



PARTER

Kärande

1. Paulina Dahlström, 19650203-3043
Åsögatan 123 Lgh 1302
116 24 Stockholm
2. Bo Dahlström, 19510707-7017
Åsögatan 123 Lgh 1302
116 24 Stockholm
3. Gunnel Ekström, 19461124-2423
Solbacksvägen 13
642 32 Flen
4. Sten Ekström, 19430510-1737
Solbacksvägen 13
642 32 Flen
5. Lars Englund, 19500514-0313
Fruängsvägen 40
144 64 Rönninge
6. Britt Erndell, 19520512-1709
Vasagatan 2 B Lgh 1505
642 36 Flen
7. Mari Fredberg, 19770324-2946
Stavsvägen Herrgölet 1
642 63 Mellösa
8. Stefan Fredberg, 19680216-1676
Stavsvägen Herrgölet 1
642 63 Mellösa
9. Agnetha Grundtman Ogeheim, 19630115-1608
Högtorp 2
642 63 Mellösa
10. Ena-May Handberg, 19560508-1180
Slättfall 2
642 63 Mellösa

11. Sylvia Handberg, 19350529-1041
Slättfall 1
642 63 Mellösa
12. Cedrik Hanneberg, 19801112-0071
Vegred Fredriksberg
642 63 Mellösa
13. Markus Hultcrantz, 19780409-8957
Östtorp 2
642 63 Mellösa
14. Tim Jerlin, 19820217-0091
Virebergsvägen 16 Lgh 1302
169 30 Solna
15. Katarina Johansson, 19791121-8944
Vegred Fredriksberg
642 63 Mellösa
16. Jenny Kaleinek, 19741018-2906
Jarl Kulles Gata 6 Lgh 1401
126 54 Hägersten
17. Per-Olov Larsson, 19750914-9477
Knutsta Ekhagen
736 91 Kungsör
18. Anders Larsson, 19550422-1671
Flenmo Lars Petters
642 63 Mellösa
19. Thomas Lindman, 19690423-1674
Davidsnäs Gård
642 63 Mellösa
20. Joacim Lindman, 19690423-1690
Davidsnäs Gård
642 63 Mellösa
21. Ann-Marie Lundgren, 19300523-1620
c/o Marita Lundgren
Sörtorp 1
642 63 Mellösa

22. Björn Mothander, 19440523-5013
Norr Mälarstrand 70
112 35 Stockholm

23. Ann-Britt Nilsson, 19500525-1607
Högtorp Kina
642 63 Mellösa

24. Mats Nilsson, 19401221-1670
Högtorp Kina
642 63 Mellösa

25. Sigyn Norén, 19560226-8228
Davidsnäs
642 63 Mellösa

26. Rudi Ogeheim, 19500505-1270
Högtorp 2
642 63 Mellösa

27. Susan Persson Payne, 19610422-4321
Östtorp Björkinge
642 63 Mellösa

28. Pia Risholm Mothander, 19470827-0147
Norr Mälarstrand 70 Lgh 1501
112 35 Stockholm

29. Christina Thinsz, 19820622-0389
Östtorp 2
642 63 Mellösa

Ombud för 1-21 och 23-29: Jur.kand. Björn Mothander
Norr Mälarstrand 70
112 35 Stockholm

Svarande

Mälby-Humledals Samfällighetsförening, 716401-8397
c/o Maria Hallberg
Davidsnäs, Näslund
642 63 Mellösa

Ombud: Advokat Håkan Weberyd
Optimus Advokatbyrå AB
Östermalmsgatan 87 A
114 59 Stockholm

SAKEN

Klandertalan enligt 53 § lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolens beslut den 29 september 2021 om inhibition ska fortsätta att gälla till dess att denna dom vinner laga kraft eller domstol beslutar annorlunda.
 2. Mark- och miljödomstolen upphäver föreningsstämmans i Mälby-Humledals samfällighetsförening beslut den 22 augusti 2021 att ge styrelsen i uppdrag att genomföra beläggning av vägen i Mellösa-Mälby ga:1, punkten 7 i protokollet.
 3. Mälby-Humledals samfällighetsförening ska ersätta Paulina Dahlström, Bo Dahlström, Gunnel Ekström, Sten Ekström, Lars Englund, Britt Erndell, Mari Fredberg, Stefan Fredberg, Agnetha Grundtman Ogeheim, Ena-May Handberg, Sylvia Handberg, Cedrik Hanneberg, Markus Hultcrantz, Tim Jerlin, Katarina Johansson, Jenny Kaleinek, Per-Olov Larsson, Anders Larsson, Thomas Lindman, Joacim Lindman, Ann-Marie Lundgren, Björn Mothander, Ann-Britt Nilsson, Mats Nilsson, Sigyn Norén, Rudi Ogeheim, Susan Persson Payne, Pia Risholm Mothander och Christina Thinsz för dessas rättegångskostnader med ett belopp om 2 800 kr avseende ansökningsavgift till domstolen. På beloppet löper ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.
-

BAKGRUND

Gemensamhetsanläggningen Mellösa Mälby ga:1 (vägar) i Flens kommun bildades genom anläggningsbeslut den 21 januari 1977, och omprövades genom anläggningsbeslut den 12 maj 2003. Av det senare anläggningsbeslutet framgår, såvitt nu är relevant, vilka befintliga vägar anläggningen omfattar och att anläggningen är utförd. Av beslutet framgår också att berörda fastigheter utgör en samfällighet för vägens utförande och drift, att fastigheterna för anläggningen upplåter det utrymme som den befintliga vägen upptar, inklusive vägdiken och mötesplatser, samt att vägen ska hållas farbar för motorfordon hela året.

