläggning har tillkommit utan tillstånd enligt vattenlagen (1983:291) eller motsvarande äldre lagstiftning eller om tillståndsfrågan beträffande en sådan anläggning är oklar, får den som äger anläggningen eller avser att utnyttja den för vattenverksamhet begära prövning av anläggningens laglighet hos mark- och miljödomstolen. Av 18 § följer att frågan om laglighet av en vattenanläggning som tillkommit före ikraftträdandet av miljöbalken utan tillstånd enligt vattenlagen (1983:291) eller motsvarande äldre bestämmelser ska bedömas enligt de bestämmelser som gällde vid anläggningens tillkomst. Enligt 17 § fjärde stycket får en lagligförklaring förenas med villkor.

Enligt domstolens tolkning ska prövningen av lagligförklaringen ske med utgångspunkt i bestämmelserna i vattenlagen (1918:523), dvs. 1918 års vattenlag, som var den lagstiftning som var gällande vid tillkomsten av den södra vägbanken.

Underlaget för prövning av yrkandet om lagligförklaring

Domstolen ska härfter ta ställning till om underlaget för prövningen kan anses vara tillfredsställande. För prövningen av yrkandet om lagligförklaring har Trafikverket utöver själva ansökan gett in en handling benämnd miljöbeskrivning. Som domstolen konstaterade i deldomen i mål M 1606-14 krävs vid lagligförklaring enligt äldre vattenlagstiftning inte en lika omfattande beskrivning av miljökonsekvenserna

som enligt dagens lagstiftning, men ansökan bör innehålla någorlunda konkreta uppgifter om hur anläggningen påverkar naturförhållandena på platsen.

Vid handläggningen av målet har länsstyrelsen påpekat att utredningen är lite tunn när det gäller vilken miljöpåverkan dämningen har jämfört med åtgärder som t.ex. att lägga in flera vägtrummor/kulvertar i vägbanken. Vidare har anförts att utredningen inte har föregåtts av något samråd med myndigheten. SGI har noterat att en bedömning av totalstabiliteten (beaktande bl.a. risk för inre erosion) då vägbanken dämmer vatten inte har tagits upp i materialet. Myndigheten har anført att för det fall genombrott i vägbanken bedöms medföra negativa konsekvenser nedströms bör totalstabiliteten beaktas i den mån det har betydelse för lagligförklaringen. A-C.F. och R.M. har instämt i de synpunkter som framställts av länsstyrelsen och SGI.

Trafikverket har beträffande länsstyrelsens kommentarer anført att ansökan ska behandlas enligt 1918 års vattenlag och att kravet enligt denna lag är någorlunda konkreta uppgifter om hur anläggningen påverkar naturförhållandena på platsen, vilket innebär att något samråd enligt miljöbalken inte krävs. Trafikverket har vidare anført att det inte är nödvändigt med någon alternativ beskrivning av trummor i vägbanken eftersom det nu endast är fråga om en lagligförklaring av befintlig väg i befintligt utförande och att det därför är tillräckligt att beskriva vägbankens dämmande funktion. Vad gäller SGI:s synpunkter har Trafikverket angett att hela området både upp- och nedströms vägbanken står under vatten vid översvämningar och att nivåskillnaden i samband med höga vattennivåer på ömse sidor vägen är så pass liten att det inte bedöms föreligga någon risk för genombrott i vägbanken av strömmande vatten.

Mark- och miljödomstolen finner att den utredning som Trafikverket har presenterat i målet som underlag för yrkandet om lagligförklaring är godtagbar utifrån den prövning av yrkandet som ska göras. Något särskilt godkännande av miljökonsekvensbeskrivning behöver inte ske.

Kan yrkandet om lagligförklaring bifallas?

