



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2020-01-21  
meddelad i  
Vänerns borg

Mål nr F 1997-19

## PARTER

### Klagande

Lerums kommun  
443 80 Lerum

Ombud: Cecilia Friberg  
Lerums kommun, 443 80 Lerum

### Motpart

Ingvar Bennmo  
Strandkullevägen 4 B, 443 72 Gråbo

Ombud: Johan Tisell  
FamiljeRättsHjälpen, Vällsjövägen 40, 443 95 Lerum

## ÖVERKLAGAT BESLUT

Lantmäteriets beslut den 10 april 2019 i ärende nr O163523, se bilaga 1

## SAKEN

Anläggningsförrättning enligt 49 § anläggningslagen (1973:1149) berörande  
Björboholm 1:9, 1:70, 1:37 m.fl. i Lerums kommun

## DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen undanröjer samtliga av Lantmäteriets beslut den 10 april 2019 i ärende nr O163523, med undtag för beslutet om fördelning av förrättningskostnader som ska stå fast, och återvisar ärendet till Lantmäteriet för fortsatt handläggning.
2. Ingvar Bennmo ska ersätta Lerums kommun för dess rättegångskostnader med 32 430 kr plus ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från denna dag till dess betalning sker.

## **BAKGRUND**

Lantmäteriet beslutade den 10 april 2019 att upplåta rätt enligt 49 § anläggningslagen (1973:1149), AL, för fastigheten Björboholm 1:9 att använda befintlig väg på Lerums kommuns fastighet Björboholm 1:184 enligt förrättningskarta och beskrivning, Lantmäteriets aktbilaga KA1 och BE1. Beslutet innefattade anläggningsbeslut, rätt att använda väg inom visst område *a* samt rätt att använda, underhålla och bibehålla befintlig väg *b*, ersättnings- och tillträdesbeslut samt beslut om fördelning av förrättningskostnader.

Björboholm 1:184 utgörs bl.a. av en sedan tidigare nedlagd järnvägsfastighet. Den bildade rättigheten ger fastigheten Björboholm 1:9 bl.a. rätt att använda cirka 160 meter av den tidigare järnvägsfastighet som utfartsväg.

## **YRKANDEN M.M.**

### **Lerums kommun**

Lerums kommun (i det följande kommunen) har yrkat i första hand att Lantmäteriets beslut ska upphävas och återförvisas till Lantmäteriet för ny prövning. Kommunen har i andra hand yrkat att Lantmäteriets beslut ska ändras på så sätt att Ingvar Bennmo ska åläggas att bekosta samtliga åtgärder, inklusive eventuella inträngsersättningar, som krävs för att vägen ska kunna anpassas för biltrafik genom breddning och utgöra en ur trafiksäkerhets- samt drift- och underhållssynpunkt godtagbar lösning alternativt att ersättningen ska höjas till ett belopp som får anges efter utredning av vilka åtgärder som är nödvändiga.

Kommunen har därutöver yrkat ersättning för sina rättegångskostnader med 32 430 kr exklusive mervärdesskatt.

**Ingvar Bennmo**

Ingvar Bennmo har motsatt sig ändring av Lantmäteriets beslut. Han har för egen del yrkat ersättning för sina rättegångskostnader med 68 245 kr. Oavsett utgången i målet har han begärt ersättning för sina rättegångskostnader med 5 000 kr.

Ingvar Bennmo har avseende kommunens rättegångskostnadsanspråk vitsordat 4 360 kr som skäligt i och för sig.

**GRUNDER**

**Kommunen** har gett in bildunderlag utvisandes alternativa vägsträckningar samt skriftligt utlåtande från Anna Jägemalm avseende vägens beskaffenhet och anført i huvudsak följande.

*Förstahandsyrkandet*

Lantmäteriets beslut är baserat på en bristfällig utredning av trafiksäkerheten och trafiklämpligheten. Beslutet strider vidare mot 2 kap. 2 § och 3 kap. 6 § trafikförordningen (1998:1276), Traff.

Den servitutsväg som Lantmäteriet beslutat om (vägen) är inte acceptabel ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Vägen i den del den går på den gamla järnvägsfastigheten, banvallen, är en från biltrafik avskild gång-, cykel- och ridväg ("GCR-väg") vars syfte är att värna annars oskyddade trafikanter från biltrafiken. En körsträcka om 160 meter på banvallen, som Lantmäteriets beslut innebär, medför stor olägenhet för andra trafikanter som färdas där. Den asfalterade delen av banvallen som numera utgör GCR-väg är cirka 2–2,5 meter bred. Detta medför att onödiga konflikter och försvårade trafiksituationer kommer att uppstå vid mötande trafik. Banvallen är ett utpekat pendlingsstråk för cyklister av Västra Götalandsregionen och en del av Sverigeleden. Den är utpekad som cykelstråk i kommunens egna cykelkartor. Lantmäteriet har inte beaktat detta i förrättningsbeslutet. Olägenheterna av biltransport på vägen är större än vad som kan tålas.

Banvallen har inte tidigare varit en allmän väg. Under tiden som sträckan fungerade som järnväg utgjorde järnvägen en enskild anläggning. När järnvägen avlägsnades

och marken återlämnades till kommunen blev området naturmark. Därefter gjordes en grusning av ytan i syfte att sträckan skulle vara ett rekreationsstråk. Först därefter lades asfaltsbeläggning på ytan för att möjliggöra cykeltrafik. GCR-vägen utgör inte enskild väg.

Beläggningsarbetena genomfördes i juni 2013. Beläggningen har en tjocklek av 0–4 cm. Tjockleken är i huvudsak 4 cm, men tunnare i kanterna, dels då det inte ska bli snubbelkant vid sidorna, dels då det på det grusade avsnittet avsett för ridande inte föreligger någon asfaltsbeläggning alls. Kantområdet av den asfaltsbelagda delen av GCR-vägen var svår att belägga, eftersom vägbanan med grund i erosion inte höll en jämn nivå. Asfalten är av typen ABÖ, vilket är en öppen asfalt som kommunen endast lägger på gång- och cykelbanor då den inte håller lika bra för biltrafik som en tät asfalt. Banvallen som sådan har den bärighet som krävs för framförande av fordonstrafik, men beläggningen är alltför tunn för att fordon, annat än undantagsvis, ska kunna framföras utan risk för att beläggningen skadas. Det finns en risk att asfalten går sönder i kanterna om GCR-vägen börjar trafikeras med motorfordon, särskilt då vägbanan inte är bredare än 2,2 meter, vilket påverkar bärigheten inte minst i kanterna. Om banvallen hade byggts för fordonstrafik skulle minst 550 millimeter schaktats bort så att väggroppen kunde byggas upp på nytt. Därigenom hade de övre lagren uppnått en tillfredsställande hållbarhet. Väggroppen hade då byggts upp med lagerföljden materialskiljande duk, 420 millimeter förstärkningslager, 80 millimeter bärlager och 45 millimeter (tät) asfalt.

I samband med beläggningsarbetena utfördes beslutades att GCR-vägen skulle vara en påbjuden gång-, cykel- och ridväg och sådant vägmärke uppsattes. Skyltning saknas vid den korsning där grusvägen, som går mellan väg 190 och den del av GCR vägen som berörs av servitutet, ansluter till GCR-vägen. Kommunen har helt enkelt missat att sätta upp skyltning där. Att det vid en möjlig anslutningspunkt saknas skyltning kan inte helt och hållet frånta GCR-vägen dess karaktär som påbjuden GCR-väg där motorfordonstrafik är förbjuden. Även om så skulle vara fallet är det kommunens avsikt att inom kort uppsätta korrekt skyltning.