Vägen var vid tidpunkten för beslutet i allt väsentligt försedd med grus som slitlager; en 700 meter lång sträcka som ansluter till allmän väg var hårdbelagd.

Gemensamhetsanläggningen förvaltas av Mälby-Humledals samfällighetsförening. Av föreningens stadgar framgår att samfälligheten ska förvaltas i enlighet med vad som vid bildandet bestämts om dess ändamål.

Den 22 augusti 2021 beslutade föreningsstämman att ge styrelsen i uppdrag att belägga grusvägen som omfattas av gemensamhetsanläggningen enligt följande.

Styrelsen ges uppdraget att genomföra projektet under år 2022. Styrelsen ges mandat att utföra projektet enligt beskrivning i ”Utredning: Vägbeläggning Mälby-Humledalsvägen, Mellösa 2021.” Styrelsen har dock rättigheter att föra rimliga avvikelser om så anses nödvändigt. Kostnaden för den totala investeringen får inte överskrida mer än 10 %. Beläggning kan endast ske om berörda myndigheter lämnar sitt godkännande.

Sedan beslutet klandrats genom ansökan om stämning till mark- och miljödomstolen, har domstolen den 29 september 2021 beslutat att inhibera föreningsstämmans beslut.

YRKANDEN M.M.

Paulina Dahlström, Bo Dahlström, Gunnel Ekström, Sten Ekström, Lars Englund, Britt Erndell, Mari Fredberg, Stefan Fredberg, Agnetha Grundtman Ogeheim, Ena-May Handberg, Sylvia Handberg, Cedrik Hanneberg, Markus Hulcrantz, Tim Jerlin, Katarina Johansson, Jenny Kaleinek, Per-Olov Larsson, Anders Larsson, Thomas Lindman, Joacim Lindman, Ann-Marie Lundgren, Björn Mothander, Ann-Britt Nilsson, Matts Nilsson, Sigyn Norén Rudi Ogeheim, Susan Persson Payne, Pia Risholm Mothander och Christina Thinsz (kärandena) har yrkat att mark- och miljödomstolen ska upphäva det beslut som fattades vid extra föreningsstämma i Mälby-Humledals samfällighetsförening den 22 augusti 2021 rörande beläggning av anläggningen Mellösa-Mälby ga:l, samt förordna att föreningen tills vidare inte får vidta några åtgärder för beslutets genomförande.

Mälby-Humledals samfällighetsförening (föreningen) har bestritt käromålet.

Båda parter har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

GRUNDER

Kärandena

Föreningsstämmans beslut är ogiltigt eftersom det inte innefattas i föreningens ändamål enligt stadgarna och därmed strider mot 18 § andra stycket lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, SFL.

Beslutets genomförande skulle innebära ett åsidosättande av Riksintresset för kulturmiljövården Flenmo-Hökärr (D 32). Riksintresset är av allmänt intresse och ska respekteras.

Beslutet tar inte hänsyn till enskilda medlemmars berättigade ekonomiska intresse, det skulle vara olönsamt för samfällighetsföreningen och tillgodoser därför inte

medlemmarnas gemensamma intresse. Beslutet strider därmed mot 19 § första stycket SFL.

Då det är uppenbart att föreningen och dess medlemmar kan åsamkas stora kostnader om föreningen vidtar åtgärder för att igångsätta genomförandet av beslutet hemställer kärandena att mark- och miljödomstolen ska förordna att föreningen tills vidare inte får vidta några åtgärder för beslutets genomförande.

Föreningen

Föreningens beslut är fattat i behörig ordning och strider inte mot författning eller stadgarna.

UTVECKLING AV TALAN

Kärandena

Bakgrund

Vägnätet (som har en total längd av 8,4 km) var 2003 grusbelagt med undantag för en inledande sträcka på 700 m. Vägen, som allmänt kallas Humledalsvägen, är en "återvändsväg", dvs. dess enda infart/utfart är från vägen mellan Mellösa och Hälleforsnäs. Trafikbelastningen uppskattas idag till mindre än 5-6 fordon per timme på årsbasis.

Mats Nilsson, som är en av de klagande i målet, deltog i arbetena när beläggningen av den inledande sträckan skedde. Nilsson, som nu är pensionär, arbetade på Vägverkets vägstation i Flen hela sitt yrkesliv och har bott invid Humledalsvägen sedan barndomen. Enligt Nilsson hade den dåvarande vägföreningen ansökt om och beviljats stöd av Vägverket till byggandet av en bro över Flenmoån eftersom den gamla stenbron var i dåligt skick och den betongplatta som tidigare gjutits ovanpå den gamla bron hade börjat spricka. Föreningen bedömde att bron behövde ersättas. Bron skulle därför flyttas ett 20-tal meter i sydlig riktning och vägen dras om. Arbetena, som skedde i Vägverkets regi, utfördes under vintern 1979. Vägföreningens bidrag var att grusa och justera vägen i anslutning till bron. Detta gjordes under

1980. Vid slutbesiktningen av entreprenaden konstaterade Vägverkets förman att man inte hade använt hela det utlovade bidraget och han föreslog att man skulle använda överskottet för att belägga vägen från bron och fram till Hälleforsnäsavägen (ca 500 meter) liksom den branta vägsträckan upp till Högtorp på andra sidan bron (ca 250 meter). Detta godkändes av vägföreningens dåvarande ordförande. Någon avsikt att belägga hela vägen låg således inte till grund för beslutet. De asfalterade sträckorna har krävt reparation flera gånger sedan 1980.