Frågan är slutligen om det finns förutsättningar att bifalla Trafikverkets yrkande om lagligförklaring av den södra vägbanken. Invändningar har framförts av ägarna till fastigheterna A och B, som har anfört att vägbanken inte är utförd så att den medför minsta intrång och olägenhet för motstående intressen. De menar att den valda platsen är olämplig och att under alla förhållanden borde vägbanan ha anpassats så att den inte har högre höjd än omliggande mark. De har vidare anfört att vägbankens dämmande påverkan på Tjulån inte är marginell och att den förr eller senare kommer att medföra att byggnaderna på deras fastigheter förstörs.

Enligt vad som konstaterats ovan är det bestämmelserna i 1918 års vattenlag som ska tillämpas för prövningen av yrkandet om lagligförklaring. Av 2 kap. 2 § i denna lag följer att åtgärder i vatten ska utföras med minsta intrång och olägenhet för motstående intressen. Vidare föreskrivs i 2 kap. 3 § första stycket att det vid prövningen ska ske en avvägning mellan skadan och nyttan av den sökta åtgärden. Om påverkan från vattenverksamheten är av viss omfattning kan det enligt lagrummets tredje stycke utgöra tillåtlighetshinder. Enligt 2 kap. 40 § ska dock inte bestämmelsen i 2 kap. 3 § första stycket utgöra något hinder för uppförande av bro eller byggande i vatten för allmän väg. Slutligen kan nämnas bestämmelsen i 2 kap. 12 § om att det vid prövningen även ska beaktas påverkan på klimatet, allmänna hälsotillståndet och andra allmänna intressen.

Mark- och miljödomstolen noterar att den södra banken vid sin tillkomst har haft en avgörande betydelse för att möjliggöra nyttjandet av den bro över ån som anlades för allmän väg och för vilken vattendomstolen meddelade tillstånd år 1949. Utredningen i målet visar också att vägbanken påverkat dämningen i Tjulån, att fastigheterna A och B har varit utsatta för risk för översvämning från ån samt att denna risk dessutom har ökat genom anläggandet av vägbanken. Enligt domstolens mening är det dock inte fråga om påverkan av sådan omfattning som har inneburit tillåtlighetshinder enligt bestämmelserna i 1918 års vattenlag. Utredningen ger inte heller stöd för att möjligheterna till en annan lokalisering eller utformning hade lett till en annan bedömning.

Mot redovisad bakgrund och då en lagligförklaring inte bedöms strida mot 1918 års vattenlag finner mark- och miljödomstolen att den södra vägbanken kan förklaras laglig med stöd av 17 och 18 §§ lagen om införande av miljöbalken. Domstolen bifaller således Trafikverkets yrkande och lagligförklarar vägbank för väg 363 belägen mellan Tjulåns södra landfäste och bortanför avtagsvägen till Kungsledenvägen i Ammarnäs, Sorsele kommun.

Frågorna om skadeförebyggande åtgärder och ersättning

Inledning

Av 22 kap. 25 § miljöbalken framgår att en dom som innebär att tillstånd ges till en verksamhet i förekommande fall ska innehålla bl.a. bestämmelser om skyldighet att betala ersättning eller utföra skadeförebyggande åtgärder. De yrkanden som har framställts i detta avseende i båda målen avser fastigheterna A och B. I deldomen i mål M 1606-14 sköt domstolen upp frågorna om skadeförebyggande åtgärder och ersättning beträffande nämnda fastigheter och föreskrev ytterligare utredning. Trafikverket har gemensamt för de båda målen redovisat utredning till underlag för prövningen.

Mark- och miljödomstolen kommer i det följande att redogöra för den presenterade utredningen och sin bedömning av om den kan anses utgöra ett tillfredsställande beslutsunderlag så att prövotiden för de uppskjutna frågorna kan avslutas i mål M 1606-14 och domstolen kan ta ställning till frågorna om skadeförebyggande åtgärder och ersättning i de båda målen. Härfter redovisar domstolen sin bedömning av om Trafikverket ska vidta några skadeförebyggande åtgärder och om någon ersättning till fastighetsägarna ska betalas. Detta avsnitt inleds med domstolens utgångspunkter för prövningen och sedan följer bedömningen av frågorna för respektive fastighet. Domstolen redovisar sedan en sammanfattning av sina slutsatser.

