

Familje**Rätts**Hjälpen

Till

Mark- och Miljööverdomstolen vid Svea hovrätt

Inges till Mark- och Miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt

Kopia: Mark- och Miljööverdomstolen vid Svea hovrätt

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT	
R10	
INKOM:	2020-01-22
MÅLNR:	F 1997-19
AKTBIL:	42
Ink.	2020-01-21
Akt.....	F 1997-19
Aktbil.....	

ÖVERKLAGANDE och ANSÖKAN om PRÖVNINGSTILLSTÅND

Överklagandet inkommet
inom rätt tid/ 

Överklagad dom

Mark- och Miljödomstolens vid Vänersborgs tingsrätt dom i mål F 1997-19 av den 21 januari 2020.

Partsställning och kontaktuppgifter enligt domen.

Som ombud för Ingvar Bennmo får jag ange följande.

YRKANDEN

I första hand yrkas att Mark- och miljööverdomstolen ("MÖD") ändrar underrättens dom och fastställer lantmäteriets ("LM") beslut

Samt

Undanröjer Bennmos skyldighet att utge rättegångskostnader och tillerkänner honom yrkade rättegångskostnader vid underrätten.

I andra hand yrkas att MÖD fastställer LM:s beslut med smärre ändring av den ersättning Bennmo skall utge till kommunen för intrånget, så att kommunen kan anpassa vägen med skyltning om gångfartsområde (vägmärke E 9) samt sätter ner kommunens rättegångskostnader till noll eller det belopp som vitsordats vid underrätten.

Det yrkas slutligen ersättning för rättegångskostnader vid MÖD, som anges senare.

GRUNDER

Rätten har gjort en felaktig bedömning av begreppet "olägenhet av någon betydelse för allmänt intresse".

Rätten har inte tagit hänsyn till 2 st 11 § AL.

Trots att jag uppgivit att yrkad timersättning för kommunens personal är avsevärt lägre än rättshjälptaxan och att kommunen inte bestridit detta samtidigt som den preciserat sin tidsåtgång, är utdömda rättegångskostnader oskäligen.

GRUNDER FÖR PRÖVNINGSTILLSTÅND

Ändringsdispens och prejudikatsdispens torde komma i fråga då underrätten gjort en felaktig bedömning och då det saknas avgöranden inom fastighetsrätten och särskilt avseende vägar och trafiksäkerhet vad gäller begreppet "olägenhet av någon betydelse för allmänt intresse".

Granskningsdispens bör ges, då rätten trots domens digra omfattning inte utvecklat vari och varför det skulle kunna föreligga ett trafiksäkerhetsintresse.

Slutligen torde *extraordinär dispens* kunna komma i fråga för att minska tidsutdräkten. Familjen har saknat väg i flera år och det är bättre att saken nu avgörs i högsta instans så snart som möjligt.

I SAK

Bakgrund

Aktuell fastighet förvärvades och bebyggdes av banmästaren Ericsson 1902. Av hans ställning är uppenbart att han använde järnvägen för transporter till fastigheten med tåg, dressin och till fots.

När rälsen togs bort medio 1960 kom banvallen att användas i högre utsträckning av alla närboende och berörda. Fastigheten hette då 1⁴⁷ och låg inte i Lerums kommun, utan S:t Lundby kommun.

Vid kommunsammanslagning 1969 (eller om det var 1970) blev området del av Lerums (stor) kommun. När och hur nuvarande fastighetsbeteckning kom till och hur kommunen kom att äga marken är okänt.

Klart är dock att skyltningen under LMs beslut och pågående rättegång angav "återvändsgata" och inget mer. Detta torde inte bero på ett förbiseende, utan bör spåras till när rälsen nedmonterades och är ett utslag för att biltrafik är tillåten.

LM har korrekt noterat att det inte föreligger förbud mot motorfordonstrafik, men att så gäller längre söder ut.

Särskilt om gång- cykel och ridvägar

Till skillnad från andra trafikregleringar och tillhörande kriminaliseringar, behövs inget beslut eller någon s.k. "trafikliggare" för GCR-vägar. Dessa "uppstår" helt utan reglering och dokumentation och trots denna avsaknad kan man straffas med penningböter om man t.ex. kör bil efter att passerat gångbaneskyt. Denna ordning är givetvis uppseendeväckande och framstår oacceptabel och ej rättssäker.

Varje fastighetsägare kan alltså godtyckligt sätta upp påbudsmärken utan stöd i lag eller beslut. Och varje arbetare inom en kommun som har tillgång till ett sådant märke kan anbringa det varhelst. En mycket underlig ordning...