Föreningens medlemsstruktur kan beskrivas som följer. (Siffror inom parentes avser förhållandena när föreningen bildades 2003.) Samfälligheten omfattar 94 (90) fastigheter vid mitten av 2021. Sjutton (16) ytterligare medlemmar äger hus på ofri grund. Av dessa har dock elva friköpt tomtmarken men detta har ännu inte registrerats av lantmäterimyndigheten. Tolv (12) av fastigheterna torde kunna anses som skogsfastigheter med en skogsareal överstigande 10 hektar, men endast en av dem har en större sammanhängande areal. Ett 20-tal fastigheter ingår i ett tomtområde som var bildat redan 2003 och vars vägsystem då inkluderades i den nuvarande samfälligheten. Fyra fastigheter är hästgårdar. Tidigare mjölkproducerande gårdars mark utnyttjas idag för vallodling och bete.

År 2003 fanns det permanentboende (ensamma eller familjer) på 25 fastigheter längs vägen. År 2021 fanns det permanentboende på 24 fastigheter. När det gäller de fritidsboende var dessa (ensamma eller familjer) 66 stycken år 2003 och 63 stycken år 2021. Skogsbruk (mer än 10 ha taxerad areal) bedrevs på 14 fastigheter 2003 och på 13 fastigheter år 2021. Andra kommersiella verksamheter drevs på 6 fastigheter 2003 (varav mjölkproduktion på en fastighet och grisuppfödning på två fastigheter). År 2021 fanns det varken mjölkproduktion eller grisuppfödning längs vägen, men tre fastigheter har olika former av hästverksamhet. Betesdrift och vallodling förekommer på en stor del av den uppodlade arealen. Verksamheten längs och belastningen på vägen är således tämligen likartad sedan 2003. Naturligtvis har under dessa 18 år förbättringar gjorts på många fastigheter och några fastigheter byggts om, men detta har inte gjort anläggningsbeslutet inaktuellt.

Det har sammanfattningsvis inte skett någon väsentlig ändring av de yttre förhållandena i samfälligheten sedan anläggningsbeslutet 2003 (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom 2018-01-07 i mål F 6960-16).

På fråga från föreningens styrelse har den tekniska chefen på samhällsbyggnadsförvaltningen i Flens kommun i ett e-postmeddelande daterat 2021-01-19 uppgivit: ”... kommunen (har) för närvarande inga planer på att inom någon nära framtid detaljplanelägga området. Kommunen har heller ingen kännedom om någon ny tänkt näringsverksamhet eller utbyggnad av fritidsbebyggelse.”

En stor del av samfällighetens vägsystem ligger inom det område som av Riksantikvarieämbetet utpekats som Riksintresse för Kulturmiljön enligt beslut 1996. (Riksintresse för kulturmiljövården Flenmo-Hökärr (D32)). Under rubriken ”Mål för att tillgodose riksintresset” nämns ”*Det ålderdomliga vägnätet ska behålla sin terränganpassade karaktär, vägbeläggning och fortsätta att vara farbart. Det innebär (bl.a.) att:*

* *Underhåll och nyttjande av vägsträckningarna bör gynnas så att de inte ändras*
* *Kurvor ska inte rätas ut, vägen bör inte breddas, befintliga vägbeläggningar bör underhållas utan att förändras, dvs. grusbeläggningen bör värnas som en viktig del i upplevelsen av en vägsträckning.”*

Tekniska chefen på Samhällsbyggnadsförvaltningen inom Flens kommun har i ett e-postmeddelande 2021-04-14 på frågor från föreningens styrelse svarat: ”*Vi har inget lagrum inom vilket vi som Teknisk myndighet vare sig beslutar eller avger yttranden i denna typ av frågor. Vi är satta att bevaka riksintressen i kommunen men inom de områden inom vilka vi inte har bemyndiganden att fatta andra typer av beslut har jag svårt att se hur vi skulle kunna uttala oss. Dock är det ju upp till var och en att tillgodose och bevara riksintresse enligt Miljöbalkens 3 kap. 6 §.”* Den tekniska chefen citerar i ett e-postmeddelande den målbeskrivning som ovan redovisats och skriver ”... *att göra något som påtagligt kan skada riksintresset är ju till exempel att belägga den.”*

Länsstyrelsen i Södermanlands län har också ombetts av föreningens styrelse att yttra sig över den utredning om beläggningsförslaget som färdigställdes i juni 2021 och vilken diskuteras nedan. Länsantikvarien har 2021-08 20 inkommit med ett yttrande vars slutsats är: ”Områden som är av riksintresse för kulturmiljövården skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön (Miljöbalken 3 kap 6 §). Med hänvisning till att små slingrande grusvägar framhålls som ett uttryck för riksintresset menar Länsstyrelsen att grusbeläggningen inte bör ändras.”