Den presenterade utredningen

Den utredningsföreskrift som föreskrevs i deldomen i mål M 1606-14 angav att Trafikverket skulle utreda möjligheterna och kostnaderna för skyddsåtgärder för att be-

gränsa påverkan på byggnader på de aktuella fastigheterna till följd av högt vattenstånd vid höga flöden i Tjulån, såsom till exempel invallning eller höjning av byggnader.

Trafikverkets utredning beträffande skyddsåtgärder har utförts av konsultföretaget WSP, som har övervägt olika typer av åtgärder för att skydda egendom mot översvämning. Åtgärder som att förbättra dräneringen, flytta byggnaderna utanför översvämningsdrabbat område, *wet floodproofing* och *dry floodproofing* eller anläggande av barriärer är åtgärder som enligt den presenterade utredningen inte är lämpliga. Tillräckligt verksamma och genomförbara åtgärder bedöms i stället vara höjning av byggnaderna på båda fastigheterna alternativt igenfyllning av matkällaren i huvudbyggnaden på fastigheten A. Mot bakgrund av att kostnaderna för sådana åtgärder förväntas överstiga fastigheternas marknadsvärde föreslås dock i stället inlösen av fastigheterna som den lämpligaste skadeförebyggande åtgärden.

Trafikverket har också redovisat en rapport från NYAB om de närmare förutsättningarna för att höja byggnaderna på fastigheterna och vad det förväntas kosta. Trafikverket har också åberopat värderingar av nämnda fastigheter från Svefa och förhör med den konsult som har utfört utredningen.

Vid sidan av utredningen enligt utredningsföreskriften har Trafikverket i de båda målen presenterat underlag avseende frågan om vilken höjning av vattennivåerna som har skett uppströms bron till följd av samtliga väganläggningar (vägbankar och därefter vidtagna åtgärder). För frågan om utförda åtgärders dämmande påverkan har Trafikverket hänvisat till en hydraulisk utredning som har utförts av WSP samt en jämförelse av denna med tidigare granskningar av området av Sweco och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I den hydrauliska utredningen finns även underlag om bl.a. uppmätta flöden från SMHI.

A-C.F. och R.M. har å sin sida åberopat värderingar av sina fastigheter och vittnesförhör med den mäklare som har utfört värderingen.

De har också åberopat förhör med sig själva under sanningsförsäkran samt filminspelningar och fotografier från översvämningarna år 1995 respektive år 2005.

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning har Trafikverket lämnat en tillfredsställande utredning för att domstolen ska kunna ta ställning till vilka skadeförebyggande åtgärder som kan vidtas och om det finns skäl att föreskriva några sådana. Det finns således ett fullgott underlag för att avsluta prövotiden och avgöra de uppskjutna frågorna om villkor för skadeförebyggande åtgärder och om ersättning.

Vad gäller den hydrauliska utredningen har fastighetsägarna framfört invändningar mot Trafikverkets modellberäkningar över risken för översvämning. Enligt domstolens uppfattning har Trafikverket utfört utredningen så långt det går att kräva utifrån förutsättningarna där flertalet indata är osäkra. Domstolen finner inte skäl att ifrågasätta de metoder som använts eller den utredning som har tagits fram i detta avseende, i synnerhet då de tre modellberäkningarna ger likalydande resultat. Domstolen kommer därför att utgå från de modeller och beräkningar som har presenterats av Trafikverket, men låter de osäkerheter som trots allt finns tala till fastighetsägarnas förmån.

Ska några skadeförebyggande åtgärder vidtas och någon ersättning betalas?

Utgångspunkter för bedömningen

Fastighetsägarna har inledningsvis gjort gällande att frågan om skadeförebyggande åtgärder ska vidtas redan är rättskraftigt avgjord genom deldomen i mål M 1606-14. Enligt mark- och miljödomstolen innebär dock inte deldomen i mål M 1606-14 något slutligt ställningstagande i detta avseende. Den prövning som ska göras utifrån den presenterade utredningen är om det finns några åtgärder som är möjliga att genomföra och, om så är fallet, huruvida det finns skäl att föreskriva att någon sådan åtgärd ska vidtas. Som angavs i deldomen i mål M 1606-14 ska därefter domstolen avgöra om någon ersättning ska betalas för skador som kvarstår sedan skadeförebyggande eller avhjälpande åtgärder har utförts.

