



PARTER

Kärande

1. Erik Holmedal
Diakongränd 25
128 68 Sköndal

2. Katarina Gradzka
Diakongränd 25
128 68 Sköndal

3. Douglas Nystrand
Karlavägen 62 A, lgh1101
114 49 Stockholm

4. Maria Nystrand
Karlavägen 62 A, lgh1101
114 49 Stockholm

Ombud för 2-4: Erik Holmedal
Diakongränd 25
128 68 Sköndal

Svarande

Fornbods Samfällighetsförening,
c/o Revisorerna
Östra Kyrkogatan 7
387 31 Borgholm

SAKEN

Klandertalan mot föreningsstämmobeslut den 15 juli 2024 i Fornbods Samfällighetsförening, Borgholms kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen lämnar käromålet utan bifall.

Beslutet om inhibition meddelat den 10 september 2024 ska inte längre gälla.

Mark- och miljödomstolen förpliktar Erik Holmedal, Katarina Gradzka, Douglas Nystrand och Maria Nystrand att solidariskt betala ersättning för Fornbods samhällighetsförenings rättegångskostnad i målet med 63 635 kr inklusive mervärdesskatt jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från denna dag tills betalning sker. Av beloppet avser 8 125 kr utlägg och 55 510 kr avser parts arbete.

Denna dom ska gälla utan hinder av att den inte vunnit laga kraft.

BAKGRUND

Genom anläggningsbeslut meddelat den 7 juli 1976 upphävde Fastighetsbildningsmyndigheten, Specialenhet nr 1 i Kalmar län utlåtande enligt 2 kap. lagen om enskilda vägar meddelat den 12 juli 1967, arkivakt Högby 1279, samt inrättade gemensamhetsanläggningen Horn ga:1 i Borgholms kommun. Enligt anläggningsbeslutet omfattar gemensamhetsanläggningen befintlig väg från allmänna vägen vid Byrums Sandvik till allmänna vägen vid Alvedsjöbodas, en vägsträcka om ca 8 600 m. Vägens ungefärliga sträckning redovisas på till anläggningsbeslutet bifogat utdrag ur ekonomiska kartan.

I anläggningsbeslutet angavs vidare att vägen ska hållas farbar med motorfordon och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer. Om behov av parkeringsplatser uppkommer får sådana anordnas på fastigheterna Horn 1:38, Horn 1:96 och samfällad mark till Byrum. Beslutet innehåller även reglering avseende vinterväghållning av vägen.

I gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheter utgör en samfällighet för förämningsvägens istandsättning och drift. Samfälligheten förvaltas av Fornbods samfällighetsförening (föreningen) som bildades i anslutning till beslutet om att inrätta gemensamhetsanläggningen.

Samfällighetsföreningen höll årsstämma den 15 juli 2024.

Av § 10 i protokollet från årsstämman framgår att det under denna stämma bland annat behandlades en ”Motion om att arbeta för genomförandet av en beläggning med IMT under verksamhetsåret”. Av protokollet framgår att diskussion fördes bland annat kring vägens bredd, dammbindning samt kostnader. Den fråga som slutligen röstades om under § 10 var enligt protokollet följande. *Anser du att styrelsen ska arbeta för ett genomförande av beläggning av vägen under verksamhetsåret?*

Röstning genomfördes enligt andelstalmetoden varvid det av protokollet framgår att flest andelar röstade ja avseende denna fråga (193,66 – ja respektive 133,33 – nej).

Erik Holmedal, Katarina Gradzka, Douglas Nystrand och Maria Nystrand, (Holmedal mfl), har klandrat det ovan nämnda beslutet enligt § 10 i stämmoprotokollet. En av de i gemensamhetsanläggningen Horn ga:1 deltagande fastigheterna ägs av Holmedal mfl.

Mark- och miljödomstolen har genom beslut meddelat den 10 september 2024 förordnat att det klandrade föreningsstämmobeslutet tills vidare inte får verkställas (inhibition).

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Holmedal mfl har yrkat att beslutet om att belägga vägen med IMT, som fattades på föreningsstämman den 15 juli 2024 ogiltigförklaras.

Föreningen, har bestritt käromålet och motsatt sig samtliga framförda yrkanden.

Föreningen har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

GRUNDER OCH UTVECKLING AV TALAN

Holmedal mfl har i huvudsak anfört följande till stöd för sin talan.

Beslutet strider mot anläggningsbeslutet och är grundat på felaktiga premisser. Frågan om beläggning eller inte har diskuterats under lång tid. Redan i anläggningsbeslutet framgår att det fördes diskussioner om beläggning av vägen men det togs inte med i beslutet. Enligt anläggningsbeslutet är samfälligheten ansvarig för drift och underhåll av en befintlig grusväg med historiska anor från medeltiden. Föreningen får inte bedriva främmande verksamhet, se NJA 2015 s 939. I denna dom angavs bland annat att uppgiften att utföra och driva en anläggning i första hand ska vara en fråga om förvaltning i egentlig mening, snarare än vidareutveckling av verksamheten. Standardhöjningar som saknat motsvarighet i den befintliga anläggningen faller därför typiskt sett utanför den verksamhet samfällighetsföreningen kan bedriva enligt 18 § lagen om förvaltning av samfälligheter, SFL. Motsvarande situation råder i nu aktuellt fall. IMT-beläggningen utgör en standardförbättring som saknar

stöd i det nuvarande anläggningsbeslutet. Åtgärden kräver en ny förrättning. Argument för IMT-beläggning är oftast att vägen ska kunna hantera mer trafik. I det här fallet anges skälet vara att minska trafiken och smalna av vägen.

Holmedal mfl. har härutöver särskilt angett följande punkter som grund för sin talan.

Felaktigt och missvisande kostnadsunderlag. Den offert som presenterades som underlag för beslutet specificerar 350 ton bärlager vilket endast skulle täcka cirka 250 meter av den 8 kilometer långa vägsträckan. De faktiska kostnaderna är betydligt högre, (pkt 2).

Bristande underlag för mötesplatser och stenar längs vägen. Det saknas specificerade planer för var mötesplatser ska anläggas och hur stenar längs vägen ska placeras, Detta kan innebära ytterligare markintrång som inte behandlats eller budgeterats, (pkt 3).

Finansiering genom lån utan specificerad kostnad. Det saknas presentation av specificerad kostnad eller säkerhet för hur finansieringen genom lån ska lösas, vilket innebär en ekonomisk osäkerhet för föreningen, (pkt 4).

Brist på budget och debiteringslängd. Dessa antogs inte på stämman, vilket är nödvändigt för ett så omfattande ekonomiskt åtagande, (pkt 5).

Dispensen från länsstyrelsen och dess begränsningar. Det finns oklarheter kring eventuell förlängd dispens från länsstyrelsen, särskilt kring användningen av bitumen som bindemedel och dess miljökonsekvenser, (pkt 6).

Historiska och kulturmiljömässiga hänsyn. Vägen har historiska anor och beläggning med IMT kan skada dess historiska karaktär och kan kräva tillstånd, (pkt 7).

Miljö- och naturskydd. Vägen går genom naturreservat och påverkas av särskilda miljöregler, vilket kräver en miljökonsekvensbeskrivning, (pkt 9).

Otydlighet kring mötesplatser och vägtrafiksäkerhet. Det saknas konkreta planer för hur vägtrafiksäkerheten ska hanteras, särskilt för större fordon, (pkt 10).

Opartisk entreprenörs bedömning av underlaget. En opartisk entreprenör har påpekat att mängden bärlager är underskattad, vilket inte beaktades vid stämman, (pkt 11).

Potentiellt brott mot länsstyrelsens dispensvillkor. Planerna på bitumen i IMT-beläggningen är inte rekommenderat i den utdaterade dispensen, vilket kan leda till juridiska konsekvenser, (pkt 12).

Föreningen har anfört i huvudsak följande till stöd för bestridandet.