Föreningens utredningar rörande beläggningsfrågan

Vid en extrastämma i föreningen 2019-10-19 behandlades en framställning av dåvarande styrelse ”att belägga samtliga vägar inom vår samfällighet”. Till grund för diskussionen vid stämman fanns en redogörelse med titeln ”Ska vi belägga vägarna?” I redogörelsen föreslogs beläggning av vägnätet genom ”tankbeläggning” med IMT 40 (Indränkta makadam Tät, tjocklek 40 mm). Investeringskostnaden, som beräknades till 2,1 mkr, avsågs att finansieras genom ett banklån. Det angavs att kostnaden för sommarunderhåll av den belagda vägen skulle bli 25 tkr per år, vilket skulle jämföras med kostnaden för sommarunderhåll av grusvägen vilken skulle bli 150-200 tkr per år. Redogörelsen innehöll en genomgång av de fördelar och nackdelar som en beläggning skulle innebära. Styrelsens förslag innebar att utdebiteringen skulle behöva vara 220 tkr per år ”framöver”. (Utdebiteringen hade under flera föregående år legat runt 150 tkr per år.) I årsredovisningen för år 2019 noterade styrelsen angående den extra stämman: ”Mötet utmynnade i behov av vidare utredning och frågan bordlades.”

Den nya styrelse som valts vid årsstämman 2020-09-26 tillställde i juni 2021 alla medlemmar i föreningen den av tidigare stämmor begärda bearbetningen av frågan. I ”Utredning: Vägbeläggning Mälby-Humledalsvägen, Mellösa, juni 2021” redovisade styrelsen sin ståndpunkt i beläggningsfrågan. I utredningen redovisades också utlåtanden som styrelsen inhämtat från Trafikverket, Svevia asfalt, Rehnströms entreprenad och skogsbolagen Holmen och Mellanskog. Styrelsen hänvisade också till uttalanden av den av REV rekommenderade konsulten Lars-Åce Holm

som anlåtats av den tidigare styrelsen. Yttrandena från Flens kommun och Länsstyrelsen i Södermanlands län, som båda har tillsynsansvar för riksintressen, hade också begärts av den år 2020 valda styrelsen. Vid utredningens färdigställande hade som ovan nämnts den tekniska chefen på samhällsbyggnadsförvaltning i Flens kommun inkommit med synpunkter. Länsantikvariens yttrande inkom som nämnts ovan 2021-08-20.

I utredningen från juni 2021 ställdes de båda alternativen ”Beläggning” och ”Grusväg” mot varandra i olika avseenden. När det gäller investeringskostnaden för beläggningalternativet beräknade utredningen den till cirka 2,3 mkr. Underhållskostnaden för vinter- och sommaruppehåll för hela 20-årsperioden 2022-2041 beräknades för de två alternativen till totalt 2,9 mkr (belagd väg) respektive 4,3 mkr (grusväg). (I dessa belopp ingår för båda alternativen 1,2 mkr för vinterunderhåll.) På basis av antaganden om lånefinansiering av 85 % av investeringskostnaden har dessa belopp sedan använts som utgångspunkter för beräkningar av framtida utdebitering.

För de mer vägtekniska aspekterna om trafikbelastning, vägkonstruktion, körfältets utformning och vägens nuvarande tillstånd hänvisas till utredningen. Det ska dock noteras att trafikbelastningen på vägen inte motiverar beläggning enligt de kriterier som Trafikverket använder. Vägen har trots många förbättringsåtgärder fortfarande vissa partier med bristfällig vägkropp och bristande dränering, vilket innebär att kostnaderna för att förbereda beläggning kan vara underskattade.

Investeringskostnaden

Investeringskostnaden för beläggningprojektet har i de båda redovisade utredningarna på grundval av inhämtade preliminära offerter beräknats till 2,1 respektive 2,3 mkr. Den senare siffran bedömer kärandena som mer realistisk, men möjligen ändå otillräcklig. Båda förslagen utgår från att beläggningsarbetena måste förnyas efter 20 år. Investeringskostnaden bör ses i förhållande till föreningens årliga utdebitering.

Enligt den beräkning som presenterades i det förslag som lades fram 2019 förväntades utdebiteringen uppgå till i genomsnitt 220 tkr under 20-årsperioden. Budgeten i utredningen 2021 visar varierande utdebiteringar mellan 2022 och 2041, från 227 tkr till 108 tkr per år, och i genomsnitt för hela 20-årsperioden 153 tkr.

Efter den extra stämman 2021-08-22 hölls samma dag även ordinarie föreningsstämma. Då fastställdes bl.a. debiteringslängd för året 2021 på grundval av inkomst- och utgiftsstat (betecknad resultatbudget). Det totala utdebiteringsbeloppet bestämdes till 185 tkr.