Mark- och miljödomstolen konstaterar vidare att oavsett om prövningen av frågor om villkor och ersättning sker enligt 1918 års vattenlag eller enligt nuvarande bestämmelser i miljöbalken måste det vara möjligt att underkasta frågorna en rimlighetsbedömning och inte föreskriva sådana försiktighetsmått som framstår som orimliga med hänsyn till bl.a. nyttan med åtgärderna jämfört med kostnaden för dem (jfr 2 kap. 7 § miljöbalken).

Den presenterade utredningen anger att de åtgärder som kan komma i fråga är höjning av byggnader, igenfyllning av matkällare på fastigheten A och inlösen. Enligt domstolens mening är inlösen inte att betrakta som en skadeförebyggande åtgärd, utan något som under vissa förutsättningar kan aktualiseras i stället för åtgärder eller ersättning (se 31 kap. 17 § miljöbalken). Domstolen delar därutöver de slutsatser som framförs i utredningen om att höjdsättning och igenfyllning är de åtgärder som skulle kunna stå till buds i detta fall.

Om mark- och miljödomstolen finner att skadeförebyggande åtgärder ska vidtas är det domstolens uppfattning att dessa också i sin helhet ska bekostas av Trafikverket. Det saknas grund för att bestämma ansvaret enligt det marginalskaferesonemang som Trafikverket har fört i denna fråga.

Fastigheten A

Vad gäller skadeförebyggande åtgärder och ersättning för fastigheten A gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

Trafikverket har inledningsvis gjort gällande att ersättning redan har betalats till tidigare ägare av A i samband med byggandet av den befintliga bron och att fastigheten därför redan har kompensats till fullo. Enligt Trafikverket ska det därför inte föreskrivas några skadeförebyggande åtgärder eller betalas ut någon ersättning till A-C.F.. Hon har i sin tur anfört att den utbetalda ersättningen inte avsåg nu aktuella vägbankar och påbyggnader m.m. och därför inte ska påverka bedömningen.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att parterna är ense om att när bron över Tjulån anlades utgick en ersättning om 1 500 kr för detta till A.K., den tidigare ägaren till fastigheten A. Enligt domstolen visar utredningen inte annat än att denna ersättning avsåg *vägrätten* för byggande av bron. Det är dock inte visat att någon kompensation har lämnats för den vattenverksamhet som är aktuell i de mål som nu prövas. Vad Trafikverket har anfört i denna del påverkar därför inte bedömningen gällande behovet av skadeförebyggande åtgärder eller ersättning.

Vad sedan gäller frågan om skadeförebyggande åtgärder saknas det enligt domstol-ens mening anledning att ifrågasätta A-C.F.s uppgift att huset på fastigheten har stått där i vart fall sedan år 1920. Huset var alltså på plats långt innan vägbankar och bro anlades. De första frågor som i detta sammanhang bör besvaras är hur stor risken skulle kunna anses vara för att huset skulle drabbas av översvämningsskador om man bortser från den dämningseffekt som vägbankarna, bron och de senare tillkomna påbyggnaderna har orsakat och hur de nämnda åtgärderna har påverkat den risken.

Det står klart att risken för vatteninträngning i den lilla matkällaren under huset är påtaglig även bortsett från vägbankar m.m. Någon skyldighet att vidta åtgärder till skydd för källaren kan inte anses åvila Trafikverket. Sådana åtgärder synes å andra sidan inte vara nödvändiga för att undvika skador på huset, på kortare eller längre sikt. Det som är avgörande i det hänseendet är i stället att skydda husets trädelar från att utsättas för vatten. Den av Trafikverket föreslagna åtgärden att fylla igen källaren framstår i det sammanhanget som helt meningslös.