Inledningsvis informeras om att en extra stämma hölls den 7 september 2024 eftersom den ordinarie stämman inte fattade beslut om debitering och inkomst- och utgiftsstat. Vid denna extra stämma antogs även en budget med två alternativ, det ena avseende om beläggning utförs under hösten och det andra avseende om beläggning utförs till våren.

Det anges inte i anläggningsbeslutet eller dess bilagor att vägen är eller måste vara en grusväg. I beslutet 1§ står att gemensamhetsanläggningen ska *”omfatta befintlig väg från allmänna vägen vid Byrums Sandvik till allmänna vägen vid Alvedsjöbodarna.”* *”Befintlig”* avser här vägens sträckning vilket också framgår av den efterföljande meningen: *”Vägens ungefärliga sträckning framgår av bifogade utdrag av ekonomiska kartan.”* I nästföljande stycke sägs att *”vägen skall hållas farbar med motorfordon och i övrigt vara lämplig för den trafik som förekommer.”*

Anläggningsbeslutet från 1976 överensstämmer i detta avseende med vad som stadgades vid förrättningen 1967-07-12 vid bildandet av den föregående vägsamfälligheten, §3: *"Allt arbete med vägförbättring, vägbyggnad, vägunderhåll och vinterväghållning skall av väghållarna skötas gemensamt genom en vägsamfällighet"* samt §4, *"Nu befintlig väg från allmän väg vid Alvedsjöbodan till allmän väg vid Byrums Sandvik, med en längd av c:a 8600 meter, skall i den utsträckning vägsamfälligheten beslutar, förbättras och underhållas intill dess ny väg bygges"*.

De avslutande orden syftar på den plan för ändrad sträckning av vägen förbi Hornsudden, som först nämns i förrättningen 1966-08-01, med en bredd av 6 meter och belagd med oljegrus. Denna plan avvisades dock av vägsamfälligheten och beslut togs att bredden på den befintliga vägen skulle vara 3,5 meter.

I protokoll från 1975 fört vid den anläggningsförrättningen då Horn ga:1 bildades framgår att vägsamfälligheten tidigare avvisat planen på en 6 meter bred väg med delvis ny sträckning. Där sades vidare under rubriken *"Utredning"*: *"Samtliga närvarande sakägare ansåg att vägen borde bibehållas i sitt nuvarande läge. Rörande det skick vägen skulle hållas i förelåg olika uppfattningar. Det framhölls att turisttrafiken på sommaren orsakade mycket damm som la sig på växtligheten och förorsakade stor olägenhet för sommarstugorna utmed vägen. Oljegrusning av vägen föreslogs som bästa lösning. Andra ansåg förbättring behövlig men ingen oljegrusning. Med hänsyn till de olika uppfattningarna ansåg förrättningsmannen att beslut vid förrättningen att vägen skulle oljegrusas inte borde fattas utan sådan oljegrusning, som är en underhållsåtgärd finge eventuellt beslutas senare inom blivande samfällighetsförening"*.

Oljegrus var ett billigare beläggningalternativ än asfalt men upphörde på 1980-talet. Sedan 1990-talet är ett vanligt alternativ till asfalt indränkt makadam med tätskikt (IMT), vilket är billigare, miljövänligare och vars färg kan bestämmas med stenmaterialet i ytskiktet. Det framgår att anläggningsbeslutet höll öppet för samfällighetsföreningen att senare belägga vägen med oljegrus och IMT är idag på flera sätt ett fördelaktigare alternativ. I förrättningsprotokollet från 1976-07-07 framgår att en del av Horns kustväg redan vid anläggningsbeslutet var belagd, då ägaren av

Byrum 15:1 och 8:15 sade sig använda ”endast belagd del av vägen”. Vad som avsågs var en sträcka om ca 300 meter ut till Byrumsvägen (allmän väg). I början av 2000-talet belades ytterligare ca 600 meter söderut i Byrum Sandvik, med IM (in-dränkt makadam utan tätskikt).

Vägdammet på Horns kustväg har varit och är fortfarande ett problem och hälsoproblem kopplade till detta har alltmer uppmärksammats. Effekten av de dammkämpningar som gjorts är kortvarig. En beläggning med IMT skulle reducera dammet till ett minimum.

Angående vägen som kulturarv så har inte detta hindrat beläggning av liknande vägar. Enligt anläggningsbeslutet anses vägbredden vara 3,5 meter. Det bör vara denna vägbredd som avses i länsstyrelsens brev till föreningen, daterat 2018-10-29, och dess krav att vägbredden ”helst återgår till ursprunglig”. Horns kustväg företer idag en bred grusautostrada, ett närmare 6 meter brett sår genom landskapet. Det enda effektiva sättet att nu få en smalare väg är genom att lägga på en smalare beläggning och låta växtligheten återta vägrenarna. Även Trafikverket har krävt åtgärder för att göra vägen smalare.

Angående kostnader för underhåll av grusväg respektive beläggning med IMT redogörs ingående för underlaget för de beslut angående budget och uttaxering som tagits på extra stämma den 7 september 2024. Detta underlag ger enligt föreningen stöd för att det över en tioårsperiod är avsevärt billigare för föreningens medlemmar med IMT-beläggning än med fortsatt grusvägsdrift samt att det även är möjligt med ett sparande för renovering av beläggningens ytskikt, vilket förväntas ske efter 10 – 15 år.

Holmedal mfl har bemött svaromålet i allt väsentligt enligt följande.

En väg som är belagd med IMT 40 får en helt annan yta jämfört med en grusväg. Vägen blir genom en sådan beläggning tekniskt jämförlig med en varmasfalterad väg.

Av 18 § och 19 § första stycket första meningen SFL framgår att en samfällighetsförenings ändamål är att förvalta den samfällighet för vilken den har bildats. En samfällighetsförening får inte driva verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose och föreningen ska vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa.

Enligt förarbetena till lagen (prop. 1973:160 s. 347 f.) framgår att det är betydelsefullt för samfällighetsföreningens medlemmar att verksamheten inte kommer få större omfattning än vad som avsågs vid bildandet och att en majoritet av medlemmar inte bör kunna tvinga övriga medlemmar att ta del av någon verksamhet som inte ingår som ett naturligt led i förvaltningen av samfälligheten. Lagmotiven uttrycker en restriktiv syn på möjligheten att bedriva en verksamhet som går utöver ändamålet (NJA 2015 s. 939).

En samfällighetsförening ska utföra och driva den befintliga anläggningen. Det kan innebära att förnya teknisk utrustning som ingår i anläggningen men inte förnya anläggningen så att anläggningen blir av en annan art (NJA 1989 s. 291). En ny teknisk utveckling som saknar motsvarighet i den befintliga anläggningen, dvs en standardhöjning, faller utanför den verksamhet som en samfällighetsförening ska bedriva.

I mål MÖD F 6960-16 var förhållandena snarlika aktuellt mål. Samfällighetsföreningens ändamål var att hålla vägen farbar för trafik med motorfordon året om och att underhålla vägen på sådant sätt att erforderliga transporter kunde genomföras rationellt och att trafiksäkerheten inte äventyrades. Samfällighetsföreningen hade beslutat att vägen skulle asfalteras. Mark- och miljööverdomstolen kom fram till att samfällighetsföreningens ändamål var knutet till en anläggning som i allt väsentligt redan var utförd när anläggningen förrättades. Vägen var vid förrättningen anlagd med grus och en asfaltering av vägen skulle innebära en standardförbättring. Att asfaltera den existerande grusvägen kunde därför inte anses falla inom ramen för samfällighetsföreningens ändamål att förvalta anläggningen.

Av anläggningsbeslutet framgår att gemensamhetsanläggningen ska omfatta befintlig väg och att för anläggningen upplåtes vägen i nuvarande skick. Föreningens ändamål anges vara att ”Vägen ska hållas farbar med motorfordon och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer”. Föreningens stadgar om grunderna för förvaltningen hänvisar till anläggningsbeslutets ändamål. Vägen var vid anläggningsbeslutet, liksom nu, anlagd av grus.