LMs sätt att endast stödja sig på ett faktiskt och verkligt beslut framstår därför som det enda rimliga.

Frågan om olägenhet av någon betydelse för allmänt intresse

Först måste konstateras att LM bedömt denna fråga i sitt beslut, utan att ange 11 § AL, se nedre delen av s. 5 i LMs beslut.

Söder och norr om upplåten del av banvallen finns svårforcerade hinder som är särskilt besvärliga för cyklar, hästar och barnvagnar, se bilder:



Hinder 370 meter N om servitutsområdet



Hinder 165 meter S om servitutsområdet

Dessa hinder, som sannolikt är till för att sakta ner framförallt cyklar, är avsevärt större olägenhet för allmänheten än att passera en stillastående (eller i värsta fall gångfartskörande) bil på den breda banvallen. Eller mer korrekt uttryckt, varken att passera en bil eller dessa hinder uppfyller rekvisiten för en olägenhet av någon betydelse.

Underrätten har alltså gjort en helt felaktig bedömning av begreppet olägenhet av någon betydelse.

På den servitutsgivna sträckan är det absolut rakt, tillräckligt brett även för två bilar att mötas samt det finns en god vägbelysning, se bild:



Servitutssträckan från norr från vägkorsningen stickvägen och söder ut över hela de 160 m

Andra stycket 11 § AL

Då tillfartsvägar är en förutsättning för att kommunen skall kunna uppfylla sina olika lagstadgade skyldigheter som renhållning, räddningstjänst, vård och omsorg med mer, bör Bennmos väg anses vara till övervägande nytta från allmän synpunkt.

Det skall då noteras att ”från allmän synpunkt” är en annan sak än att det skall vara en nytta för allmänheten eller för det allmänna.

Underrätten har alltså inte haft möjlighet att uttryckligen stödja sig på 11 § AL och det förklarar också varför LM inte uttryckligen prövat mot denna paragraf.

Jämförelseobjektet

Underrätten har felaktigt angivit att asfalten vid Östads-Kärret 1:3 är bredare. Denna uppgift har ändrats efter fotografering i inläga av den 18 november 2019.

Jämförelseobjektet är av stort intresse i målet, inte i första hand på grund av likställighetsprincipen, utan för att det visar att och hur kommunen gör olika bedömningar av både trafiksäkerhet och bärighet vid olika tillfällen.

Eftersom det är ostridigt att denna fastighet - och därtill kostnadsfritt - använder banvallen för biltrafik är det uppenbart att denna ringa och långsamma trafik inte utgör olägenhet av någon betydelse.

Gångfartsområde

Samtidigt som underrätten anger att frågan om eventuella trafiksäkerhetshöjande åtgärder skall avgöras först av LM och därför återförvisar målet, anger underrätten i stort sett uttryckligen att breddning skall ske.

Detta är en ovanlig ordning och kan utgöra rättegångsfel.

Om - skriver om - någon åtgärd behövs, är beslut om gångfartsområde mer än tillräcklig. Under den tid som Bennmo använt banvallen som utfart, har det sällan kommit någon fotgängare eller annan oskyddad, men då har man - givetvis - stannat.

Genom att stanna, undanröjs varje trafikfara och den enda olägenhet som kan ses, är bilförarens olägenhet. Detta är inte en olägenhet av allmänt intresse.

Som tidigare angivits, men givetvis egentligen en fråga utanför föreliggande mål, är den lilla trafik som förekommer huvudsakligen närboendes promenader. Dessa är svårörenliga med enstaka men snabba cyklar eller hästar. Området inom Björboholms tätort bör därför redan av detta skäl göras till gångfartsområde. Det kan nu kombineras med att reglera trafiken på det servitutsgivna området.

Kostnaden för detta är försumbar och av allmänt intresse ändå. Skall den belastas Bennmo, skall den i först hand anses rymmas inom LMs redan beslutade ersättning och i andra hand sättas till ett av MÖD bedömt rimligt belopp. Bennmo kan då i och för sig godta 5 000 kr.

RÄTTEGÅNGSKOSTNADSFRÅGAN

Då kommunens tjänstemän ostridigt inte kostar mer än högst 600 kr per timme, skall rättegångskostnaderna åtminstone sättas till vitsordat belopp. I övrigt hänvisas till vad som tidigare angivits.

Även i sak hänvisas till samtliga tidigare inlagor.

Slätthult 2020-01-21

Johan Tisell