Vad Sverigeleden har för karaktär på andra delar av sträckningen än den nu aktuella saknar betydelse i detta mål. Ingvar Bennmos hänvisning till NCC och en tidigare anställd vid Göteborgs stads bolag GIGAB i fråga om asfaltstjocklek är inte tillämpliga avseende den förevarande situationen. Vilken asfaltstjocklek som läggs beror på ytans lutning, antalet och typen av fordon som ska stå där, trafikintensitet med mera. Det finns också olika typer av asfalt, med olika bärighet.

Den lilla mängd trafik på den aktuella sträckan som är hänförlig till kommunen utgörs inte av mer trafik än vad som förekommer på andra gång- och cykelvägar i kommunen för underhåll av intilliggande natur, utförande av eventuell tillsyn och underhåll av VA-ledningar med tillhörande anläggningar samt ombesörjande av vinterväghållning och sopning.

Den aktuella delen av banvallen omfattas inte av Lerums kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon på banvallen (Sverigeleden 1441 2011-00239). Det har inte gått att fastställa varför den rubricerade trafikföreskriften bara avser sträckan Brattåsvägen och Strandkullen. Möjligen kan det ha berott på att det enbart var på den sträckan som det förelåg problem med trafikering av motorfordon. När denna trafikföreskrift beslutades var sträckan mellan Brattåsvägen och Strandkullen ännu inte påbjuden GCR-väg. Sådan karaktär fick den först senare. Det var därför nödvändigt att reglera ett förbud mot motortrafik på den sträckan genom lokala trafikföreskrifter. Föreskriften är numera överflödigt eftersom den sträckan utgörs av påbjuden GCR-väg. Huruvida en väg ska ha karaktär av GCR-väg kan inte föreskrivas i lokala trafikföreskrifter. Karaktären GCR-väg uppstår genom skyltning och vägmärkesuppsättning. Då inträder samtidigt begränsningar avseende framförande av andra trafikslag än de som påbjuds genom skyltningen i enlighet med 3 kap. 6 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276). För att vägen ska kunna nyttjas för biltrafik krävs att väghållaren, i detta fall kommunen, ger dispens från denna begränsning enligt 13 kap. 3 § 1 trafikförordningen. Någon sådan dispens har inte lämnats. Det framstår som olämpligt att besluta om servitut för framförande av fordon på vägen utan att det föreligger dispens. Kommunens trafikenhet har angett att det inte är

troligt att dispens kan erhållas för fastigheten Björkholm 1:9 att trafikera den aktuella delen av banvallen för utfart.

Det förekommer inte någon biltrafik längst med den aktuella banvallssträckan i dagsläget. Ingvar Bennmo har hänvisat till två fastigheter som nyttjar GCR-vägen för att ta sig fram till den grusväg som ansluter till väg 190. För att nå båda dessa fastigheter räcker det med att GCR-vägen korsas och i vart fall den ena av dessa två fastigheter verkar enbart korsa GCR-vägen. Att korsa GCR-vägen är tillåtet i enlighet med 3 kap. 6 § fjärde stycket trafikförordningen. Det faktum att trafik hörande till den ena av fastigheterna korsar vägen i syfte att ta sig till och från en allmän väg kan inte anses tala för att bilfärd längst med vägen är lämpligt. Biltrafik till den andra av dessa fastigheter färdas enligt Ingvar Bennmo längs med GCR-vägen och parkerar parallellt med denna på kommunens fastighet. Om detta stämmer avser kommunen att vidta åtgärder för att det ska upphöra. Att någon annan åker bil längs med GCR-vägen i strid med trafikförordningen kan dock inte utgöra grund för att Ingvar Bennmo ska få erhålla servitut för detsamma.

Ingvar Bennmo har också framfört att andra ägare till fastigheter som ligger längs med den så kallade Sverigeleden färdas med bil längs med densamma för att nå sina fastigheter. Förhållandena kan skifta avsevärt mellan olika fastigheter. De överväganden som eventuellt har gjorts för andra fastigheter, och som eventuellt har lett till att fastigheter nyttjar GCR-vägen för färd, kan inte läggas till grund för den nu aktuella prövningen. Vad gäller den kommunala likställighetsprincipen tillämpas den enbart när kommunen är i kontakt med sina kommunmedlemmar i egenskap av kommun, exempelvis genom att tillhandahålla dem prestationer eller genom att ta ut avgifter. Den gäller inte när kommunen agerar i fastighetsrättsliga frågor i egenskap av fastighetsägare, till exempel vid bildandet av ett servitut.

Innan och under förrättningen har kommunen föreslagit två alternativa sträckningar, som inte innefattar trafik på vägen. Dessa är långt mer ändamålsenliga än den sträckning som Lantmäteriet beslutat och medför inte några onödiga trafikkonflikter. Förrättningslantmätaren har inte i tillräckligt stor utsträckning

beaktat alternativen till utfartsväg. Båtnaden för dessa alternativa utfartsvägar bör bedömas vid Lantmäteriet som första instans.

*Andrahandsyrkandet*

Den av Lantmäteriet beslutade ersättningen är inte tillräcklig för att täcka kostnaderna för de åtgärder som kommunen kommer att behöva vidta om Lantmäteriets beslut inte upphävs.

Vägen ingår som en del av Sverigeleden och är en vältrafikerad sträcka för flertalet oskyddade trafikanter som passerar i både låg och hög hastighet. Lantmäteriet är uppenbarligen medveten om de risker som kan uppstå, eftersom den i beslutet framhållit att stor försiktighet ska iakttas vid utfart på vägen. Det är svårt att tillse att andra som kan komma att färdas där, exempelvis postbil samt hantverkare, efterkommer detta. Eftersom vägen är anpassad för gång, cykling och ridning förväntar sig inte de trafikanter som nyttjar vägen att påträffa motorfordon, vilket utgör en klar och stor risk.

Ingvar Bennmos utpekande av den smalaste delen av vägen är inte korrekt. Det framstår som omöjligt för biltrafik och övriga trafikanter, för vilka vägen är avsedd, att mötas på vägen på ett ändamålsenligt vis. Vid möten måste någon ianspråka vägrenen.

För det fall Lantmäteriets beslut inte upphävs kommer kommunen, i syfte att skydda trafikanterna på vägen från biltrafik som färdas snabbare än gånghastighet, nödvändigtvis vara tvungen att vidta åtgärder för att förhindra att det går att färdas snabbare än avsett på aktuell sträcka. Det är sannolikt att vägen kommer att behöva breddas genom sprängning. Annars fastighet kan då behöva ianspråkta, med inträngsersättning som följd. Ersättningen som Lantmäteriet beslutat om för kostnad av servitutet täcker inte de kostnader för de åtgärder som krävs.

Biltrafik medför också ökade drifts- och underhållskostnader för kommunens vägenhet. Då vägen är delvis asfalterad och delvis grusad uppstår det potthål i

skarven när fordonstrafik framförs på sträckan. Banan är inte anpassad för fordonstrafik, särskilt inte för tyngre trafik såsom renhållningsfordon. Det är sannolikt att det kommer att innebära sprickbildning och större slitage på vägbeläggningen än vad som annars hade varit fallet. Fordonstrafik medför även extra kostnad för vinterväghållningen då bildäck sprätter undan den stenflis som kommunen sprider ut på vägen. Det medför att sträckan på 160 meter inte kommer vara lika halsäker som övriga sträckor på vägen utan att extrainsatta åtgärder vidtas.