Om beslutet att genomföra en beläggning med IMT 40 slutligt står fast får anläggningen en ny teknisk utrustning som saknar motsvarighet i den befintliga anläggningen eftersom materialet på vägen ersätts, från grus till IMT 40. Vägen får en standardhöjning och består av en annan art än tidigare vilket faller utanför ändamålet och verksamheten som samfälligheten ska bedriva. Att en beläggning med IMT innebär en standardhöjning har föreningen erkänt i sitt yttrande den 9 september 2024.

Den eventuella kostnadseffektivisering som föreningen, under åberopande av uttalande av advokat Uno Jakobsson, påstår kommer ske vid en beläggning med IMT 40 påverkar inte det faktum att beslutet står i strid med föreningens ändamål och verksamhet. Vikten av detta uttalande kan dessutom ifrågasättas eftersom det grundats på en kalkyl upprättad av en ledamot av föreningens styrelse.

Det är möjligt att få farbar väg genom att rusta upp befintlig grusväg. Begreppet ”*befintlig väg*” i anläggningsbeslutet innebär den standard vägen hade vid tillfället för beslutet, dvs. grusväg, inte vägens sträckning.

I motionen som antogs den 15 juli 2024 saknades underlag som utvisade vilken förändring, kostnadshöjning eller kostnadsminskning, av andelstalen som skulle ske om motionen antogs. I och med att beslutet fattades visste inte längre medlemmarna i föreningen vad de hade för kostnader att förvänta sig av sitt medlemskap.

De kostnadskalkyler som föreningens styrelse tog fram efter att beslutet om beläggning av vägen fattades innebär att kostnaderna per andel ökar med beläggning med

IMT 40 och att det kommer finnas mindre pengar i föreningens kassa, både initialt och över tid.

Det bör noteras att i den offert som utgör underlag för den budget som styrelsen baserar sin ekonomiska prognos på saknas koppling till de högt ställda krav som ställs i länsstyrelsens föreskrifter avseende det naturreservat som vägen genomkorsar. Det finns därav anledning att tro att kostnaderna för att belägga vägen blir högre än de som redovisas i offerten.

Att i likhet med den IMT-belagda sträckan norr om Gillberga stenbrott, som föreningen refererat till, lägga ett nytt bärlager om 10 centimeter kalkstenskross på vägen innan denna beläggs med IMT skulle kosta ytterligare cirka en miljon kronor.

Sammanfattningsvis finns det anledning att tro att styrelsens budget för att belägga Horns kustväg med IMT är för låg och att kostnaden för varje andelstal kommer att bli högre än vad föreningen beräknat.

Vad gäller damning är det framför allt bilar som river upp dammet. När bilar håller hastighet runt 30 km eller under så dammar vägen i stort sett inte alls. En kombination av hastighetsbegränsning och korrekt dammbindning skulle minimera dammandet. Saltning är den vanligaste och mest effektiva metoden för dammbindning. Om saltningen av vägen på Horns Kustväg sköts på ett korrekt sätt minskar dammet på vägen.

Föreningen har slutförelagts och utöver vad som tidigare angetts bemött det Holmedal mfl anfört i allt väsentligt enligt följande.

Vägen och dess beläggning

IMT-beläggning av vägen har stötts och blötts i föreningen sedan 2018 då en motion inlämnades till stämman. Stämmorna de senaste tre åren har föregåtts av välbesökta informationsmöten. Medlemmarna är därför väl informerade om ämnet.

En IMT-beläggning läggs på befintlig väg och är i likhet med den föråldrade metoden oljegrusning att betrakta som underhållsåtgärd. Asfaltbetong anläggs i regel på en uppbyggd väggkropp, jämförelsen med en sådan beläggning haltar därmed. Varmasfaltering är vidare flera gånger dyrare (se Trafikverkets hemsida).

I anläggningsbeslutet anges att Horns kustväg ska vara ”*lämplig för den trafik som förekommer*”, vilket betyder att föreningens ändamål är att underhållet ska anpassas med hänsyn till trafikens slitage och dess påverkan på omgivningen. Antal registrerade bilar har fördubblats sedan föreningen bildats, antalet andelar i föreningen har ökat, turisttrafiken finns ingen mätning på men den var betydande även på 1970-talet och har sedan dess flerfaldigats. Bilarna har blivit större och tyngre. Slutsatsen är att slitaget på Horns kustväg ökat betydligt samtidigt som mer vägdamm rivs upp.

Anläggningsbeslutet klargör att Horns kustväg då var 3,5 meter bred, men det ger ingen anvisning om ytbeläggningen. Vägen saknar väggkropp och diken och var ursprungligen bara uppkörd av transporter, här och där förstärkt med lokalt grus. Den har efterhand ”självbreddats” och har idag en bredd om 5,5 – 6 meter. Denna självbreddning har fortgått även efter länsstyrelsens påpekande 2018 avseende denna fråga. En IMT-beläggning gör det möjligt att på ett effektivt sätt återställa vägbredden. Enligt aktbilaga PR2 till anläggningsbeslutet öppnas uttryckligen upp för beläggning, se tidigare yttrande.

Avseende betydelsen av ”befintlig väg” anges i anläggningsbeslutet under styckrubrik ”*Läge, omfattning mm*” att det handlar om vägens geografiska belägenhet, dess sträckning och inte dess standard. Beträffande vägstandarden sägs det i anläggningsbeslutet vidare att ”*Vägen borde dock sättas i sådant skick att statsbidrag till dess underhåll kunde erhållas. [radbrytning] Det meddelades att landsting och kommun hade beviljat anslag till ombyggnad av vägen enligt 1967 års förrättning. Styrelsen för blivande förening borde undersöka om bidrag i stället kunde erhållas för förbättring av befintlig väg*”. Anläggningsbeslutet föreskriver inte någon viss (låg) vägstandard som inte får höjas. I fråga om Horns kustväg finns ett betydande

utrymme för förbättring av vägstandarden utan att den av anläggningsbeslutet specificerade standarden höjs. Vad gäller vägbredd har dock anläggningsbeslutets standard sedan länge överskridits. Det kan ifrågasättas om kärandens förslag om uppbyggnad av en 15 cm hög vägkropp ligger inom ramen för vägunderhåll och inte är att betrakta som vägbyggnad vilket antagligen skulle gå utöver 1976 års anläggningsbeslut.

Det är inte möjligt att genom hastighetsbegränsning minimera vägdamm då länsstyrelsen inte godtar detta. Saltning och vattning torkar snabbt bort.

Relevansen av rättsfallet NJA 2015 s. 939. Det är lätt att inse att elektrisk belysning till en inte obetydlig kostnad är främmande verksamhet för en förening som har som ändamål att sköta själva bryggorna. Domen saknar dock inte helt relevans eftersom den innehåller principiella resonemang, vilka dock Holmedal mfl förbigår. Det nämns t ex att departementschefen i förarbetet till SFL anförde att undantagsvis kan det *”förekomma att ett förrättningsavgörande inom förhållandevis kort tid blir mer eller mindre inaktuellt och att det framstår som helt orealistiskt att kräva en ny förrättning för minsta förskjutning beträffande ändamålet eller annan förrättningsföreskrift”*. Tillämpat på vårt fall kan man säga att anläggningsbeslutets ”oljegrusning” idag motsvaras av IMT-beläggning. Högsta domstolen anförde också i sin punkt 10, att det, återigen som undantag, kan förekomma situationer *”då starka samhällsintressen får påverka bedömningen av om samfällighetens ändamål har blivit inaktuellt och om föreningen därmed ska kunna göra en mer allmän bedömning av det lämpliga i åtgärden”*. HD:s resonemang, liksom vad departementschefen anförde, understryker att det är legitimt att väga in utvecklingen under ett halvsekel vad gäller trafikintensitet, själva vägens förändring (breddning), kunskaper om vägdammets skadlighet för hälsa och miljö, liksom nya lärdomar om följderna för klimatet av koldioxidutsläppen från grusvägsunderhållet.