I Trafikverkets beräkningar har man utgått från att husets ”boplan” befinner sig på höjden +405,14 m. A-C.F. har invänt att den siffran avser golvytan och att de lägsta trädelarna befinner sig ca 30 cm lägre än så. Trafikverket har inte invänt mot den uppgiften. Mark- och miljödomstolen utgår därför från att byggandens lägsta trädelar befinner sig ungefär på nivån +404,84 m.

Som sagts tidigare utgår mark- och miljödomstolen från de modeller och beräkningar som har presenterats av Trafikverket, men låter de osäkerheter som trots allt finns tala till fastighetsägarnas förmån. Trafikverket har gjort gällande att den sammantagna maximala dämningseffekten av vägbankarna, bron och påbyggnaderna är 15 cm. Tidigare har Trafikverket redovisat siffran 12 cm för enbart den södra vägbanken. Mark- och miljödomstolen anser att det är rimligt att räkna med en sammantagen maximal dämningseffekt om 20 cm.

Den lägsta uppskattning av det högsta momentana hundraårsflödet (HHW_{100mom}) som har presenterats motsvarar en vattennivå på +404,7 m. Bortsett från vägbankarna, bron och påbyggnaderna skulle den högsta vattennivån vara +404,5 m, dvs. 34 cm lägre än de lägsta trädelarna på A-C.F.s hus. Om vägbankar m.m. aldrig hade byggts skulle byggnaden med andra ord ha haft en någorlunda betryggande säkerhetsmarginal mot att drabbas av översvämningar. Med utgångspunkt i en dämningseffekt om 20 cm kan det konstateras att säkerhetsmarginalen minskat betydligt. Eftersom bedömningen ska vara generös mot fastighetsägarna kan det därutöver finnas anledning att räkna med högre flöden vid den sistnämnda bedömningen. Därvid kan det konstateras att det högsta uppskattade vattenståndet +404,86 m ($HHW_{1995-mom-klimat}$) innebär att säkerhetsmarginalen är helt borta.

Det sagda leder mark- och miljödomstolen till slutsatsen att de av Trafikverket vidtagna åtgärderna sammantaget har påverkat risken för översvämningsskador på fastigheten A i en sådan utsträckning att Trafikverket är skyldigt att vidta skadeförebyggande åtgärder. Som angetts tidigare anser mark- och miljödomstolen att det, oavsett vilken lagstiftning som ska tillämpas, måste finnas utrymme för att underkasta sådana skyddsåtgärder en rimlighetsbedömning.

Av Trafikverket presenterad utredning framgår att det bedöms vara möjligt att höja huvudbyggnad och tillhörande uthus samt justera marken runt byggnaderna med cirka 30 cm på fastigheten A. Det framgår vidare att kostnaden för detta kan förväntas ligga på drygt 1 500 000 kr. Enligt domstolen kan kostnaden för

dessa åtgärder inte anses orimlig vare sig sett i relation till den aktuella verksamheten eller till nyttan av åtgärden, oavsett vilken av de av parterna presenterade uppskattningarna av marknadsvärdet på fastigheten som läggs till grund för bedömningen. Enligt Trafikverket åberopad utredning ska fastigheten värderas till mellan 1 100 000 kr och 1 300 000 kr i oskadat skick och utan risk för översvämning. A-C.F. hänvisar till mäklarutlåtande som anger att fastigheten under samma förutsättningar har ett marknadsvärde om 1 450 000 kr plus/minus 100 000 kr. Domstolen konstaterar därutöver att en skyddsåtgärd inte heller kan anses orimlig enbart på den grunden att det blir billigare för verksamhetsutövaren att lösa in fastigheten. Enligt domstolens mening finns det inte heller förutsättningar att föreskriva om inlösen enligt 31 kap. 17 § miljöbalken, i synnerhet då A-C.F. måste anses ha ett beaktansvärt intresse av att behålla sin fastighet. Mot denna bakgrund finner mark- och miljödomstolen att det bör föreskrivas att skadeförebyggande åtgärder ska vidtas för A genom att byggnaderna på fastigheten ska höjas.