Det är i dagsläget och utan utredning inte möjligt för kommunen att avgöra vilka åtgärder som kan behöva vidtas och till vilka kostnader. Det framstår därmed som rimligt att fastighetsägarna, i stället för att förpliktas att erlagga en på förhand angiven ersättning, åläggs att ersätta kommunen för samtliga de kostnader (såväl anläggnings- som drifts- och underhållskostnader) som kommunen kan komma att få. Om ersättningen måste anges till ett fast belopp måste kommunen nödvändigtvis genomföra utredning för att fastslå vilket belopp som täcker kommunens kostnader.

#### *Rättegångskostnaderna*

Överklagandet av Lantmäteriets beslut har skett av kommunen i egenskap av sakägare i målet.

Den begärda ersättningen motsvarar den timersättning som betalas för rådgivning enligt rättshjälpslagen (1996:1619) för arbete och tidsspillan enligt följande:

- möten och mailkontakter för genomgång av ärendet – 6,5 timmar,
- upprättande av yttranden – 14 timmar,
- sammanträde och syn – 1,5 timmar,
- tidsspillan i samband med resa för syn – 1,5 timmar.

Beträffande den av Ingvar Bennmo yrkade ersättningen för rättegångskostnad bör kostnader kopplat till resor för att besöka andra fastigheter som använder GCR-vägen Sverigeleden för tillfart, än den som är föremål för prövning i målet, inte vara ersättningsgilla i målet.



Ingvar Bennmos påstående om vårdslös processföring från kommunens sida bestrids. Mark- och miljödomstolen har beslutat att kommunen inte har ändrat sin talan på ett otillåtet vis. Kommunen har inte heller fört in ovidkommande frågor i processen. Den enda frist som kommunen inte har följt har varit vid inkommande av kompletterande bevisning, då sådan inkom tre dagar efter den tidsfrist som angavs i domstolens föreläggande som avsåg tillfälle till eventuellt yttrande. Detta utgör inte vårdslös processföring. I övrigt har samtliga frister följts.

**Ingvar Bennmo** har gett in bilder och anfört i huvudsak följande.

*Kommunens första- och andrahandsyrkanden*

Lantmäteriet har gjort en grundlig och korrekt bedömning. Kommunens ena föreslagna alternativ har prövats och underkänts av Lantmäteriet. Kommunens andra alternativ skulle medföra den del av Björboholm 1:184 gjordes omöjlig att bruka, t.ex. för avstyckning av bostadstomt, samt att vägen skulle gå för nära grannfastigheterna Lerum Björboholm 1:64 och 1:134. Han vitsordar att det är en platt yta mellan dessa två fastigheter fram till platsen där vassen slutar, men därefter finns det förkastningar som gör platsen olämplig för väg. Föreslagen väg skulle dessutom innebära stor trafikfara vid anslutningen till väg 190. Utfart mot väg 190 kräver särskild utredning och tillåtelse från Trafikverket. Sådan tillåtelse skulle inte ges med hänsyn till trafiksäkerheten.

Vägen är inte en enskild väg. Vägen är därmed en allmän väg. Järnvägsmarken har inte återlämnats till kommunen. Fastigheten, eller fastigheterna, köptes upp av järnvägsbolaget kring förra sekelskiftet. Hur kommunen tillskansat sig marken och samlat den i fastigheten Björboholm 1:184 är outrett. Det kan vitsordas att G-, C- och/eller R-vägar manifesteras med skyltning. Vid infart till aktuell vägsträckning från Östadsvägen förekommer inte någon sådan skyltning, utan endast en skyltning i form av vägmärke E17 (återvändsgränd) samt gatunamnskylt, vilket talar för att det är en allmän väg där all trafik är tillåten. På grund av att aktuell sträckning således inte regleras med vägmärke som påbjuder gång-, cykel- eller ridtrafik kan dispens enligt TrafF varken behövas eller lämnas. Vid den aktuella

vägsträckningens södra infart har en av GC-skyltarna placerats på vänster sida av vägen, i strid mot vägmärkesförordningen.

Det vitsordas att den aktuella banvallsvägen asfalterades 2013. Banvallsvägen är medvetet endast till hälften asfalterad, avsedd för främst cyklar och barnvagnar, och till hälften grusad, avsedd för hästar, löpare och övrig promenad som kräver mjukare underlag. Vägens samlade bredd är mer än tillräcklig för möten. Banvallsvägen är i vart fall 4 meter bred sammantaget med grus- och asfaltsdel och den asfalterade delen av vägen är sannolikt cirka 35–55 mm tjock. I sammanhanget ska noteras att en asfaltstjocklek om 4 cm är högst normalt. Belastningen och trafikintensiteten som servitutet medför kan jämföras med den för en ordinär garageuppfart. Dessa rekommenderas av t.ex. NCC vara 35 mm tjocka. Enligt Lennart Lindeberg, som tidigare var anställd vid Göteborgs kommuns bolag GIGAB och upphandlade entreprenader, specificerades asfaltstjockleken normalt till 40 mm för ytor som parkeringar och gator inom begränsade områden.

Det vitsordas att kommunen, om banvallen byggts för fordonstrafik, hade schaktat bort minst 550 millimeter för att kunna bygga upp väggkroppen på nytt och därigenom försäkra sig om tillfredsställande hållbarhet i de övre lagren samt att väggkroppen då hade byggts upp med lagerföljden materialskiljande duk, 420 millimeter förstärkningslager, 80 millimeter bärlager och 45 millimeter (tät) asfalt.

Vid den del av servitutsrätten som avser vägen längst med banvallen är kommunens fastighet mellan 10 och 14 meter bred, vilket innebär att kommunen har rådighet över mer än tillräcklig mark för både utfart och rekreation. En av de bilder han gett in utvisar den plats där den aktuella *fastigheten*, inte vägen, är som smalast. Möten på vägen är inte omöjligt utan enkelt och förekommer sedan lång tid avseende andra fastigheter. Någon breddning av vägen behövs inte. Eventuell breddning skulle omöjligen innebära intrång på annans fastighet. Eventuella hastighetsdämpande åtgärder kan enklast lösas med skyltning om gångfartsområde. Varningsskylt avseende motorfordon kan också användas. Vägen saknar vägren.

Två närliggande fastigheter korsar i dagsläget banvallen och den ena fastighetsägaren parkerar sin bil längs med banvallen. Kommunen har även utan ersättning gett en fastighet som ligger 2,5 kilometer bort rätt att använda en delsträcka av banvallen för fordonstrafik och dessutom breddat asfalten på den sträckan. Flera fastigheter har använt banvallen som körbana sedan urminnes tider, däribland Björboholm 1:13, 1:19, 1:26, 1:29 och 1:37. Vidare finns det längre norrut fastigheter som använder banvallen, t.ex. Östad-Kärret 1:3 som nyttjar 190 meter av banvallen. Asfalten där har samma karaktär som vid den nu aktuella delen av banvallen och torde vara av typen ABÖ. Asfalten där är inte breddad utan uppmättes till 220 cm. Vidare är den vägen skyltad som GC- och ridväg, trots att Östad-Kärret 1:3 har rätt från kommunen att använda banvallen som infartsväg. Kommunens invändningar om banvallens olämplighet som infartsväg är grundlösa. Han borde behandlas likställt vad gäller att använda väg som är och skyltas som allmän väg.