Om förslaget från 2019 genomförs, innefattande 220 tkr per år i utdebitering, motsvarar investeringskostnaden de utdebiterade avgifterna under drygt 10 år. Om genomsnittsutdebiteringen för 20-årsperioden enligt budgeten från 2021 stannar vid 153 tkr motsvarar investeringskostnaden de utdebiterade avgifterna under 15 år. Om däremot 2021 års beslutade utdebitering på 185 tkr består, motsvarar investeringen de utdebiterade avgifterna under 12 år.

De båda alternativen kommer till mycket olika slutsatser när det gäller besparing av underhållskostnaderna.

Enligt 2019 års presentation (som innehåller en budget för de närmaste 10 åren) kommer kostnaderna för drift och underhåll att uppgå till 110 tkr per år. Av driftskostnaderna avser 25 tkr sommarunderhåll och 85 tkr vinterunderhåll. Driftskostnaden för grusvägen beräknas till 235 – 275 tkr. (Något underlag för denna bedömning presenteras inte.) Den uppskattade besparingen uppgår därmed till 125-175 tkr per år. Investeringen är med denna beräkning återbetald efter 17 resp. efter 12 år. I beräkningen av kostnaderna för sommarunderhållet utgår man från att föreningens medlemmar på frivillig basis ska utföra en stor del av arbetena själva. Detta är inte ett realistiskt antagande, särskilt inte över så lång tid som 20 år.

Enligt 2021 års utredning kommer de genomsnittliga årliga kostnaderna för drift och underhåll att uppgå till 214 tkr för grusvägen och 148 tkr för en belagd väg.

(Bedömningen av kostnaderna för grusvägen bygger på föreningens faktiska kostnader under föregående tio år och bör anses som mer realistisk än den bedömning som gjordes 2019.) Beräkningen innebär att man under en 20-årsperiod sänker den genomsnittliga årliga kostnaderna med 66 tkr. Investeringen blir då återbetald på 36 år.

I samtliga fall tillkommer finansieringskostnader, vilket ytterligare förlänger tiden för täckning av investeringskostnaden. Genomsnittliga räntekostnader över en 20-årsperiod kan beräknas till mellan 24 tkr och 36 tkr.

Slutsatsen av dessa beräkningar av återbetalningstid och möjliga kostnadsbesparingar är att under realistiska antagandena kommer investeringskostnaden inte att var intjänad inom den 20-årsperiod som bedöms som beläggningsarbetenas livslängd. Projektet är därmed inte lönsamt för föreningen.

Vilken effekt de ökade kostnaderna och de förväntade besparingarna kommer att få för utdebiteringen av medlemmarna beror självfallet av hur finansieringen ordnas och vilka avsättningar för framtida investeringar som görs. Det förväntas dessutom att en bank kommer att ställa krav på ett initialt egenbidrag från medlemmarna, vilket kommer att öka utdebiteringen när projektet genomförs.

Beräkningarna klargör att det inte är fråga om underhållsarbete eller driftskostnad utan att det är att bedöma som en nybyggnation, såväl tekniskt som ekonomiskt. Därmed faller beläggningsprojektet utanför anläggningsbeslutets ram och ryms således inte inom föreningens ändamål.

Föreningens beslut strider dessutom mot 19 § första stycket i SFL av följande skäl.

- a) Beslutet står i strid med allmänna intressen.

Kärandena hävdar att det åligger föreningen att jämlikt 3 kap. 6 § miljöbalken att skydda Riksintresset för kulturmiljövården Flenmo-Hökärr (D32) som beskrivs ovan och att en beläggning skulle var en åtgärd som motverkar denna uppgift.

- b) Vägsamfällighetens beslut om beläggning beaktar inte enskilda medlemmars intressen.

Eftersom bildandet av en samfällighetsförening är en åtgärd som bygger på ett visst mått av tvång kan åtgärder som direkt missgynnar en minoritet av medlemmarna endast godtas då det föreligger starka skäl. Beslutet kan leda till att de som driver skogsbruk längs vägen drabbas av högre kostnader i sin verksamhet om vägen beläggs. Erfarenhetsmässigt är en grusväg betydligt lättare att återställa efter de skador som ofta uppstår i samband med timmerdrivning än en belagd väg. Uppkomna skador på en grusväg kan åtgärdas genom ny grusning medan en belagd väg kräver beredningsarbeten och tillförande av ny beläggning. Återställningskostnaderna drabbar företagen, entreprenörerna och naturligtvis i sista hand skogsägarna. För alla parter innebär risken för skador att man vill undvika de extra kostnader och eventuella tvister som därmed kan uppkomma. Styrelsen för föreningen har inhämtat ett yttrande från skogsbolagen Holmen och Mellanskog. Bolagen har framfört att belagda vägar kan ge vad de kallar inlåsningseffekter för avverkat virke längs vad de benämner svaga vägar. I yttrandet från bolagen förordas vägbeläggning som är lätt att åtgärda efter skada. Även de skogsägare som själva utför skogsarbeten eller transporter kommer att behöva utnyttja vägen för förflyttningar mellan sina skiften med risk att skada vägen och kan därför avkrävas ersättning. Skogsägarna utgör visserligen en minoritet av föreningens medlemmar men de har ett direkt intresse av att kostnaderna för att förvalta vägen hålls nere. Många av föreningens medlemmar har en betydande del av sin inkomst från skogsbruk.