Mark- och miljödomstolen anser vidare att det är Trafikverket som ska åläggas att vidta dessa åtgärder, snarare än att fastighetsägaren ska vara hänvisad till att genomföra dem själv. Höjningen av byggnaden med tillhörande avsläntning bedöms inte innebära någon påverkan som påkallar behov av ytterligare prövning av Natura 2000-tillstånd eller tillstånd till vattenverksamhet. Vidare har Trafikverket uppenbarligen åtminstone samma möjligheter som enskilda att träffa avtal med erforderliga entreprenörer och de eventuella svårigheter med bygglovsplikt m.m. som Trafikverket har pekat på framstår inte som särskilt påtagliga. Om skyddsåtgärderna trots detta skulle visa sig ogenomförbara finns alltid möjligheten att ansöka om villkorsändring.

Mark- och miljödomstolens slutsats är alltså att Trafikverket, som ett villkor för tillstånd och lagligförklaringar i båda målen, ska åläggas att vidta skadeförebyggande åtgärder till skydd för översvämningar på fastigheten Sorsele A. A-C.F. har valt att i första hand yrka att byggnaden höjs i samråd med henne och i huvudsaklig överensstämmelse med av Trafikverket presenterad

rapport från NYAB. Mark- och miljödomstolen anser också att det är rimligt att föreskriva ett villkor med innebörd att höjning ska ske i huvudsaklig överensstämmelse med den metod som beskrivs i rapporten. Trafikverket kan dock inte anses skyldigt att höja byggnaden mer än vad som motsvarar den dämning som orsakas av Trafikverkets åtgärder, eller med andra ord 20 cm vid en för A-C.F. generös bedömning. Trafikverket ska således åläggas att ombesörja att byggnaden höjs så att dess lägsta trädelar hamnar på åtminstone nivån +405,04 m i RH 70. Om A-C.F. själv skulle vilja överenskomma om och stå för eventuella merkostnader för en ytterligare höjning finns det inga lagliga hinder häremot. Eftersom åtgärderna kommer att vidtas i A-C.F.s bostad förutsätter domstolen att Trafikverket vid utförandet fortlöpande för en dialog med henne och även att verket så långt det är möjligt tar hänsyn till hennes önskemål. Det saknas dock skäl att särskilt föreskriva att åtgärderna ska ske i samråd med henne och inte heller att de ska utföras inom viss tid.

Vid denna bedömning har A-C.F. inte haft några ytterligare yrkanden i sak.

Fastigheten B

Vad gäller skadeförebyggande åtgärder och ersättning för fastigheten B gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

I likhet med vad som gjorts för fastigheten A bör det först prövas hur stor risken skulle kunna anses vara för att huset skulle drabbas av översvämningsskador om man bortser från den dämningseffekt som vägbankarna, bron och de senare tillkomna påbyggnaderna har orsakat och hur de nämnda åtgärderna har påverkat den risken.

Enligt R.M. hade den befintliga byggnaden på fastigheten B översvämningsskador när han köpte den år 1969. Eftersom den byggnaden har ersatts av andra byggnader saknar detta självständig betydelse i målet.

När R.M. uppförde de nuvarande byggnaderna på fastigheten fanns vägbankarna och bron – bortsett från de sista påbyggnaderna – redan där. R.M.s invändning att han inte behövde ta någon hänsyn till vägbankarna eftersom de saknade tillstånd kan inte godtas. R.M. placerade de nya byggnaderna i ett vattenområde på nivån +404,5 m, dvs. en nivå som är lägre än vad som motsvarar det uppskattade momentana 100-årsflödet. Även sedan R.M. fyllt upp tomten och placerat byggnaderna på en högre nivå var dessa alltså utsatta för en påtaglig översvämningsrisk. De tillståndsgivna åtgärderna i mål M 1606-14 har inte mer än marginellt påverkat denna risk.