Sverigeleden är inte vältrafikerad på den aktuella platsen och den trafik som förekommer är i allt väsentligt kända grannars promenader och hundrastning. Cykelpendling förekommer inte, endast cykling av rekreationskaraktär. Den aktuella sträckan trafikeras inte av postbil. De närboende har sina brevlådor utefter Östadsvägen eller Strandkullen. Sverigeleden utgörs inte enbart av GC-vägar eller GCR-vägar, utan går på flera andra platser över allmän väg och då ibland också högtrafikerade vägar.

Vägen är måhända inte anpassad för tung trafik men det förekommer inte sophämnings- eller slamsugningstrafik på den aktuella platsen. Kommunen utför dock regelmässigt arbete med sin va-anläggning under banvallen, vilket innebär tung trafik samt omledningar. Även väghållning och snöröjning innebär tung trafik, som banvallen alltså är dimensionerad för. Att det finns slitage på asfalten beror på kommunens egen trafik längs vägen. Vägen är inte särskilt tunn. Vägbelysningen längs med vägen behöver sällan bytas eftersom det är LED-lampor i armaturerna. Bildäck i gångfart sprätter inte undan stenflis, omvänt pressar bildäck undan slask och blötsnö till båtnad för gångtrafik.

Om han skulle åläggas att erlagga högre ersättning till kommunen, bör denna kostnad bäras solidariskt av alla i området som berörs på samma sätt. Då detta i praktiken är omöjligt, torde beslutet inte ändras. Den beslutade ersättningen täcker med råge eventuella merkostnader för vinterhållning och skyltning. Vad gäller fastigheten Östad-Kärret 1:3 har asfalteringen, som gjordes för ett par tre år sedan, där gjorts avsevärt bredare än övriga delar. Ägarna till Östad-Kärret 1:3 har inte betalat för denna breddning. I likställdhetens namn ska inte han och hans fem grannar drabbas av kostnader om kommunen väljer att göra asfalten något bredare på aktuell sträckning.

#### *Rättegångskostnaderna*

Av det yrkade beloppet avser 47 600 kr ombuds arbete, 17 timmar à 2 800 kr, 6 440 kr ombuds tidspillan, 2,3 timmar à 2 800 kr, 556 kr ombuds resekostnader, 159 km à 3,5 kr, och 13 649 kr mervärdesskatt.

I resor och arbetstid innefattas utredning av banvallens samtliga korsningar och skyltning mellan Brattåsvägen och kommungränsen och Alingsås.

Vad gäller yrkandet om ersättning för rättegångskostnader oaktat utgången i målet har kommunen under målets handläggning ändrat talan och yrkanden, tagit in ovidkommande frågor i målet, försenat målets handläggning, inte vid sammanträdet kunnat svara på rättens frågor samt inte följt rättens frister. Kommunens processföring har varit vårdslös och på denna grund ska han i enlighet med 18 kap. 6 § rättegångsbalken tillerkännas ersättning för rättegångskostnader med 5 000 kr, avseende arbete.

Beträffande kommunens yrkande om ersättning för rättegångskostnader får det endast avse verklig och nödvändig kostnad som kommunen har haft. Kommunen närvarade vid sammanträdet med fem personer som inte kunde besvara frågor, varför en femtedel av yrkad arbetstid, motsvarande 4,4 timmar, kan vitsordas. Tidsspillan kan inte vitsordas alls då kommunen ska vara tillgänglig på samma sätt i hela kommunen och synen skedde i kommunen. Om tidsspillan ändå ska utgå ska

den ersättas med ett lägre belopp än arbete. Mellan kommunhuset och plats för syn är det 29 km tur och retur. Med snittfart 60 km/t och 11 minuters väntan kan totalt 40 minuter vitsordas. Beloppsmässigt vitsordas 600 kr/t för arbete och 600 kr/t för tidsspillan. Totalt vitsordas alltså 4 360 kr som skäligt i och för sig.

## **DOMSKÄL**

Mark- och miljödomstolen har den 27 september 2019 haft sammanträde och syn i målet. Parterna har beretts tillfälle att slutföra sin respektive talan.

### **Frågan om vägens karaktär**

Genom Lantmäteriets beslut har en servitutsrätt bildats med stöd av 49 § AL.

Bestämmelsen har inordnats i lagen under rubriken ”Särskilda bestämmelser om enskilda vägar”. Enligt 49 § första stycket AL kan det upplåtas rätt för fastighet att bygga väg över annan fastighet eller att använda befintlig väg om det är av väsentlig betydelse för att tillgodose fastighets behov av väg. I förarbetena till AL ges ingen direkt ledning angående tolkningen av det aktuella kravet. Det anges inte något som ger stöd för att avsikten var att vidga tillämpningsområdet för bestämmelsen i 49 § AL till att avse också andra vägar än enskilda. En fastighet ska inte beredas rätten till ett servitut på en annan fastighet med stöd av 49 § AL utan att servitutet har en direkt anknytning till och är av väsentlig betydelse för just den fastighetens behov av enskild väg för samfärdsel och transporter till och från fastigheten. (Se rättsfallet NJA 2014 s. 228.)

Av det ovan anförda bedömer mark- och miljödomstolen att en servitutsrätt enligt 49 § AL endast kan avse en enskild väg. Domstolen måste därför först ta ställning till om den nu aktuella vägen kan anses vara en enskild väg.

Någon definition av enskild väg finns inte i AL. För att bedöma om en väg är enskild får utredas om den ska anses vara allmän väg eller gata. Om så inte är fallet får vägen anses vara enskild. Vad som är allmän väg definieras i väglagen (1971:984). Enligt 1 § andra stycket väglagen är allmän väg, förutom väg som

anläggs enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. Enligt 2 § andra stycket väglagen hör vägbana och övriga väganordningar till väg. En väganordning är en anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne. Enligt 10 § andra stycket väglagen får ny väg anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

Begreppet allmän samfärdsel i väglagen tar sikte på fordonstrafik. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte framkommit något i målet som talar för att den nu aktuella vägen har byggts för allmän samfärdsel eller att den tidigare varit upplåten för allmän samfärdsel. Vägen kan inte heller anses utgöra en väganordning till den näraliggande allmänna vägen väg 190. Vägsträckningen faller således inte inom definitionen för vad som ska anses utgöra allmän väg enligt väglagen. Det aktuella området är inte planlagt, varför vägsträckningen inte heller kan anses utgöra gata. Vägsträckningen ska således anses utgöra enskild väg, med kommunalt huvudmannaskap. Det finns således formella förutsättningar för att med tillämpning av 49 § AL pröva frågan om bildande av servitutsrätt att använda vägen.

### **Frågan om bildande av servitutsrätten**

Enligt 49 § första stycket AL får en fastighet ges rätt att använda en befintlig väg, om en sådan upplåtelse

1. är av väsentlig betydelse för att tillgodose den förstnämnda fastighetens behov av väg,
2. av särskilda skäl är lämpligare än att bilda en gemensamhetsanläggning eller att ansluta fastigheten till en redan bildad anläggning, och
3. inte medför synnerligt men för den upplåtande fastigheten eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen.

Fråga om rättighet som avses i 49–52 §§ provas vid förrättning enligt AL. Vid en förrättningsprovning avseende rättighet som avses i 49 § AL äger 8–11 §§, 12 § tredje stycket och 16 § motsvarande tillämpning. Hänvisningen i 16 § till 12 § första stycket ska därvid avse bestämmelserna i 49–52 §§ om villkoren för upplåtelse av rättigheten och hänvisningen till 13 § bestämmelserna i samma paragrafer om ersättning för upplåtelsen. 16 § andra stycket gäller dock endast i fråga om ersättning för upplåtelse enligt 49 § som avser rätt att bygga väg över annan fastighet. (Se 53 § AL.)