Relevansen av rättsfallet MÖD F 6960-16. Holmedal mfl påstår att förhållandena i detta mål var snarlika nu aktuellt ärende. En jämförelse visar dock att det föreligger stora och avgörande skillnader. Det var i det fallet fråga om en samfällighet med

knappt 20 fastigheter som förvaltade en 2,3 km lång väg som saknar genomfarts- trafik (en återvändsväg). Till yttermera visso förutsatte den i det fallet tänkta asfalteringen en tolvfaldig ökning av uttaxeringen från medlemmarna.

Kommentarer till Holmedal mfls ekonomiska kalkyler

Holmedal mfls påstående att beslutet om beläggningen togs utan att det förelåg något ekonomiskt underlag är oriktigt och ett försök att omyndigförklara föreningens överväldigande majoritet. De ekonomiska förutsättningarna var bl a föremål för en öppen och omfattande mejldiskussion i föreningen månaderna före stämman. Motionärerna cirkulerade även en utredning av de ekonomiska konsekvenserna på kort och lång sikt av såväl IMT-beläggning som fortsatt grusvägsskötsel cirka tre veckor före stämman.

Erik Holmedal mfl underskattar kostnaderna för alternativet med fortsatt grusvägsskötsel och deras prognos för grusvägsunderhåll de kommande åren är orealistisk. Enligt en mer realistisk prognos så kommer kostnaderna för fortsatt grusvägsunderhåll, med avdrag för offentliga bidrag men medräknat föreningens övriga kostnader, att kräva en uttaxering på över 600 kronor per andel för att uppnå ett nollresultat, och om det alternativa väggkroppsprojektet genomförs år 1 avsevärt mer det första året. Vid en jämförelse med den prognos för kostnaderna med IMT-beläggning som var en bilaga till det budgetförslag som antogs av extrastämman den 7 september 2024 framgår att uttaxeringen blir mycket lägre än vid fortsatt grusvägsskötsel. Enligt denna prognos uppgår kostnaden med IMT-beläggning år 1 till 514 kronor per andel för att uppnå en budget i balans, för att under en tioårsperiod därefter sjunka till 340 kronor per andel.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis är det obestridligt att anläggningsbeslutet medger en IMT-beläggning av Horns kustväg. Som nämnts är oljegrusning, som omnämns vid anläggningsförrättningen, en föråldrad metod som idag närmast motsvaras av IMT och andra varianter av tankbeläggning. Anläggningsbeslutet ställer indirekt ett krav på föreningen att belägga vägen eftersom den angivna vägbredden på 3,5 meter vida

har överskridits och beläggning är ett effektivt sätt, i praktiken det enda, att smalna av vägen.

En belagd väg har betydande fördelar för allmänheten, naturen och föreningens medlemmar. För allmänheten genom att sänka hastigheten, i det närmaste eliminera vägdammet och underlätta för cyklister och fotgängare. För naturen genom att eliminera de betydande koldioxidutsläpp som genereras av grusvägsunderhållet, i det närmaste eliminera vägdammet samt eliminera utlakningen av vägsalt genom att dammbekämpningsmedel blir överflödiga. För medlemmarna är en ytterligare fördel att IMT-beläggning medför avsevärt lägre uttaxering än vad som är nödvändigt med fortsatt grusvägsskötsel.

Holmedal mfl har slutförelagts och utöver vad som tidigare anförts bemött det föreningen anført i huvudsak enligt följande.

Förrättningsbeslutet, vägens bredd och beläggning

Det finns risk för att länsstyrelsen inte meddelar dispens för beläggnings eftersom den innehåller bitumen.

Det är uppenbart att det är vägens standard som åsyftas i anläggningsbeslutet eftersom detta anger att ”Vägen skall hållas farbar med motorfordon och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer”. Det bestrids att en väg belagd med grus inte kan hållas farbar och lämplig för den trafik som förekommer.

Vid förvaltning av en anläggning finns det behörighet att förnya en teknisk utrustning som ingår i anläggningen, men inte att anlägga en anläggning av annan art, se NJA 2015 s. 939. Det vitsordas att det finns utrymme för en förbättring av den befintliga vägens kvalitet, men det vitsordas inte att en IMT-beläggning av vägen faller inom ramen för att förnya en befintlig teknisk utrustning och således inom ramen för föreningens ändamål. IMT-beläggnings är en ny teknisk anläggning jämfört med att fortsätta att driva och förvalta den befintliga grusvägen.

Det är korrekt att det i protokoll från den 22 juli 1975 framgår att förrättningslantmätaren hänvisade till att föreningen kunde besluta om oljegrusning. Det innebär dock inte att beslutet om IMT 40 inte strider mot anläggningsbeslutet. För det första är oljegrusning inte en likvärdig åtgärd som IMT 40 för att oljegrus är en enkel blandning av grus och mjukgjord bitumen medan IMT 40 är en tankbeläggning som består av ett slitlager tillverkad av ett lager packad grovfraktion (grus) indränkt med bindemedel tätad med packad kilsten och därpå en andra spridning av bindemedel tätad med packad (grus). För det andra är uppgiften i protokollet en uppfattning som en enskild förrättningslantmätare hade vid tidpunkten för anläggningsförrättningen. För det tredje är protokollet daterat innan den nuvarande lydelsen i 18 § lag om förvaltning av samfälligheter trädde i kraft samt att praxis inom området har tillkommit gällande vilka typer av åtgärder som faller inom ramen för en samfällighetens ändamål, se bl.a. NJA 1989 s. 291 och NJA 2015 s. 939. För det fjärde instiftades naturreservatet Horns Kungsgård 1979, efter anläggningsbeslutet, vilket innebär att vissa typer av anläggningar inte är lämpliga att anläggas inom området.

Av NJA 2015 s 939 framgår att det är enbart i undantagssituationer, när ändamålet är inaktuellt, som en samfällighetsförening ska kunna fatta beslut om förbättringar utan ett förrättningsbeslut. Föreningens situation har inte klart och påtagligt förändrats vid en jämförelse med förhållandena då föreningens ändamål bestämdes. Att driva och förvalta grusvägen är fortfarande ett aktuellt ändamål, trots att grusvägen behöver rustas upp.

För att uppnå en väg om 3,5 meter krävs det inte att vägen beläggs med IMT 40 utan det kan åtgärdas genom att förvalta den befintliga grusvägen. Det är inte möjligt för en personbil (normalbredd 2 meter) och en sopbil att mötas på en väg om 3,5 meter om det inte finns mötesplatser. Föreningen har varken planerat eller budgeterat för mötesplatser vid beläggning av vägen. Kostnaden för anläggning av vägen är således högre än vad föreningen angivit. Om mötesplatser inte anordnas kommer trafik behöva åka utanför den belagda vägen, vilket då innebär att fordon kommer nödgas att åka ut i naturreservatet för att möta större fordon.

Föreningens ansvar sträcker sig längre än en 3,5 meter bred väg eftersom föreningen ansvarar för att hyvla vägen (återföra grus och bygga vägbanan) och se till att växlighet m.m. runt omkring inte stör trafiken. Om vägen fortsatt är belagd med grus kan underhållsansvarig fortsatt hyvla/skrapa in grus från vägren och bilda ett vägområde med en väg bana på 3,5 meter samt tillkommande vägren, mötesplatser och slänter som tillåter möten.

De ekonomiska kalkylerna

Sannolikt krävs ett nytt bärlager för att en IMT belagd väg ska hålla över tid samt även hantera avvattningen av vägen innan beläggning kan utföras. Vägen är hårt belastad, särskilt sommartid. Även tung trafik förekommer. Detta ingår inte i offerten från Svevia och inte i föreningens kalkyl. Medlemmarna var inte medvetna om denna kostnadsökning när beslut om beläggning fattades. Även kostnader för mötesplatser som är nödvändiga tillkommer. Plantering av gräs/alvarsmark i vägrenen ingår inte heller i kostnadskalkylen.