R.M. har gjort gällande att han byggde husen på en säker nivå eftersom han placerade dem på en högre nivå än det dåvarande vägkorset. Det fanns emellertid inga garantier för att vattnet inte skulle kunna stiga högre och översvämma vägen, och utredningen visar också att det fanns en reell sådan risk. Det som R.M. har anfört om strömningseffekter, dvs. att vattnet uppströms husen stiger högre än det genomsnittliga vattenståndet, är ägnat att ytterligare understryka den risk det innebär att placera husen på en nivå som inte har marginaler till det högsta förväntade högvattenflödet.

Mark- och miljödomstolen anser alltså att byggnaderna på fastigheten B är utsatta för en påtaglig översvämningsrisk även bortsett från de åtgärder som Trafikverket vidtagit. Vid denna bedömning ska det inte bortses från de dämningseffekter som uppkommit genom de anläggningar som fanns där redan innan R.M. uppförde de nu befintliga byggnaderna. Senare höjningar av vägbanken och påbyggnader får visserligen antas ha en viss påverkan på översvämningsrisken. Av utredningen får dock anses framgå att den totala dämningseffekten vid lägre flöden är betydligt lägre än de 20 cm som mark- och miljödomstolen har utgått från vid de högsta flödena, och där byggnaderna som sagt får antas ha riskerat att översvämmas även om höjningar och påbyggnader inte hade kommit till stånd. Med hänsyn härtill måste de nämnda åtgärdernas bidrag till översvämningsrisken vara så ringa att det inte är rimligt att Trafikverket åläggs att höja byggnaderna eller ersätta R.M. för en sådan höjning.

Med hänsyn till att Trafikverket i enlighet med det ovan sagda inte kan anses ansvara för mer än en marginell del av översvämningensrisken på fastigheten B anser domstolen inte att marknadsvärdet har minskat till följd av åtgärderna. R.M. ska därför inte tillerkännas ersättning för minskning av marknadsvärdet eller någon annan ersättning som han har yrkat.

R.M.s yrkanden i sak ska alltså i sin helhet lämnas utan bifall.

Sammanfattande bedömning

Mark- och miljödomstolen finner att den utredning som presenterats utgör ett fullgott underlag för prövningen av de uppkomna frågorna om skadeförebyggande åtgärder och ersättning i båda målen.

Enligt domstolens bedömning ska det föreskrivas ett villkor för lagligförklaringen i mål M 3032-17 och ett ytterligare villkor för lagligförklaring och tillstånd i mål 1606-14 som anger att Trafikverket ska vidta skadeförebyggande åtgärder på fastigheten A. Detta ska ske genom höjning av byggnaderna på fastigheten så att byggnadernas lägsta trädelar hamnar på åtminstone nivån +405,04 m i RH 70. Åtgärderna ska utföras i huvudsak i enlighet med det förslag som Trafikverket har presenterat (NYAB).

Mark- och miljödomstolen anser däremot inte att några skadeförebyggande åtgärder ska föreskrivas för fastigheten B. Domstolen avslår framställda yrkanden om villkor och ersättning i övrigt.

Vid denna bedömning kan prövotiden i mål M 1606-14 avslutas och de uppskjutna frågorna om skadeförebyggande åtgärder och ersättning i målet är härmed slutligt avgjorda.

Villkor

I deldomen i mål M 1606-14 föreskrev mark- och miljödomstolen tre villkor för den tillståndsgivna verksamheten. Nu föreskrivs även ett villkor – gemensamt för de båda målen – om att Trafikverket ska vidta en skadeförebyggande åtgärd för fastigheten A för de lagligförklarade och tillståndsgivna åtgärderna i målen. Det har inte lämnats förslag på några andra villkor och domstolen bedömer inte heller att det finns behov av att föreskriva ytterligare villkor.

Prövningsavgifter

Genom beslut den 3 juli 2014 i mål M 1606-14 och den 22 januari 2018 i mål M 3032-17 beslutade mark- och miljödomstolen att Trafikverket skulle betala en prövningsavgift om 10 000 kr respektive 15 000 kr enligt förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken. Av 9 kap. 3 § samma förordning framgår att domstolen ska pröva avgiftens skälighet i samband med att handläggningen av målet avslutas. Mark- och miljödomstolen finner inte att det föreligger skäl att ändra den beslutade avgiften i någon av de båda målen.