Enligt 8–11 § AL gäller, såvitt nu är aktuellt, att anläggningen ska förläggas på så sätt att ändamålet med den vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad (8 §) och att anläggningen inte får inrättas om det uppkommer olägenhet av någon betydelse för allmänt intresse (11 §).

Vad gäller förutsättningarna för skapandet av servitutsrättigheten enligt 49 § AL gör mark- och miljödomstolen följande bedömningar. Eftersom fastigheten Björboholm 1:9 idag saknar utfartsväg är det av väsentlig betydelse för fastigheten att få tillgång till en sådan. I närområdet är det bara den fastigheten som behöver utfart varför det inte kan anses lämpligare att bilda en gemensamhetsanläggning. Upplåtandet av rättigheten kan inte anses medföra synnerligt men för kommunens fastighet eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen. Förutsättningarna i 49 § AL får således anses vara uppfyllda.

Beträffande övriga förutsättningar för skapande av servitutsrättigheten gör mark- och miljödomstolen följande överväganden. Den aktuella vägsträckningen ingår i den så kallade Sverigeleden, vilket är ett utpekat cykelstråk. Mark- och miljödomstolen bedömer att det saknas anledning att betvivla vad kommunen angett om asfalteringen av vägen, som skriftligen intygats av Anna Jägemalm. Asfalten på den aktuella delen av banvallen är alltså en öppen asfalt, som vanligtvis används för gång- och cykelbanor och inte för bilväg. Mot denna bakgrund saknas det också anledning att ifrågasätta vad kommunen anfört om att asfalteringen av vägsträckningen skett i syfte att möjliggöra cykeltrafik.

Ingvar Bennmo har gjort gällande att andra flera fastigheter har använt och alltså använder banvallen som körbana. Kommunen har å andra sidan gjort gällande att ett antal fastigheter korsar banvallen men att ingen annan fastighet har rätt att åka längs med den aktuella delen av banvallen och att om så sker så ska kommunen vidta åtgärder för att få det att upphöra. Mark- och miljödomstolen har att bedöma lämpligheten av nu aktuell vägsträckning. Hur banvallen används och är utformad på andra ställen utöver den nu aktuella sträckningen saknar därför relevans för bedömningen.

Vid synen noterade mark- och miljödomstolen att infarten söderifrån till den del av banvallen där den aktuella vägsträckningen är belägen var skyltad med påbudsmärkena D6 (påbjuden gångbana) och D8 (påbjuden ridväg). Påbudsmärket D6 var uppsatt på vänster sida om vägen. Påbudsmärken saknades där grusvägen, som går mellan väg 190 och den del av GCR-vägen som berörs av servitutet, ansluter till GCR-vägen. Kommunen har uppgett att avsaknaden av påbudsmärken vid denna plats beror på förbiseende från kommunens sida och att kommunen avser att åtgärda detta inom kort. Det saknas anledning att ifrågasätta vad kommunen anfört i denna del. Det saknas vidare anledning att ifrågasätta vad kommunen anfört om att den har för avsikt att få biltrafik vid och i anslutning till den nu aktuella sträckningen av banvallen att upphöra, om sådan förekommer.

Mot bakgrund av vad som angetts i det föregående bedömer mark- och miljödomstolen att nu aktuell del av banvallen måste anses vara avsedd för cykel-, gång- och ridtrafik och att, så snart som kommunen uppfört vägmärken, hela den aktuella delen av banvallen kommer utgöra påbjuden GCR-väg. Att påbudsmärket D6 var uppsatt på vänster sida om vägen istället för på höger sida (se 2 kap. 3 § vägmärkesförordningen [2007:90]) föranleder inte någon annan bedömning i denna del. I den fortsatta bedömningen kommer mark- och miljödomstolen utgå ifrån att den aktuella delen av banvallen utgör påbjuden GCR-väg. Är en bana avsedd för viss trafik får annan trafik förekomma på banan endast för att korsa den (se 3 kap. 6 § fjärde stycket TrafF).



Den av Lantmäteriet beslutade servitutsrättigheten avser en inte obetydlig sträckning på en påbjuden GCR-väg. De trafikanter som vägen är avsedd för är i jämförelse med en bil mycket oskyddade. Med beaktande av GCR-vägens utformning bedömer mark- och miljödomstolen att den av Lantmäteriet beslutade servitutsrättigheten är förenad med en trafikfara som är att ses som en olägenhet av betydelse för allmänt intresse. Servitutsrättigheten uppfyller därför inte kravet i 11 § AL. För att uppfylla detta krav behöver GCR-vägen anpassas för biltrafik genom bl.a. breddning eller liknande anpassningsåtgärd, vilket är förenat med kostnader. Utredning om det är möjligt att utföra anpassningar och om vad kostnaden för dessa i sådana fall skulle uppgå till samt prövning av om den nu aktuella vägsträckningen trots detta kan anses uppfylla kraven i 8–11 § AL, även jämfört med alternativa vägsträckningar, ska inte göras av mark- och miljödomstolen utan av Lantmäteriet som första instans.

Mark och miljödomstolens ställningstaganden i det föregående innebär att Lantmäteriets anläggnings-, tillträdes-, ersättnings- och avslutningsbeslut ska upphävas och målet återförvisas till Lantmäteriet för fortsatt handläggning. Lantmäteriets beslut om fördelning av förrättningskostnader ska dock stå fast.

### **Frågan om rättegångskostnader**

Bestämmelserna om rättegångskostnadernas fördelning i fastighetsbildningslagen (1970:988), FBL, är tillämpliga i detta mål (se 30, 31 och 53 §§ AL).

Enligt 16 kap. 14 § första stycket FBL får mark- och miljödomstolen, efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna, besluta att sakägare som förlorar målet ska ersätta annan sakägare dennes rättegångskostnad. I övrigt ska 18 kap. rättegångsbalken tillämpas i fråga om rättegångskostnaderna.

I det aktuella fallet ska kommunen och Ingvar Benno anses ha varit motparter i förhållande till varandra och 18 kap. rättegångsbalken ska därför tillämpas. Enligt 18 kap. 1 § rättegångsbalken ska den part som tappar målet ska ersätta motparten dens rättegångskostnader.

Ingvar Bennmo har gjort gällande att Kommunens processföring varit vårdslös och att kommunen på denna grund i enlighet med 18 kap. 6 § rättegångsbalken ska förpliktas att ersättning hans rättegångskostnader med 5 000 kr, avseende arbete, oaktat hur rättegångskostnaderna ska bäras i övrigt. Mark- och miljödomstolen bedömer att vad Ingvar Benno anfört om kommunens processföring inte kan anses medföra att processföringen har varit vårdslös på sätt som avses i 18 kap. 6 § rättegångsbalken. Kommunen ska därför inte till någon del förpliktas att ersätta Ingvar Bennmo för hans rättegångskostnader.

Vad gäller det av kommunen yrkade rättegångskostnadsbeloppet gör mark- och miljödomstolen följande bedömning. Ersättning för rättegångskostnad ska enligt 18 kap. 8 § rättegångsbalken fullt motsvara kostnaden för rättegångens förberedande och talans utförande plus arvode till ombud eller biträde, om kostnaden skäligen varit påkallad för tillvaratagande av partens rätt. Ersättning ska också utgå för partens arbete och tidsspillan i anledning av rättegången. En förutsättning för sådan ersättning är att det rör sig om arbete eller tidsspillan som direkt påkallats av rättegångens förberedande och utförande. För att ersättning skall utgå för arbete krävs inte att detta har utförts av parten själv. Det kan ha verkställts av hans eller hennes personal eller av annan för partens räkning. (Se SOU 1938:44 s. 238 och NJA 1991 s. 28.)