Av föreningen kalkylerad kostnad för att belägga vägen stämmer därmed inte och samtliga kostnader kommer att öka avsevärt, vilket kommer öka respektive medlems kostnader.

Hänsyn till miljön

Även av hänsyn till ovärderlig vägmiljö bör vägen inte beläggas. Länsstyrelsen i Kalmar län drog redan 2003 slutsatsen att en beläggning av vägen skulle innebära ett ingrepp i och påtagligt skada landskapet med hänsyn till natur, kulturlandskap och friluftsliv. Till grund för denna bedömning låg bl a att det fanns få grusvägar kvar och att vägen därför hade ett ”egenvärde” samt risk för en ökning i hastighet och trafikmängd vid en beläggning av vägen.

Sammantaget

- Föreningens beslut strider mot samfällighetsföreningens ändamål
- IMT beläggningen innebär en annan teknisk utrustning av vägen än den befintliga grusvägen och är en standardhöjning.

- Föreningens uppgivna budgeterade kostnader för beläggning av IMT är inte rimliga. Kostnaden för beläggning av vägen kommer öka bl.a. mot bakgrund av att följande poster inte är inräknade

- o mötesplatser,
- o ett nytt bärlager och
- o plantering vid sidan av vägen

- Beläggning med IMT är olämpligt inom området dels eftersom IMT innehåller bitumen, dels eftersom vägens särart bör bevaras och att hänsyn bör tas till angränsande känsliga alvarsmarker.

- Det finns risk att Länsstyrelsen i Kalmar län inte meddelar dispens för beläggning med IMT eftersom den innehåller bitumen.

BEVISNING

Parterna har åberopat omfattande skriftlig bevisning i form av stämmoprotokoll, stadgar, förrättningsakt, skrivelser från länsstyrelsen, Trafikverket och hemtjänsten i Borgholms kommun m.m.

DOMSKÄL

Handläggning av målet

Ingen av parterna har begärt huvudförhandling eller åberopat muntlig bevisning. Parterna har slutfört sin talan. Målet har med stöd av 42 kap. 18 § 5 rättegångsbalken avgjorts utan huvudförhandling.

Det klandrade stämmobeslutet

Av § 10 i protokollet från den årsstämma som föreningen höll den 15 juli 2024 framgår att det under denna punkt på stämman behandlades en ”Motion om att arbeta för genomförandet av beläggning med IMT under verksamhetsåret”. Den fråga som stämman efter viss diskussion slutligen röstade om under denna punkt var enligt protokollet följande. *Anser du att styrelsen ska arbeta för ett genomförande av beläggning av vägen under verksamhetsåret?* Röstningen genomfördes enligt andelstalsmetoden och enligt protokollet blev utfallet av omröstningen 193,66 andelar ja till beläggning och 133,33 andelar nej till beläggning.

Mark- och miljödomstolen har uppfattat det som ostridigt i målet - att stämmans beslut enligt ovan innebar att det beslutades att den väg, Horns kustväg, som samfällighetsföreningen förvaltar ska beläggas med IMT (se när det gäller Holmedal mfl avseende denna fråga bl.a. vad de anfört i sin stämningsansökan, aktbil 1).

Att beslutet ska anses ha denna innebörd styrks vidare av det av föreningen återopade protokollet från den extra stämma som hållits i föreningen den 7 september 2024 varvid stämman enligt protokollet bl.a. beslutat att godkänna ett budgetförslag innefattande medel för beläggning med IMT under hösten 2024 alternativt våren 2025, se aktbil 38. Så vitt framkommit i målet har stämmobeslutet att godkänna denna budget inte klandrats.

Utgångspunkten för målet är därmed att det klandrade stämmobeslutet enligt § 10 i protokollet från årsstämman den 15 juli 2024 innebar att stämman beslutade att den väg ingående i gemensamhetsanläggningen Horn ga:1, Horns kustväg, som samfällighetsföreningen förvaltar ska beläggas med IMT samt att styrelsen fick i uppdrag att genomföra denna åtgärd.

Klander av beslut på samfällighetsförenings föreningsstämma

Enligt 53 § lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) får en styrelseledamot eller en sådan medlem vars rätt berörs, som anser att ett beslut som fattats på föreningsstämma inte har tillkommit i behörig ordning eller att det strider mot SFL, annan författning eller mot föreningens stadgar, klandra beslutet genom att väcka talan mot föreningen hos mark- och miljödomstolen.

Vid en sådan klandertalan kan mark- och miljödomstolen endast ingå i sådan prövning av det klandrade beslutet som anges i bestämmelsen. Domstolen kan således endast pröva det klandrade beslutet på den grunden att detta inte tillkommit i behörig ordning, med vilket avses exempelvis att det förevarit brister i kallelseförfarandet till det sammanträde där beslutet fattades eller vid omröstningsförfarandet när beslutet fattades, eller att *beslutet* i sig strider mot någon bestämmelse i SFL eller annan författning eller mot föreningens stadgar. Denna prövning tar

främst sikte på frågor av formell natur. Någon egentlig överprövning av stämmans bedömningar i sak eller av det underlag som lagts till grund för det beslut stämman fattat kan inte göras så länge besluten rör angelägenheter föreningen har att besluta om och inte kränker enskild medlems rätt (jfr 18 - 19 §§ SFL). Domstolen är vidare vid sin prövning begränsad till att pröva det klandrade beslutet utifrån de ogiltighetsgrunder som käranden åberopat.

Kärandenas grunder för klandertalan – vad kan mark- och miljödomstolen pröva i målet?

Holmedal mfl har som grund för sin talan i den justerade stämmingsansökan, aktbilaga 14, anfört att det klandrade stämmobeslutet strider mot det befintliga anläggningsbeslutet och fattats på felaktiga grunder. Detta sammanfattningsvis utifrån av dem följande anförda ogiltighetsgrunder.

1. Beslutet strider mot anläggningsbeslutet
2. Beslutet baseras på felaktigt och missvisande kostnadsunderlag
3. Bristande underlag för mötesplatser och stenar längs vägen
4. Finansiering genom lån utan specificerad kostnad
5. Brist på budget och debiteringslängd
6. Dispensen från länsstyrelsen och dess begränsningar
7. Historiska och kulturmiljömässiga hänsyn
8. Ekonomiska långsiktiga konsekvenser
9. Miljö- och naturskydd
10. Otydlighet kring mötesplatser och vägtrafiksäkerhet
11. Opartisk entreprenörs bedömning av underlaget
12. Potentiellt brott mot länsstyrelsens dispensvillkor.

Av det domstolen anfört ovan angående prövningsramen enligt 53 § SFL framgår att domstolen i förevarande mål inte har att pröva om det är möjligt eller tillåtet att utifrån bestämmelser i annan lagstiftning etc *genomföra* den åtgärd beslutet avser, i nu aktuellt fall beläggning med IMT av den väg föreningen förvaltar. Motsvarande gäller det underlag som legat till grund för beslutet på stämman eller om det är praktiskt ändamålsenligt eller möjligt att genomföra en sådan beläggning.

De omständigheter avseende det klandrade beslutet som Holmedal m.fl. åberopat under punkterna 2 – 4 och 6 – 12 enligt ovan medför därmed inte att det finns skäl för domstolen att upphäva detta beslut. Något krav på att budget och debiteringslängd som innefattar kostnaderna för en viss åtgärd som beslutas på en stämma ska antas på samma stämma finns inte uppställt i SFL. Således utgör inte heller det Holmedal mfl åberopat under punkten 5 ovan skäl att undanröja det klandrade beslutet.

Det återstår därmed för domstolen att pröva den åberopade punkten 1, om det klandrade beslutet strider mot anläggningsbeslutet varigenom den aktuella gemensamhetsanläggningen inrättats och om beslutet att belägga Horns kustväg med IMT därför får till följd att föreningen driver en verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose.