Längs vägen finns som nämnts ett antal hästgårdar. Två av dessa bedriver yrkesmässig verksamhet vilket bl.a. innefattar ridutbildning för ungdomar. I närområdet är tillgången på skogsvägar lämpliga för ridning begränsad, därför måste det finnas möjlighet för ryttarna att dels utnyttja Humledalsvägen, dels nå andra tillåtna ridvägar via den. För mindre erfarna ryttare krävs ett större utrymme på vägen för att minska risken för olyckor, t.ex. vid möten

med bilar. En grusväg erbjuder ett manöverutrymme som inte finns på belagd väg eftersom ryttaren då hänvisas till vägrenen. Ridning på den belagda vägbanan är olämpligt både för hästar och vägbana.

- c) Beslutet tillgodoser inte föreningsmedlemmarnas gemensamma intresse. Förslaget från 2019 om att belägga vägen bygger på att investeringen skulle tjäna in genom de besparingar som skulle göras på underhållskostnaderna. Enligt beräkning som presenterades i förslaget skulle sommarunderhållskostnaderna minska från 150-200 tkr per år till 25 tkr. Enligt kändenas uppfattning är denna kostnadsminskning överskattad. I förslaget har ingen kostnad för underhåll av vägtrummor och diken eller för slätter och buskröjning upptagits. I styrelsens utredning från 2021 beräknas sommarunderhållskostnaderna för grusvägen till i genomsnitt 140 tkr per år under 20-årsperioden. Denna kostnadsberäkning bygger på föreningens historiska kostnader de senaste tio åren. Sommarunderhållet för en belagd väg har beräknats till 74 tkr. Minskningen av den genomsnittliga underhållskostnaden under 20-årsperioden beräknades således till 66 tkr per år.

Återbetalningstiden för investeringen skulle således enligt förslaget från 2019 vara 13-18 år. Som ovan nämnts anser kändena dock att besparingen i förslaget är överskattad. Baserat på beräkningarna av underhållskostnaderna i förslaget från 2021 kan återbetalningstiden genom lägre underhållskostnader beräknas till 35 år. Ingen av de båda beräkningarna har inkluderat tillkommande finansieringskostnader. Inkluderas dessa innebär det att återbetalningstiden blir längre.

De ovan gjorda beräkningarna visar således att investeringen inte kommer att tjäna in genom besparingar förrän det är dags att förnya beläggningen. Beläggningsprojektet är enligt kändenas uppfattning således olönsamt.

Slutligen kan beläggning av grusvägar ifrågasättas ur ett klimatperspektiv. Extrema väderhändelser förväntas i framtiden inträffa oftare och eftersom de

till sin natur är oförutsebara är det ett gemensamt intresse för föreningen att så långt möjligt förebygga risker för att skador ska uppstå på vägarna. Vid skyfall kan vattenströmnings-skador uppstå och vägbanken bli underminerad. Sådana skador kan åtgärdas på avsevärt mycket enklare sätt på en grusväg än på en belagd väg. I det senare fallet kan det krävas att ny beläggning måste göras och vägbanken justeras. Det kan nämnas att en sträcka av Humledalsvägen löper utefter sjön Örhammaren. Vid skyfall kan stora mängder av vatten komma att strömma ner från de bakomliggande skogsområdena.

Föreningen

Inledande utgångspunkter

Den utredning som utgjorde underlag för föreningsstämmans beslut (Utredning: Vägbeläggning, Mälby-Humledalsvägen, Mellösa, Styrelsen 2021) utgår från att grusvägen beläggs med tankbeläggningen IMT 40 Tät. Det är föreningens mening att val av beläggning utgör en lämplighetsfråga som inte kan anses kränka någon medlems rätt eller påverka medlemmars gemensamma bästa (jfr Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen, 2015-09-11, mål nr F 4611-14 och RH 2008:18).

Av NJA 2015 s. 939 följer att en viss elasticitet förutsattes vid lagens tillkomst och att det därför ska finnas visst utrymme till anpassning till den fortgående utvecklingen. Även om grusvägen beläggs med ovan angiven tankbeläggning är det alltså jämt en väg och inte en anläggning av principiellt annan art (NJA 1989 s. 291 och NJA 2012 s. 939).

Det måste anses vara rimligt att en gemensamhetsanläggning, i detta fall väg, ges möjlighet att anpassas till utvecklingen av området som vägen ska betjäna och att medlemmarna ytterst har att besluta om förhållandet. Föreningens uppfattning är att val av slitlager inte med omedelbarhet ska uppfattas som en icke tillåtlig standardhöjning av vägen, utan att valet av slitlager i stället ska uppfattas som en förnyelse av anläggningen innebärande att fråga vid ändrad karaktär på slitlager inte leder till att anläggning ska ses som en anläggning av principiellt annan art. Till viss betydelse i sak borde kunna läggas att del av vägen i fråga var hårdbelagd redan 2003. En

belagd väg skulle innebära att vägförhållandena skulle bli lika för samtliga medlemmar. Området håller på att ändra karaktär med fler ägare som bosätter sig permanent, och med ökande kommersiell verksamhet.

Beslutet står i strid med allmänna intressen?