I ett fall som det aktuella, när det gäller en kommun med egna anställda jurister för vilka processföring får förutsättas vara en av huvuduppgifterna och där utredning om de verkliga kostnaderna inte föreligger, ska ersättningen bestämmas med utgångspunkt i vad en måttlig kostnad för ett externt ombud skulle ha utgjort (jfr. rättsfallet NJA 2009 s. 441). Kommunen har yrkat ersättning för sina kostnader med 32 430 kr exklusive mervärdesskatt; 1 380 kr/t för 22 timmars arbete och 1,5 timme tidsspillan. Det saknas anledning att ifrågasätta angiven arbetstid och tidsspillan. Mark- och miljödomstolen bedömer att kommunens yrkande med hänsyn till målets karaktär ligger inom ramen för vad som får anses vara skäligt. Kommunens yrkande ska därför bifallas på så sätt att Ingvar Bennmo ska ersätta kommunen dess rättegångskostnad. Ersättningen ska enligt 18 kap. 8 § andra stycket

rättegångsbalken även innefatta ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen då målet avgörs till dess betalning sker.

**ANVISNINGAR FÖR ÖVERKLAGANDE**, se bilaga 2 (MMD-02)  
Överklagande senast den 11 februari 2020.

Gustaf Strand

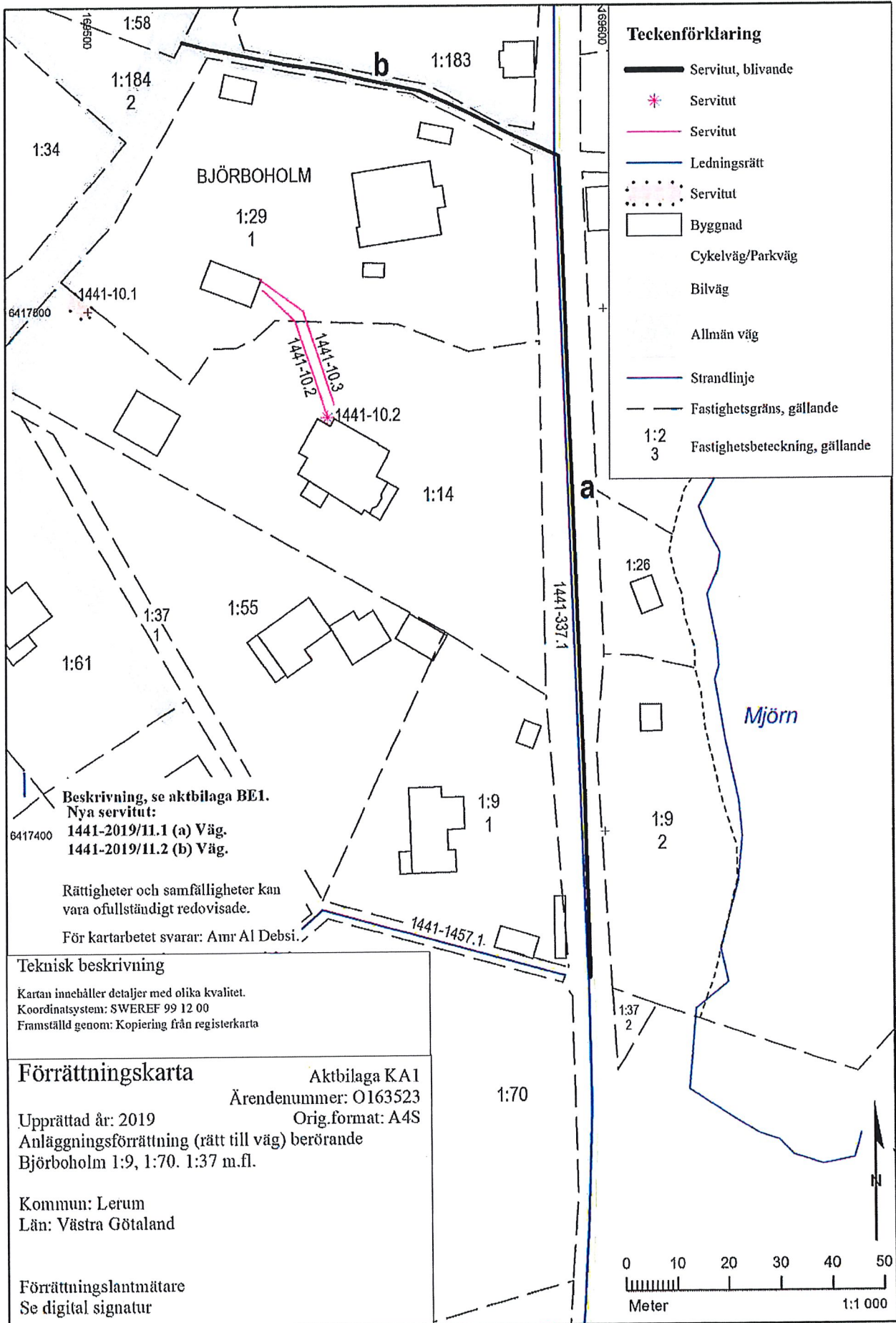
Sören Karlsson

---

Tingsfiskalen Gustaf Strand, ordförande, och tekniska rådet Sören Karlsson har deltagit i avgörandet. Föredragande har varit beredningsjuristen Maria Aldegren.

## LANTMÄTERIET

A4S



**Beskrivning**

2019-04-10

Ärendenummer

O163523

Förrättningslantmätare

Sara Nilsson

Ärende Anläggningsförrättning (rätt till väg) berörande Björboholm 1:9, 1:70.  
1:37 m.fl.

Kommun: Lerum

Län: Västra Götaland

Ny rättighet enligt  
49 § anläggnings-  
lagen

**Ändamål:** Väg  
**Till förmån för:** Björboholm 1:9  
**Belastar:** Björboholm 1:184

**Rättighetens omfattning:**

Rätt att använda väg inom ett 6 meter brett område a, enligt karta KA1, för utfart till allmän väg.

Ny rättighet enligt  
49 § anläggnings-  
lagen

**Ändamål:** Väg  
**Till förmån för:** Björboholm 1:9  
**Belastar:** Björboholm 1:184

**Rättighetens omfattning:**

Rätt att använda, underhålla och bibehålla befintlig väg b, enligt karta KA1, för utfart till allmän väg.

Utförandetid

Anläggningen är utförd.

Denna handling har undertecknats elektroniskt av

Sara Nilsson



# Protokoll

2019-04-10

Ärendenummer

O163523

Förrättningslantmätare

Sara Nilsson

Ärende Anläggningsförrättning (rätt till väg) berörande Björboholm 1:9, 1:70.  
1:37 m.fl.

Kommun: Lerum

Län: Västra Götaland

Sammanfattning I detta protokoll har följande beslut fattats:

- Bildande av servitut enligt 49§ AL
- Tillträdesbeslut
- Ersättningsbeslut
- Beslut om fördelning av förrättningskostnader
- Avslutningsbeslut

Handläggning Med sammanträde via video.

Närvarande Se sakägarförteckning, aktbilaga SA2.

Närvarande från Lantmäteriet i Luleå är Sara Nilsson, nedan kallad förrättningslantmätaren. Som sekreterare närvarar Josefin Nordström från Lantmäteriet. I sammanträdeslokalerna i Alingsås finns Anne-Marie Gustafson från Lantmäteriet närvarande.

