

BULLETTINEN

RIKSFÖRBUNDET ENSKILDA VÄGARS MEDLEMSTIDNING

Nr 1 - 2016

ANMÄL DIG NU
till vårens kurser!

STORT NUMMER OM
VÄGSLITAGE
och slitageersättningar



INFÖR STÄMMAN
TIPS OCH RÅD
- REV UTVECKLAR
FINLANDSMODELLEN

Enkel vägförvaltning i datorn

– från början till slut, med program från Matriset:

Winväg och Webbväg!

- Skriv ut medlems- och fastighetslängd, möteskallelser, medlemsbrev och namnetiketter.
- Gör debiteringslängd, skriv ut fakturor, påminnelser och momsrapport.
- Sköt hela bokföringen, snabbt och enkelt.
- Läs in fastighets- och ägardata från Excel (från t ex Lantmäteriet).
- Sänd enkelt fakturor och möteskallelser via Postningstjänsten.
- Utskrift, kuvertering, frankering och leverans av breven till postens fördelningscentral.

Winväg

Winväg

Windows-program i din dator

Med Winväg kan du också göra **projektplanering** för grundinvesteringar, underhåll & liknande, **följa upp** genomförandet samt använda **ton/kilometer-metoden** för enhetsuträkning och korrigeringar.

Tilläggsjänst: Hemsidestjänst (se till höger)

Webbväg

Webbväg

Webbaserat program i "molnet"

Fungerar även med **Mac, Linux osv.** Automatisk **säkerhetskopiering** och krypterad anslutning mellan användare och server.

Innehåller också **HEMSIDESTJÄNST:**

- Färdiga, lättanvända sid-layouter
- Bildgalleri
- Infoga egna bilder
- Lägg in lösenordsskyddade dokument – enbart för medlemmar
- Många färg- & stilalternativ
- Kontaktblankett

**Läs mer och beställ
programvaran på:
www.matriset.se**



Med över tjugo års erfarenhet från förvaltning av enskilda vägar och programproduktion för branschen. Välkommen som kund!

E-post: sales@matriset.se • Tel: 0734-25 52 89

A portrait of Uno Jakobsson, a middle-aged man with glasses, wearing a dark suit and a light blue shirt. He is standing outdoors, leaning against a large tree trunk. The background is slightly blurred, showing more trees and a bright sky.

UNO HAR ORDET

Foto: Victor Brott - Fotojournalisten

Nytt år – full fart i verksamheten!

Som ni antagligen redan märkt inleder förbundet det nya året med en ansiktslyftning av vår uppskattade medlemstidning; ny grafisk design och några nya grepp innehållsmässigt. Hoppas ni läsare tycker om förändringen! Vår strävan är att tidningen skall hålla fortsatt hög kvalitet och ambitionen är också att fortsätta med fördjupningar med olika teman, som efterfrågas av er läsare. På sidorna 6–23 finner ni detta nummers tema; slitageersättning. Detta ständiga huvudbry för många enskilda väghållare belyses ur lite olika vinklar, som jag hoppas uppskattas!

Förbundets utåtriktade verksamhet inleddes 2016 med den stora årligen återkommande mässan för infrastruktur, Transportforum i Linköping. Med många besök i REV:s fina monter och möjligheter till goda kontakter såväl med politiker, myndighetsföreträdare och branschfolk var deltagandet lyckat. Veckan efter Linköping var Borlänge destinationen för undertecknad och regionsansvarige Öst, Christer Ångström. Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon hade tillsammans med direktören Per Wenner inbjudit till möte. Över en god kopp kaffe och kaka behandlades gemensamma frågor och diskuterades bland annat hur angelägna investeringar i det enskilda vägnätet bör hanteras framöver. Mötet var mycket lyckat; det kan

naturligtvis inte nog understrykas vikten för förbundet och därmed de enskilda väghållarna, att ha en fortlöpande dialog och god kontakt med Trafikverkets ledning.

Som vi berättade i förra numret är den nya hemsidan på plats sedan en tid tillbaka. För den som ännu inte loggat in är det hög tid; välkomna in på www.revriks.se. På hemsidan kan man inte bara få bra svar på vanliga frågor och tillgång till information samt mallar, efter inloggning är det även möjligt att sköta det mesta av sina administrativa kontakter med förbundet.