En samfällighetsförenings ändamål och förvaltning

I 18 § SFL anges att en samfällighetsförenings ändamål är att förvalta den samfällighet för vilken den har bildats och att en sådan förening inte får driva verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose (jfr även 28 § SFL). Vidare ska föreningen vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa. Varje enskild medlems intressen ska också beaktas i skälig omfattning, se 19 § SFL.

Enligt 18 § SFL ska det således finnas en direkt koppling mellan samfällighetsföreningens verksamhet och det ändamål som utgör syftet med samfälligheten. I lagens förarbeten anges det som betydelsefullt att föreningens verksamhet inte får en större omfattning än vad som var avsikten när den bildades. En majoritet av medlemmarna i föreningen ska inte kunna tvinga övriga medlemmar att ta del av någon verksamhet som inte utgör ett naturligt led i förvaltningen. Bestämmelserna är tänkt som ett skydd för en minoritet av föreningens medlemmar, och det ska vara möjligt för föreningens ledning och medlemmarna att med rimlig grad av säkerhet kunna bedöma och förutse vilka förvaltningsåtgärder som föreningen kan vidta med bindande verkan. Vidare angavs att bestämmelserna ska skydda medlemmarna från

kostnader och olägenheter som inte kan anses hänförliga till ändamålet (se prop. 1973:160 s. 347 och 386).

Vad som faller inom ändamålet får bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall. Utgångspunkten vid denna bedömning är vad som bestämts om ändamålet vid samfällighetens tillkomst (jfr ovan). I kompetensområdet för en samfällighetsförening som har till uppgift att förvalta en anläggningssamfällighet ingår enligt förarbetena alla åtgärder som kan hänföras till utförande, underhåll och drift av den gemensamma anläggningen (se prop. 1973:160 s. 332 och s. 375). I detta kan enligt praxis ligga att förnya en teknisk utrustning som ingår i anläggningen, så länge det inte blir fråga om en anläggning av principiellt annan art (se NJA 1989 s. 291 och NJA 2015 s. 939 punkten 9, jfr även 19 § andra stycket SFL). En standardhöjning, exempelvis ny teknisk utrustning som saknar motsvarighet i den befintliga anläggningen, faller dock typiskt sett utanför den verksamhet föreningen kan bedriva enligt 18 § SFL. I första hand ska det alltså vara fråga om förvaltning i egentlig mening, snarare än om vidareutveckling av verksamheten (NJA 2015 s. 939).

En viss anpassning av den förvaltade anläggningen till den fortgående utvecklingen har även ansetts vara möjlig, och detta även i det fall när det ändamål för vilket samfälligheten bildats fortfarande är aktuellt. Vid lagens tillkomst har det förutsatts en viss ”elasticitet” i fråga om bundenheten till ett förrättningsavgörande – att kräva en ny förrättning vid minsta förskjutning beträffande ändamålet eller annan förrättningsföreskrift ansågs som helt orealistiskt (se prop. 1973:160 s. 388). Utrymmet för en verksamhet som avviker från ändamålet, och ett bakomliggande förrättningsbeslut, är dock klart begränsat. Närmast blir det fråga om att föreningen ska kunna göra någon mindre anpassning som marginellt påverkar samfällighetens ändamål eller anläggningens art. En mer allmän anpassning till utvecklingen eller till höjda krav från föreningens medlemmar har ansetts i princip inte kunna tillgodoses genom föreningens förvaltning. Sådana ändringar får i stället ske genom en ny förrättning (se NJA 2015 s. 939 punkten 12-13).

Bedömningen i nu aktuellt fall – strider det klandrade beslutet mot ändamålet med samfälligheten?

Fornbods samfällighetsförening förvaltar gemensamhetsanläggningen Horn ga:1. Av föreningens stadgar framgår inget annat än att denna anläggning/samfällighet ska förvaltas i enlighet med vad som vid bildandet bestämts om dess ändamål, se §§ 2 – 3 i stadgarna.

Enligt det idag gällande anläggningsbeslutet för gemensamhetsanläggningen, meddelat 1976-07-07 i akt 08-HÖG-1516, omfattar gemensamhetsanläggningen befintlig väg från allmänna vägen vid Byrums Sandvik till allmänna vägen vid Alvedsjöbodas, en vägsträcka om ca 8 600 meter. Vägens ungefärliga sträckning redovisas på till beslutet hörande utdrag ur ekonomiska kartan. Vägen ska enligt beslutet hållas farbar med motorfordon och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer. Härutöver regleras frågan om vinterväghållning av vägen. I övrigt innehåller beslutet inga närmare föreskrifter vad gäller vägens omfattning, standard etc.

För anläggningen uppläts genom beslutet det utrymme vägen i dess vid beslutstillfället befintliga skick eller efter behövlig istandsättning upptar på i beslutet angivna marksamfälligheter och fastigheter.

I sitt protokoll (aktbilaga PR 2) från det sammanträde som hölls i anläggningsförrättningen den 22 juli 1975 anförde förrättningslantmätaren bland annat följande. *”Samtliga närvarande sakägare ansåg att vägen borde bibehållas i sitt nuvarande läge. Rörande det skick vägen skulle hållas i förelåg olika uppfattningar. Det framhölls att turisttrafiken på sommaren orsakade mycket damm som la sig på växtligheten och förorsakade stor olägenhet för sommarstugorna utmed vägen. Oljegrusning av vägen föreslogs som bästa lösning. Andra ansåg förbättring nödvändig men ingen oljegrusning. Med hänsyn till de olika uppfattningarna ansåg förrättningsmannen att beslut vid förrättningen att vägen skulle oljegrusas inte borde fattas utan sådan oljegrusning, som är en underhållsåtgärd finge eventuellt beslutas senare inom blivande samfällighetsförening. Vägen borde dock sättas i sådant skick att statsbidrag till dess underhåll kunde erhållas”*. I samma protokoll anfördes

vidare att styrelsen för den blivande föreningen borde undersöka om bidrag för förbättring av den befintliga vägen kunde erhållas. Enligt vad som anförs i det senare upprättade beslutsprotokollet, aktbilaga PR 3, ansåg dock flertalet av de vid detta tillfälle närvarande sakägarna att föreningen inte borde bindas vid att sätta vägen i sådant skick att statsbidrag kunde erhållas. Av detta skäl uteslöts en sådan föreskrift ur det beslut som slutligen meddelades.

Av förrättningshandlingarna kan vidare uttolkas att det vid denna tidpunkt var fråga om en ca 3,5 meter bred väg, se till aktbilaga D hörande skrivelse i förrättningsakten.

Av såväl 18 § SFL som av föreningens stadgar framgår att föreningens ändamål är att förvalta den samfällighet för vilken den bildats, dvs i detta fall den i gemensamhetsanläggningen Horns ga:1 ingående vägen, Horns kustväg. Vad som faller inom ändamålet får som anförts ovan bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall varvid utgångspunkt får tas i det som bestämts om ändamålet vid samfällighetens tillkomst. I det fall förvaltningen, som i nu aktuellt fall, avser en gemensamhetsanläggning har i lagens förarbeten framhållits att alla åtgärder som kan hänföras till utförande, underhåll och drift av anläggningen bör räknas dit vilket enligt praxis även kan innefatta att förnya teknisk utrustning som ingår i anläggningen så länge det inte blir fråga om en anläggning av principiellt annan art. Att tillföra anläggningen ny teknisk utrustning som saknar motsvarighet i den befintliga anläggningen har dock ansetts falla utanför den verksamhet som föreningen är behörig att bedriva.