Kallelse, delgivning Kallelse, aktbilaga 6.

Kallelse har skett med brev till kända sakägare.

Hänvisning till författningar mm AL Anläggningslagen (1973:1149)  
FBL Fastighetsbildningslagen (1970:988)  
ExL Expropriationslagen (1972:719)

Yrkande Se ansökan, aktbilaga A1, samt yrkande, aktbilaga YR1.

Redogörelse Inledning

Förrättningslantmätaren (flm) Sara Nilsson hälsar närvarande sakägare välkomna till sammanträdet. Sedan förklarar flm att Lantmäteriet är en opartisk myndighet som ska utreda förutsättningarna för förrättningen, pröva yrkandena i ansökan och ställa de mot eventuella motstridiga yrkanden. Därefter ska Lantmäteriet fatta beslut utifrån gällande lagstiftning.

Sammanfattning från tidigare sammanträde

Ett informationssammanträde hölls den 9 januari 2019. Under det sammanträdet gick flm igenom historiken till varför Björboholm 1:9 är



i behov av utfartsrätt och olika alternativ för utfartsrätten diskuterades. Efter sammanträdet har flm utrett de olika alternativen och eventuella olägenheterna de skulle medföra. Flm förklarar att tanken med detta sammanträde är att kunna fatta ett beslut i ärendet.

#### *Förslag för utfartsväg*

Under förra sammanträdet var ett förslag till utfartsväg där ägarna av Björboholm tidigare körde, det vill säga över Björboholm 1:70. Vid besök på platsen har Lantmäteriet kunnat iakta att vägen över Björboholm 1:70 går mycket nära bostadshuset. Den trafik som skulle passera över fastigheten innebär därför betydande olägenhet och belastning för denna, även om det endast är fråga om trafik till och från Björboholm 1:9. I och med att vägen går mycket nära bostadshuset bedömer flm att detta alternativ inte är brukbart.

Att anlägga en utfartsväg i annat läge över Björboholm 1:70 bedömer flm inte är ett alternativ eftersom rättigheten ska utföras på sådant sätt att ändamålet med rättigheten vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad.

Andra alternativ som kom på tal var om servitutet för väg skulle läggas på Björboholm 1:37 och vidare ut på Björboholm 1:61 förbi Björboholm 1:173. Markförhållandena på platsen innefattar vissa höjdskillnader. Vägen skulle även anläggas cirka en meter från bostadshuset på Björboholm 1:173 och flm bedömer att det skulle innebära ett stort intrång och därmed inte är lämpligt.

Att en ny väg skulle anläggas över kommunens fastighet ner mot vattnet skulle innebära en oskäligen kostnad. Markförhållandena på plats är inte de bästa för att anlägga en väg. Vattennivåerna pendlar mycket och marken består av mycket våtmark. Området berörs även av strandskydd.

#### *Utfart över banvallen*

Ett ytterligare alternativ som framkom under sammanträdet den 9:e januari 2019 var att utfartsrätten skulle lokaliseras till banvallen. Banvallen är en gammal järnvägsräls och används i dagsläget som en gång, rid- och cykelväg. Banvallen ligger på Björboholm 1:184 som ägs av Lerums kommun. Bärigheten på banvallen är bra eftersom det är en gammal järnväg.

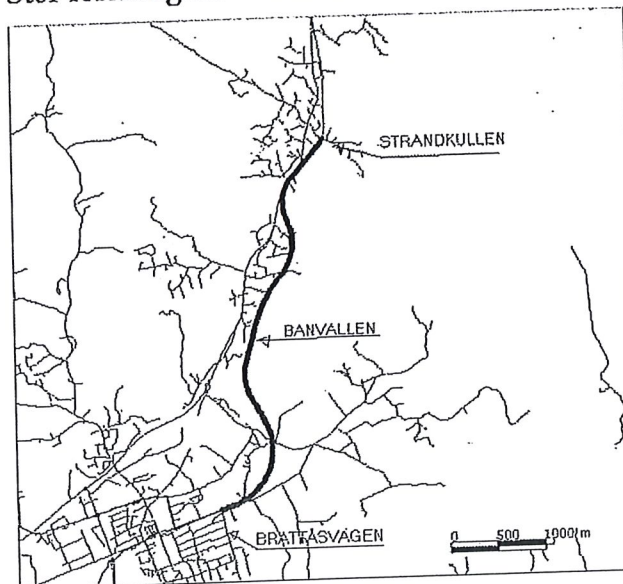
Under sammanträdet informerade de närvarande att några andra fastigheter redan använder sig av banvallen för att ta sig ut till allmän väg. Sträckan som Björboholm 1:9 skulle använda sig av banvallen för att ta sig till allmän väg är cirka 160 meter.

Flm har varit i kontakt med Lerums kommun och de motsätter sig att Björboholm 1:9 skulle använda sig av banvallen för utfart till allmän väg. De menar att banvallen inte är till för enskild persontrafik utan är en gång, rid- och cykelväg. De menar även att det är en betydande

sträcka av cirka 160 meter som skulle användas av banvallen innan utfart till allmän väg nås.

Flm gör bedömningen att ett servitut för väg för Björboholm 1:9 inte skulle medföra synnerligt men för kommunens fastighet eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen. Intrånget och olägenheterna bedöms vara måttliga för kommunens fastighet. Denna bedömning grundar sig i att redan i dagsläget kör viss trafik på vägen. Det finns fastigheter som kör via och över banvallen för att nå allmän väg. Mestadels kommer det vara personbilstrafik som använder sig av utfartsvägen från fastigheten.

Den 14 februari 2011 beslutades *Lerums kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon på Banvallen (Sverigeleden, 1441 2011-00239)*. I den föreskriften framgår att mellan Brattåsvägen och Stråndkullen enligt kartbild nedan får andra motordrivna fordon än moped klass två inte föras. Förbudet gäller inte fordon med tillstånd. Denna föreskrift gäller inte för det berörda området, Björboholm 1:9. Området berörs därmed inte av någon detaljplan eller trafikföreskrift. Stor försiktighet ska dock råda vid trafikerandet av Banvallen.



#### *Infart och servitut för Björboholm 1:9*

Under det första sammanträdet yrkade ägaren av Björboholm 1:9 att infarten från banvallen skulle ske via Björboholm 1:37, via den befintliga ledningsrätten. Lantmäteriet gör bedömningen att detta inte är ett lämpligt alternativ med beaktande av ledningsrätten som är belägen där.

Lantmäteriet bildar servitut hela sträckan från Östadsvägen fram till slutet av sydvästra delen av fastigheten Björboholm 1:9, se karta aktbilaga KA1. Fastighetsägaren till Björboholm 1:9 får då anlägga infarten där det är lämpligast. Delar av fastigheten Björboholm 1:9



Överläggningar

ligger inom strandskyddat område. Skifte ett på fastigheten avskiljs från vattnet med den redan befintliga banvallen, samt att skifte ett redan är i anspråkstaget genom byggnader. Bestämmelser om strandskydd gäller på skifte två och inför eventuella framtida åtgärder som är dispenspliktiga måste dispens sökas.

Närvarande under sammanträdet informerar att de inte kommit åt handlingarna som publicerats på webbplatsen. Flm informerar om att handlingarna finns publicerade under mina sidor och förklarar att innehållet i handlingarna kommer redovisas under dagens sammanträde.