Kärandenas hävdande att beslutet om att belägga vägen står i strid med allmänna intressen bemöts inte av föreningen då vad som härvidlag anförts enligt föreningen inte torde kunna bli del av domstolens prövning inom ramen för en klandertalan, utan må prövas i annan ordning. Det kan dock konstateras att det klandrade föreningsstämmobeslutet innehåller en passus om att i uppdraget givet föreningens styrelse det anges att ”Beläggning kan endast ske om berörda myndigheter lämnar sitt godkännande”.

Beslutet beaktar inte enskilda intressen?

Kärandena hävdar att enskilda intressen inte beaktas, närmast jord- och skogsägares farhågor om högre kostnader för återställande av en belagd väg visavi en grusväg om skador uppstår vid virkes- och jordbrukstransporter. Kärandena framhåller här att jord- och skogsägare är en minoritet visavi antalet medlemmar i området, varför med detta som utgångspunkt det måtte antas att antalet sådana fordonsrörelser trots allt blir relativt få.

I besiktningsutlåtande 2021-01-23 från den ofta anlitade och erfarne väg- och vatteningenjören Lars-Åce Holm dras slutsatsen: ”Det fungerar utmärkt med en permanent beläggning med IM/JIM 40. Några särskilda bärighetsproblem kommer inte att uppstå inom överblickbar framtid...” Holm nämner risken för vridskador från t.ex. lantbruksmaskiner som ska in eller ut på vägen i början. Efter några år stabiliseras vägbeläggningen.

I dokumentet frågor och svar om beläggning på Humledalsvägen (underlag i styrelsemöte den 26 aug 2019) svarar Holm på ett antal frågor som uppkommit i anledning av 2019 års utredning angående beläggning av vägen vilken presenterades på en extra föreningsstämma den 19 oktober 2019. På fråga om det finns en risk att beläggningen inte tål tyngre fordon med flera axlar, t.ex. vid vändplatser eller de

skarpa kurvor som finns vid Slättfall, svarar Holm: ”Det är ovanligt att denna typ av problem uppstår. Därför rekommenderar Lars-Åce att även vid Slättfall belägga med IMT 40. Vändplatser bör lämnas grusade eller beläggas med varmasfalt. Läs bifogade besiktningsrapport för mer info.”

På fråga om det finns stora risker att sättningskador uppstår då vägkroppen inte är uppbyggd med bergkross eller annat fast material svarar Holm: ”Detta påstående är inte korrekt. Vägkroppen har mycket bra bärighet i förhållande till trafikmängd. Dessutom ger beläggningen en bärighet motsvarande minst 20 cm krossgrus.”

På fråga om hur kanterna kommer att hålla för skogs- och lantbruksmaskiner eller för fordon som kör av och på beläggningen, svarar Holm: ”Det finns en risk att det blir slitage på kanter. Vi bör göra förändringar för att minska risken: Dels bredda beläggningen, dels trycka ned kanterna med vibrator. Dessutom är det viktigt att jord- och skogsbrukare är rimligt försiktiga. Denna problematik har hanterats med framgång på mängder med belagda vägar i vårt närområde.”

Det är föreningens mening att vad Holm anfört innebär att enskilda intressen vid beläggning av vägen framstår som skäligen beaktade.

Beslutet tillgodoser inte föreningsmedlemmarnas gemensamma intresse?

Kärandena anför till grund för sitt hävdande i huvudsak att en beläggning av vägen kommer att föranleda högre kostnader visavi att vägen förblir grusbelagd. Föreningen genom sin nyvalda styrelse har kunnat konstatera att under åren som frågan avseende beläggning av vägen beretts det gjorts och förekommit flera ekonomiska beräkningar av kostnadsbilden för belagd väg jämfört med fortsatt grus som slitlager.

Den utredning på vilket det klandrade beslutet vilar dvs. 2021 års utredning beräknar att en beläggning kommer att överblickbart innebära en ungefärlig 63-procentig ökning av kostnaderna från ca 153 000 kr/år till 250 000 kr/år, inbegripet amortering/ränta samt fondavsättning. En total kostnad över 20 år för belagd väg om 6,87 mkr och för grusväg 4,94 mkr. 2019 års utredning anger att utdebiteringen kommer

att behöva justeras till en nivå om ca 220 000 kr/år. För 2021 har beslutats om en uttaxering bottnande i kostnader på 185 000 kr. I målet har även av medlemmarna Johan Nygren och Jackie Arlbring givit in underlag, där Nygren och Arlbring redovisar en kostnadsberäkning per år som visar på en något förhöjd kostnad med beläggning/år jämfört med slitlager grus/år. Det förekommer även uppgift om att ”en grupp eldsjälarna” är beredda att sponsra beläggning med 1,1 mkr, vilket skulle förändra behovet av uttaxering kraftigt oavsett vilken beräkning som läggs till grund för bedömning av beläggning visavi grus. Det bör dock förtydligas att något stämmobeslut avseende det så kallade sponsorbidraget inte föreligger. I den beräkning Nygren/Arlbring redovisat skulle med ett sådant tillskott kostnaden för belagd väg bli markant lägre/år än för den grusade vägen. Samtliga kalkyler inbegriper fondavsättning vilket medför att då vägen behöver omläggas (beräknad livslängd 20 år) kommer det att finnas medel till detta.