Av det ovan redovisade anläggningsbeslutet framgår att det, och därmed också föreningens ändamål, är knutet till en anläggning/väg, Horns kustväg, som var befintlig när beslutet meddelades. Att gemensamhetsanläggningen enligt beslutet ska omfatta befintlig väg får enligt domstolens uppfattning, utifrån hur beslutet i övrigt är utformat och vad som i övrigt framgår av förrättningshandlingarna, i detta fall anses närmast åsyfta att ingen ny vägsträcka skulle anläggas eller några mer omfattande andra ombyggnadsåtgärder avseende vägen skulle vidtas. Föreningens ändamål är

utifrån det som anges i anläggningsbeslutet att hålla denna väg farbar med motorfordon året om och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer på vägen. Det är otvistigt att vägen vid beslutstillfället till övervägande del var en grusväg, vilket även är fallet idag.

I anläggningsbeslutet fastställs dock inte att vägen ska ha ett slitlager/en körbana av grus och inte heller anges någon annan uttrycklig begränsning vad gäller vägbanans beläggning. Domstolen noterar i detta sammanhang att begreppet ”nuvarande skick” i anläggningsbeslutet är knutet till det utrymme som upplåts för anläggningen, dvs inte till vad som i beslutet föreskrivs avseende vägens ändamål, omfattning, standard, utformning etc (jfr ovan).

Det är vidare domstolens uppfattning att det som anförs i de ovan redovisade utdragen ur förrättningsprotokollen från anläggningsförrättningen då gemensamhetsanläggningen bildades får uppfattas som att syftet vid den tidpunkt då anläggningsbeslutet meddelades var att lämna öppet för den förvaltande samfällighetsföreningen att själva framgent besluta i frågan om vägen skulle beläggas med oljegrus. En sådan åtgärd uppfattades då som en sådan underhållsåtgärd som faller inom föreningens befogenhet att själva fatta beslut om. Detta även om det inte uttryckligen kom till uttryck i det anläggningsbeslut som senare meddelades. Innebörden av beslutet, och dess lydelse ”i övrigt lämplig för den trafik som förekommer” får enligt domstolens mening uppfattas som att viss möjlighet till anpassning/förbättring vad gäller vägens standard och närmare utformning, däribland avseende körbanans beläggning i enlighet med vad som anförts i förrättningsprotokollen, varit åsyftad. Med hänsyn till den utveckling som sedan förrättningstillfället skett vad gäller vägbeläggningar får det som anfördes i förrättningsprotokollen inte heller anses begränsat till just oljegrus.

Föreningen har anfört att Horns kustväg redan idag har en i viss mån annan utformning och standard än vad vägen hade när gemensamhetsanläggningen inrättades. Enligt vad föreningen uppgivit upptar vägen idag, åtminstone i stora delar, ett vägområde med en bredd om ca 5,5 – 6 m, vilket väsentligt överstiger den vägbredd

som vägen enligt ovan redovisade uppgifter ur förrättningshandlingarna hade när gemensamhetsanläggningen inrättades. Detta styrks av den av föreningen åberopade skrivelsen från länsstyrelsen i Kalmar län, daterad 2018-10-29, där länsstyrelsen även påtalat att vägen helst bör återställas till ursprunglig bredd. Motsvarande har påtalats av Trafikverket i av föreningen åberopat tillsynsprotokoll daterat 2023-08-10. Föreningen har vidare anfört att vägen sedan anläggningsbeslutet meddelats genomgått standardhöjande förbättringar från att ursprungligen bara ha varit uppkörd för transporter, exempelvis genom mer frekvent förekommande tillförsel av grus. Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ifrågasätta dessa uppgifter. Även dessa uppgifter talar för att innebörden av anläggningsbeslutet uppfattats vara att lämna öppet för en viss standardförbättring av vägen för att kunna uppnå och vidmakthålla det i beslutet angivna syftet att hålla vägen farbar och i lämpligt skick för den trafik som förekommer på vägen. Förekommande trafik kan vidare förändras över tid, såväl till antal som till sin art, varför uttrycket lämpligt skick för förekommande trafik redan av detta skäl öppnar upp för vissa mindre anpassningar vad avser vägens standard etc.

Någon närmare redovisning av vilka anordningar som ingår i vägen lämnas inte i anläggningsbeslutet. Det är dock uppenbart att till en väg hör vägens väg bana med därpå befintlig vägbeläggning. Jämför 46 § anläggningslagen (1973:1149) enligt vilken till en väg hör väg bana och övriga väganordningar (jämför även motsvarande definition i 2 § väglagen [1971:948]). Som väganordning räknas anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Att i nu aktuellt fall ersätta den befintliga grusade väg banan med en ny beläggning av IMT innebär enligt mark- och miljödomstolen, med beaktande av anläggningsbeslutets utformning och det däri angivna syftet med anläggningen, inte att vägen tillförs en anordning som saknar tidigare motsvarighet. Det är fortfarande fråga om en vägbeläggning. I rättspraxis (NJA 1989 s. 291) har enligt ovan godtagits att tekniska anordningar förnyas och moderniseras med begagnande av nya tekniska lösningar så länge det inte blir fråga om en anläggning av principiellt annan art. Enligt domstolens uppfattning innebär den nu av stämman beslutade beläggningen av vägen med

IMT till en bredd av 3,5 meter inte att det blir fråga om en anläggning av principiellt annan art än den 3,5 meter breda väg som, enligt vad som kan uttolkas ur förrättningshandlingarna, fanns när gemensamhetsanläggningen inrättades. Snarare skapar detta möjlighet till en återgång till det utrymme som ursprungligen upplåtits för gemensamhetsanläggningen enligt anläggningsbeslutet. Det är fortfarande fråga om en väg som är ”farbar för motorfordon och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer” på vägen. Med hänsyn till den begränsade bredden på den beslutade beläggningen bedömer domstolen att åtgärden i sig inte heller riskerar att leda till högre hastigheter på vägen eller andra förändringar vad gäller trafikintensitet etc. eller vägens karaktär i övrigt.

Holmedal mfl har som stöd för sin talan bl.a. åberopat Mark- och miljööverdomstolens dom i mål F 6960-16, meddelad 17 januari 2018, vari en samfällighetsförenings beslut att belägga den väg föreningen förvaltade med asfalt upphävdes. Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att det i det fallet var fråga om en asfaltering, i nu aktuellt fall är det fråga om en mindre ingripande förändring i form av IMT-beläggning. Enligt mark- och miljödomstolen annan väsentlig skillnad mot förhållandena i nu aktuellt mål är även att åtgärden i 2018 års fall enligt domskälen skulle leda till en avsevärd höjning av den årliga utdebiteringen av samfällighetsföreningens medlemmar. Parterna i målet har visserligen olika uppfattning om den beslutade beläggningen medför ett behov av en höjd utdebitering av föreningens medlemmar eller inte. Även om den beslutade beläggningen enligt Holmedal mfls kalkyl skulle innebära en högre kostnad än det grusvägsalternativet jämfört med är denna kostnadsskillnad enligt domstolen inte av väsentlig storlek. Enligt den av föreningen åberopade kostnadskalkylen för en beläggning av vägen med IMT skulle denna åtgärd inte leda till någon väsentligt högre utdebitering av föreningens medlemmar än den nuvarande och inte heller en högre debitering vare sig på kort eller längre sikt än vad som skulle bli fallet enligt grusvägsalternativet. Denna förutsättning styrks av föreningen åberopat protokoll från den extra föreningsstämma som hållits den 7 september 2024 varvid ett budgetförslag, innefattande budgeterad kostnad för IMT-beläggning, godkändes av stämman enligt protokollet innebärande en debitering för 2024/25 med 500 kr per andel och 250 kr per

obebyggd fastighet. Så vitt framkommit i målet har detta stämmobeslut inte klandrats. På längre sikt leder en beläggning med IMT enligt föreningen till en lägre utdebitering än enligt det föreslagna grusvägsalternativet.