Rättegångskostnader

Länsstyrelsens yrkande är vitsordat av Trafikverket.

A-C.F. och R.M. har yrkat ersättning för eget arbete, tidspillan och utlägg med 31 545 kr respektive 47 620 kr. Mark- och miljödomstolen anser att kostnaderna är skäligen och förpliktar Trafikverket att ersätta dem med yrkade belopp.

Därutöver har A-C.F. och R.M. yrkat ersättning för sina kostnader för N.R.s biträde, vilken i sin tur har anlitat tekniskt biträde av J.M.. Trafikverkets uppfattning är att den yrkade ersättningen är oskäligt stor. N.R.s ersättningsanspråk uppgår till totalt 2 030 842 kr, varav 1 305 500 kr avser arvode för 373 timmars arbete och 159 600 kr avser ersättning till J.M. för 133 timmars arbete.

När frågor om tillstånd och lagligförklaring avgjordes i mål M 1606-14 begärdes ersättning för arvode till N.R. med 342 430 kr avseende 110,8 timmars arbete och ersättning till J.M. för 55,5 timmars arbete. Mark- och miljödomstolen ansåg att tidsåtgången för både R. och M. med hänsyn till målets omfattning och beskaffenhet framstod som alltför hög, och satte ned ersättningen. Den övervägande delen av N.R.s och J.M.s arbete måste, även om frågorna sattes på provotid, ha gällt samma frågor om skadeförebyggande åtgärder etc. som prövas i den här domen.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att skriftväxlingen i målen har varit relativt omfattande, men att parterna i stor utsträckning har upprepat sig. Målen har hela tiden rört huvudsakligen samma frågeställningar, även om parternas ståndpunkter har justerats något under handläggningens gång. En huvudförhandling har ställts in, och en muntlig förberedelse samt en syn utom huvudförhandling har genomförts. Huvudförhandlingen tog två och en halv dag i anspråk. Målen får på så sätt betraktas som relativt omfångsrika. Samtidigt har de frågor som ska avgöras visserligen i vissa delar varit osäkra och svårbedömda, men de kan ändå inte betecknas som särskilt komplexa och omfattande. Enligt mark- och miljödomstolens mening bör det ha varit möjligt för både N.R. och J.M. att kraftigt begränsa den tidsåtgång de har lagt ned på målen. Den yrkade ersättningen har därför inte varit skäligen påkallad för att tillvarata huvudmännens rätt. Enligt mark- och miljödomstolens uppfattning är det inte skäligt att förplikta Trafikverket att betala mer än vad som motsvarar två tredjedelar av den yrkade ersättningen för N.R.s och J.M.s arbete.

Trafikverket ska därför förpliktas att betala en ersättning för rättegångskostnader som motsvarar 249 timmar för N.R. och 89 timmar för J.M.. Ersättningen i övrigt får anses skälig. Ersättningen för arvode till N.R. ska således minskas med (1 305 500 – 871 500) 434 000 kr och ersättningen till J.M. med (159 600 – 106 800) 52 800 kr. Därutöver ska på beloppen belöpan-de mervärdesskatt, dvs. 121 700 kr dras av från den totala ersättningen. Totalt ska Trafikverket alltså betala (2 030 842 – 434 000 – 52 800 – 121 700) 1 422 342 kr

till A-C.F. och R.M. för N.R.s biträde, varav 871 500 kr avser arvode till N.R..

HUR DOMEN KAN ÖVERKLAGAS, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 4 december 2019.

Malin Bergström

Patrik Södergren

Åsa Larsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmännen Malin Bergström (ordförande) och Patrik Södergren, tekniska rådet Åsa Larsson samt den särskilda ledamoten Gunnar Önevall.



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

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.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

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 rättstillämpningen.
- 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 prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen 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