Konstateras kan att det sannolikt inte går att med precision bedöma kostnaderna för respektive alternativ som ligger på bordet. Beroende på omständigheterna kan kostnadsbilden för medlemmarna bli något högre med en belagd väg jämfört med en grusväg men kostnadsbilden synes kunna bli neutral eller markant lägre om den utlovade sponsringen från ”eldsjälarna” blir verklighet.

DOMSKÄL

Inledning

Mark- och miljödomstolen har med stöd av 42 kap. 18 § punkten 5 rättegångsbalken avgjort målet utan huvudförhandling. Parterna har slutfört sin respektive talan.

Frågan i målet är om dels den beslutade åtgärden att belägga vägen med tankbeläggning faller inom ramen för ändamålet med samfälligheten och därmed ingår i föreningens förvaltning av gemensamhetsanläggningen, dels tillgodoser medlemmarnas gemensamma bästa, och i skälig omfattning beaktar varje medlems enskilda intressen. Om beslutet inte är i överensstämmelse med det nu sagda, ska det upphävas i enlighet med kändens yrkande.

Rättsliga utgångspunkter

Enligt 53 § lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, SFL, får medlem som anser att beslut som fattats på föreningsstämma inte har tillkommit i behörig ordning eller strider mot SFL eller annan författning eller mot stadgarna, klandra beslutet genom att väcka talan mot föreningen hos mark- och miljödomstolen.

Av 18 § SFL följer att en samfällighetsförenings ändamål är att förvalta den samfällighet för vilken den bildats. Enligt andra stycket i samma bestämmelse får en samfällighetsförening inte driva verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose. Av förarbetena till bestämmelsen framgår att vad som ska anses falla inom ramen för förvaltningsändamålet måste bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Om åtgärden ska anses falla inom en samfällighetsförenings befogenheter är avhängigt det ändamål som samfälligheten ska tillgodose. Ändamålet i sin tur beror i första hand på vad som bestämts vid samfällighetens tillkomst men kan i viss mån förändras med tiden (prop. 1973:160 s 416).

Enligt 19 § SFL är föreningen skyldig att vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa, men ska samtidigt beakta varje medlems enskilda intressen i skälig omfattning.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Av anläggningsbeslutet den 12 maj 2003 framgår att det för anläggningen upplåtes det utrymme som den befintliga vägen upptar, inklusive vägdiken och mötesplatser, att vägen ska hållas farbar för motorfordon hela året, samt att anläggningen är utförd. Av handlingarna i målet framgår att vägen vid tidpunkten för beslutet var försedd med grus som slitlager, med undantag för en 700 meter lång sträcka som ansluter till allmän väg som var hårdbelagd. Det nu fattade stämmobeslutet innebär att hela vägen, ca 8 km, ska förses med tankbeläggning (IMT 40 Tät).

Syftet med bestämmelserna i 18 § SFL är att samfällighetsföreningens medlemmar ska skyddas från kostnader som inte är hänförliga till ändamålet med samfälligheten. Den uttaxering som sker ska alltså avse sådana åtgärder som är ett naturligt led i förvaltningen av samfälligheten. Det har i praxis funnits en restriktiv syn på verksamheter som går utöver ändamålet, och verksamheten har heller inte ansetts kunna få en större omfattning än vad som var avsikten när den bildades. Det har dock ansetts förenligt med ändamålet att förnya t.ex. teknisk utrustning som ingår i anläggningen, så länge det inte blir fråga om en anläggning av principiellt annan art (NJA 1989 s. 291).

Det är mark- och miljödomstolens bedömning att ändamålet med anläggningen måste kunna upprätthållas, vilket i det enskilda fallet kan innebära en viss modernisering och utveckling av anläggningen. Exempelvis kan den utveckling som skett av deltagande fastigheter inom en vägs båtadsområde innebära en sådan intensifierad belastning av vägen att denna inte kan hållas farbar på ett för ändamålet kostnadseffektivt sätt, och att det därmed får anses rymmas inom anläggningens ändamål att förändra vägens beläggning.

I nu aktuellt fall framgår av handlingarna att båtadsområdet i dag, liksom vid tiden för anläggningsbeslutet, består av en blandning av fritids- och permanentboende, jord- och skogsbruksfastigheter samt hästgårdar. Vidare framgår att trafikbelastningen är begränsad.

Mark- och miljödomstolen finner att föreningen inte, mot vad kärandena har anfört, har visat att åtgärden innebär en sådan vinst att den är motiverad ur driftsynpunkt. De kostnader som är förenade med beläggningens åtgärden väger enligt domstolen inte upp de driftsfördelar (minskade underhållskostnader) som åtgärden medför. Domstolen anser därför att beslutet att förse vägen med tankbeläggning (IMT 40 Tät) i nu aktuellt fall skulle innebära en sådan standardhöjning av vägen att den går utöver vad som kan tillåtas enligt 18 § SFL. Klandertalan ska därför bifallas.

Rättegångskostnader

Med den bedömning som mark- och miljödomstolen nu har gjort ska föreningen ersätta kärandena för deras rättegångskostnader. Yrkat belopp är skäligt och ska därför dömas ut.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-01)

Överklagande senast den 4 mars 2022.

Karin Röckert

Monica Lagerqvist Nilsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Karin Röckert, ordförande, och tekniska rådet Monica Lagerqvist 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.