Ägarna till Björboholm 1:37, Lone Dockered och Mikael Dockered, och Birgitta Bennmo, ombud för Ingvar Bennmo genom fullmakt, undrar varför officialservitutet inte sträcker sig upp på kilen som tillhör Björboholm 1:37 som går mellan Björboholm 1:9 och Björboholm 1:70. Hade servitutet sträckt sig längs kilen hade Björboholm 1:9 fått rätt att ta sig fram till sin ursprungliga infart.

Ägaren till Björboholm 1:37, Mikael Dockered, informerar att han varit i kontakt med kommunen som sagt att de inte har några invändningar mot att Björboholm 1:9 skulle använda sig av kilen för att ta sig till sin fastighet, bara grävarbeten för till exempel VA-arbeten inte påverkas. Grävarbeten skulle påverkas till exempel om kilen asfalteras. Enligt en märk- och planingenjör på kommunen kan till exempel grävmaskiner köra där i dagsläget. Mikael yrkar, i egenskap av ombud för Ingvar Bennmo genom fullmakt, att servitutet ska få en annan sträckning.

Den 10 april 2019 inkom ägaren till ledningsrätten, Lerums kommun, med ett yrkande att om väg ska anläggas på fastigheten 1:37 fram till banvallen ska byggnation av denna ske i samråd med kommunens VA-enhet. Den befintliga ledningsrätten på Björboholm 1:37 med nedstigningsbrunnar måste beaktas vid byggnation av en väggkropp. En sådan väggkropps anläggande får inte riskera att skada ledningarna eller förhindra tillgängligheten till dessa. Se aktbilaga YR1.

Flm förklarar att Lantmäteriet bedömer att det inte är lämpligt att bilda ett officialservitut där eftersom ett servitut efter den sträckningen skulle kräva vissa åtgärder såsom markarbeten. Lantmäteriet bedömer att ett servitut till det sydvästra hörnet på Björboholm 1:9 är tillräckligt för att möjliggöra både infart samt utfart till allmän väg för Björboholm 1:9. Bildande av ytterligare servitut bedöms inte bli kostnadseffektivt och därmed bli en oskälig kostnad. Grundförutsättningarna för bildande av servitut är inte desamma för Banvallen samt kilen upp till infarten. Detta eftersom banvallen delvis redan är asfalterad och har en bra bärighet.

Flm upplyser att det finns ett avtalsservitut mellan ägarna till Björboholm 1:37 och 1:9. Mikael Dockered informerar att det endast

gäller för överfart, inte längs hela sträckan av kilen på Björboholm 1:37. Flm informerar då att om ägarna av Björboholm 1:37 samt Björboholm 1:9 är överens kan de skriva ett nytt avtalsservitutet som gäller hela sträckan. En dialog kan dock krävas med kommunen om de avser att använda sig av kilen för infart till Björboholm 1:9.

En diskussion uppkommer om huruvida ägaren till Björboholm 1:9 egentligen har rätt att åka över Björboholm 1:70. Flm informerar att domstolen beslutat att det inte finns någon rätt för utfart över Björboholm 1:70. Lantmäteriets bedömning utifrån dagens förutsättningar är att det inte är lämpligt att lägga ett servitut på den gamla utfartsvägen.

Diskussionen fortsätter och gränsmarkeringar kommer på tal. Flm förklarar att gränsmarkeringar är något som får ansökas om i en separat förrättning. Blanketter för ansökan återfinns på Lantmäteriet hemsida.

#### Anläggningsbeslut

##### Skäl:

För att rätt enligt 49 § AL skall kunna skapas måste servitutet vara av väsentlig betydelse för att tillgodose fastighets behov av väg. Det kan upplåtas rätt för fastighet att bygga väg över annan fastighet eller använda befintlig väg.

Upplåtelse enligt första stycket får inte ske om det medför synnerligt men för den upplåtande fastigheten eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen.

Vid tillskapande av rätt enligt 49 § AL är bland annat 8 § AL tillämplig. Av 8 § AL går det att läsa att rättigheten skall förläggas och utföras på sådant sätt att ändamålet med anläggningen vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

Eftersom det finns en permanentbostad på Björboholm 1:9, men inte finns någon utfartsrätt för förbindelse och transporter till och från den aktuella fastigheten är det av väsentlig betydelse att ett servitut bildas. Det är också viktigt att upplåtelsen avser alla trafik som är väsentlig för normalt hushåll, som fordon för räddningstjänst, hantverkare, sop- och slamtömning, snöröjning m.m.

Ägaren till Björboholm 1:184, Lerums kommun, har yrkat på att om servitutet bildas efter banvallen ska det framgå att det endast ska vara för personbilstrafik. Detta på grund av trafiksäkerhetsskäl. Se aktbilaga YR1. Lantmäteriet bedömer dock att vissa ytterligare transporter utöver personbilstrafik kan vara nödvändiga emellanåt eftersom det är en bostadsfastighet. Onödiga transporter ska dock i största mån undvikas och stor försiktighet ska råda för utfart på banvallen.



**Beslut:**

Rätt att använda väg inom ett 6 meter brett område a ska upplåtas enligt förrättningskarta och beskrivning, aktbilaga KA1 och BE1.

Rätt att använda, underhålla och bibehålla befintlig väg b ska upplåtas enligt förrättningskarta och beskrivning, aktbilaga KA1 och BE1.

Tillträde

**Skäl:**

Annat yrkande än att tillträde ska få ske enligt huvudregeln i 26 § AL finns inte.

**Beslut:**

Tillträde ska ske så snart anläggningsbeslutet vunnit laga kraft och ersättning betalats.

Ersättningsbeslut

**Skäl:**

Ersättning ska utgå för intrång till följd av upplåtelse av utfartsrätt, i enlighet med värderingsutredning, aktbilaga UT1.

Det är väsentligen utan betydelse för fordringshavare och rättsägare att servitutet bildas.

**Beslut:**

Ägaren av Björboholm 1:9, Ingvar Bennmo, ska betala tjugotretusenettiohundra (23 100) kronor i ersättning till ägaren av Björboholm 1:184, Lerums kommun.

Betalning ska ske inom tre månader efter det att ersättningsbeslutet vunnit laga kraft.

Om betalning sker därefter betalas ränta enligt 6 § räntelagen från förfallodagen tills betalning sker.

Sker inte betalning inom ett år från ersättningsbeslutets laga kraftvinnande kan anläggningsbeslutet förfalla (33 § AL).

Beslut om fördelning av förrättningskostnader

Förrättningskostnaden ska betalas av ägaren till Björboholm 1:9, Ingvar Bennmo.

Aktmottagare

Ingvar Bennmo.

Avslutningsbeslut

Förrättningen avslutas.

Överklagande

Den som är missnöjd med Lantmäterimyndighetens beslut eller åtgärder kan överklaga dessa genom att en skrivelse lämnas eller skickas till:

Lantmäteriet  
Lantmäteriet Fastighetsbildning  
801 82 GÄVLE

Mark- och miljödomstolen behandlar sedan överklagandet.

Skrivelsen måste ha kommit in till Lantmäterimyndigheten inom fyra veckor från avslutningsdagen, d.v.s. senast den **8 maj 2019**. Kommer skrivelsen in för sent kan överklagandet inte behandlas.

Ange att ni överklagar och vilket beslut eller vilken åtgärd ni överklagar. Anteckna förrättingens ärendenummer O163523 och redogör för vad ni anser ska ändras och varför.

Denna handling har undertecknats elektroniskt av

*Sara Nilsson*





## Hur man överklagar

MMD-02

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

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

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

### Så här gör du

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

### Vad händer sedan?

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

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

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

### Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

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

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

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

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

### Vill du veta mer?

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

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).