Vad som faller inom ändamålet får bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall. Sammanfattningsvis anser mark- och miljödomstolen att anläggningsbeslutet varigenom gemensamhetsanläggningen Horn ga:1 inrättades med hänsyn till beslutets utformning och innehåll samt mot bakgrund av vad som anförts vid den förrättning då detta beslut meddelades måste anses innebära att föreningen getts ett relativt stort utrymme att besluta om sådana åtgärder som är påkallade för att den väg som ingår i gemensamhetsanläggningen, Horns kustväg, ska uppfylla det ändamål med förvaltningen som anges i beslutet, dvs att vägen ska hållas farbar med motorfordon och i övrigt lämplig för den trafik som förekommer. Att förse vägen med en beläggning av IMT inryms enligt domstolens mening i detta ändamål. Anläggningsbeslutet kan inte tolkas så snävt som att all annan vägbeläggning än grus är utesluten. Föreningens stadgar hänvisar i denna del till vad som vid bildandet bestämts om ändamålet.

Att vägen fördes med en beläggning av IMT innebär enligt domstolens uppfattning **vare sig** att vägen fördes med en ny teknisk anordning eller med ny teknisk utrustning som saknar tidigare motsvarighet i anläggningen utan enbart att den befintliga grusbeläggningen på vägbanan ersätts med en beläggning av IMT. Det är fortfarande fråga om en vägbanan som ingår i gemensamhetsanläggningen, i samma vägsträckning och inom samma utrymme som ursprungligen upplåtits för anläggningen. Åtgärden föranleder inte att det blir fråga om någon anläggning av principiellt annan art eller att vägen får en standardhöjning som faller utanför det i anläggningsbeslutet angivna ändamålet. Att det skulle kunna vara möjligt att i stället rusta upp den befintliga grusvägen med en ny grusvägbana utesluter i sig inte att vägbanan i stället beläggs med IMT.

Det har inte heller framkommit att beslutet skulle leda till en så avsevärd höjning av den årliga utdebiteringen av samfällighetsföreningens medlemmar att beslutet här-

igenom skulle åsidosätta det skydd för en minoritet av medlemmarna som bestämmelserna i 19 § SFL är avsedda att utgöra.

Det klandrade beslutet strider enligt mark- och miljödomstolens uppfattning således inte mot 18 § SFL eller mot föreningens stadgar. Inte heller i övrigt har Holmedal mfl anfört någon omständighet som innebär att föreningens beslut ska upphävas.

Käromålet ska därmed ogillas.

Rättegångskostnader

Föreningen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med sammanlagt 63 635 kr. Av beloppet avser 8 125 kr ersättning för utlägg för juridisk rådgivning, beloppet är inklusive mervärdesskatt. Resterande del, 55 510 kronor för totalt 101 timmars arbete, utgör ersättning för eget arbete, motsvarande förlorad arbetsförtjänst, för fyra av föreningens styrelsemedlemmar. I detta belopp anges särskild löneskatt respektive sociala avgifter ingå.

Holmedal mfl. godtar inte föreningens yrkande om ersättning. Det är Jonas Ljungberg som blivit utsedd av föreningens styrelse att föra föreningens talan i målet. Uppdraget ligger inom styrelsens uppdrag att utföra och Jonas Ljungberg erhåller arvode från föreningen för sitt uppdrag. De enskilda styrelsemedlemmarna har inte visat att de förlorat inkomst av tjänst motsvarande respektive yrkat belopp. Baserat på respektive styrelsemedlems yrke förefaller det vara så att de har en fast månadslön/pension som inte har påverkats av arbetet med målet varför kostnadsyrkandet är oskäligt.

Högsta domstolen har i mål NJA 2023 s. 94 kommit fram till att allt arbete som en part, dvs. inte ett ombud, utfört med anledning av en rättegång inte kan betraktas som ersättningsgillt arbete och att en viss restriktivitet bör präglade bedömningen av arbetets skälighet. Det är endast sådan kostnad som varit skäligen påkallad för tillvaratagande av partens rätt som är ersättningsgill.

Om ersättning för förlorad arbetsförtjänst ska utgå, ska enbart Jonas Ljungberg tillerkännas ett skäligt arvode eftersom det enbart är han som är utsedd att föra talan i målet.

Vad avser yrkandet för utlåtanden av advokater är kostnaden inte hänförlig till målet i mark- och miljödomstolen. Ansökan om stämning gavs in den 14 augusti 2024. Den 12 augusti 2024 beslutade styrelsen i föreningen att kontakta Uno Jakobsson, Optimus Advokatbyrå och Lindhés Advokatbyrå, för att efterhöra om anläggningsbeslutet hindrade beläggning av vägen med IMT. Kontakten har varit ett led i utövandet av föreningens verksamhet och oberoende av att kärandena där- efter väckte talan.

Föreningen har anfört att advokatytrandena beställdes innan klandertalan lämnades men efter det att käranden i mejl ifrågasatt en beläggnings förenlighet med anläggningsbeslutet.

Domstolen gör följande bedömning.

Part som tappar målet ska ersätta motpartens rättegångskostnad. Av 18 kap 8 § rättegångsbalken följer att ersättning för rättegångskostnad fullt ut ska motsvara kostnaden för rättegångens förberedande och talans utförande jämte arvode till ombud eller biträde, såvitt kostnaden skäligen varit påkallad för tillvaratagande av partens rätt. Ersättning ska även utgå för partens arbete och tidsspillan i anledning av rättegången. Vidare ska ränta utgå på beloppet.

Vad gäller kostnaden för de båda advokatutlåtandena får bedömas om denna kostnad varit erforderlig för ett ändamålsenligt förberedande av en eventuell klandertalan. Domstolen konstaterar att föreningen har beställt utredningarna för att få utrett de möjliga juridiska konsekvenserna av det beslut som fattats på stämman. Domstolen bedömer att åtgärden varit påkallad för rättegången och föreningen får anses ha haft skäl att vid tidpunkten anse åtgärden erforderlig. Det har inte visats att det funnits något annat syfte med åtgärden och kostnaden har därför varit skäligen påkallad för tillvaratagande av föreningens rätt. Domstolen bedömer inte heller att

det varit opåkallat att inhämta utlåtanden i denna fråga från två olika advokatbyråer. Begärd ersättning bedöms skälig och ska därför dömas ut.

När det gäller övriga ersättningsyrkanden konstaterar domstolen att vinnande part i detta fall är en samfällighetsförening dvs. en juridisk person. Vid styrelsemöte den 8 september 2024 utsågs Jonas Ljungberg, att företräda föreningen i anledning av den aktuella klandertalan. Detta utesluter enligt mark- och miljödomstolens bedömning inte att även det arbete andra styrelsemedlemmar har utfört med anledning av klandertalan kan utgöra ersättningsgill rättegångskostnad, jfr NJA 2009 s 441 och NJA 2023 s 94. Det förhållande att arvode kan utgå till en eller flera styrelsemedlemmar med anledning av deras styrelseuppdrag, innebär inte heller att det arbete som en klandertalan medför för föreningen inte kan ersättas när föreningen vinner målet.

Avseende skäligheten i det av föreningen yrkade beloppet för eget arbete gör mark- och miljödomstolen följande bedömning. Målet har inte varit av okomplicerad natur. Kärandens inlagor har innefattat ett stort antal invändningar mot det beslut som klandrats och redan av denna anledning har en relativt omfattande skriftväxling krävts. Svarandens inlagor har varit relevanta. Mark- och miljödomstolen finner att den yrkade ersättningen för föreningens arbete sannolikt understiger vad som varit fallet om föreningen valt att i stället anlita ett juridiskt ombud. Yrkad ersättning är således inte oskälig och ska utgå i enlighet med domslutet.

Inhibition

Mark- och miljödomstolens tidigare beslut om inhibition av det klandrade föreningsstämmobeslutet, meddelat den 10 september 2024, ska upphävas och ersättas med ett beslut om att denna dom ska gälla omedelbart.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD- 01)

Överklagande senast den 12 mars 2025.

Karin Fridell

Arne Nilsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Karin Fridell, ordförande, och tekniska rådet Arne Nilsson.



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.