Uno Jakobsson
Ordförande

REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Tidningen utkommer med 4nr/år, upplaga 13 500 exemplar.

REDAKTION

Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson
Redaktionsråd: Jan Ellström, Leif Kronkvist,
Per Nilsson, Anders Östberg
Art Director: Sven R Ohlson, Logogrande
Form & Layout: Solweig Hultén, 08-20 27 50

REV:s KANSLI:

Adress: Riddargatan 35, 114 57 STOCKHOLM
Telefon: 08-20 27 50 Fax: 08-20 74 78
E-post: kansliet@revriks.se
Hemsida: www.revriks.se
Plusgiro: 35 77 63-2
Bankgiro: 5528-1109

Citera gärna Bulletinen - men ange källan.
Redaktionen ansvarar inte för insänt icke beställt material
eller annonsörers utlovade åtaganden.

ANNONSER:

Annonsboken i Sverige AB, Box 623, 301 16
HALMSTAD
Säljledare: Maria Sundén 035-15 37 46,
maria.sunden@annonsbokningen.se

TRYCK:

Esikls tryckeri AB, Borås

Vad behöver din väg?

Vi är specialiserade inom tankbeläggning och jobbar med indränkt makadam, ytbehandling, infräsning, förstärkningsåtgärder, justering av ojämnheter, försegling och allt annat din väg kan tänkas behöva. Oavsett om den är relativt ny, eller gammal.

Slå en signal, så hittar vi bästa lösningen tillsammans.

**Värmland, Dalsland,
Bohuslän, Västergötland,
Halland och Skåne**

Erik Hassellund
erik.hassellund@skanska.se
010-448 46 62

**Östergötland, Småland
och Blekinge**

Fredrik Elg
fredrik.elg@skanska.se
010-448 63 13

Övriga Sverige

Karin Rundgren
karin.rundgren@skanska.se
010-448 78 02



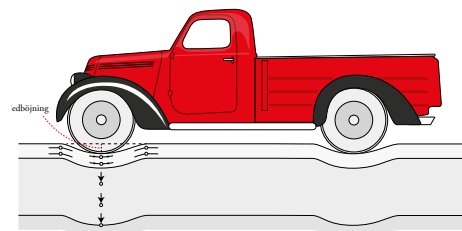
29.

REV utvecklar
Finlandsmodellen



6.

Tunga Transporter bryter
ner vägen



12.

Tre vägföreningar berättar
Hur de hanterar slitageersättning

INNEHÅLL

TEMA - SLITAGEERSÄTTNING

Vägar tar stryk

Vägar tar stryk när de utsätts för tunga transporter.

6

Rätten till slitageersättning

Slitageersättnings-paragrafen 48 a § i anläggningslagen underlättar för enskilda väghållare att få ersättning för slitage och skador.

8

Avtal om slitageersättning

REV har tagit fram en mall till avtal som föreningarna kan använda och ladda ner från REVs hemsida.

11

Tre föreningar berättar

Tre samfällighetsföreningar, som är medlemmar i REV, berättar hur de ser på och använder 48 a § AL i praktiken.

12

Ny dom stänger dörren för ersättning vid avverkning av skog

Det kan bli omöjligt för vägsamfälligheter att få ersättning för slitage och vägsador i samband med större skogsavverkningar. Det visar en ny dom från Mark- och miljödomstolen.

16

Norrängen slet slitagetvist i domstol

Norrängens vägsamfällighet i Östergötland blev veterligen först i Sverige att slita en tvist om slitageersättning i domstol.

18

Sveaskog tar ut slitageavgift av tung trafik

22

Statliga Sveaskog, landets största enskilda väghållare, tar ut ersättning av andra näringsidkare som behöver använda bolagets vägar för tunga transporter.

FÖRVALTNING

Inför stämman - Tips och råd

24

Det är dags att börja förbereda 2016 års föreningsstämma. Bulletinen presenterar några tips och råd "på vägen".

REV-NYTT

Frågor & Svar

26

REVs sakkunniga besvarar frågor inom juridik, lantmäteri och vägteknik.

REV utvecklar Finlandsmodellen

29

REV har skickat ett reviderat förslag till Justitiedepartementet.

Vårens styrelsekurser

31

REVs kurser för förtroendevalda i vägföreningar – alla platser och datum.

KRÖNIKA

Gå halva vägen

35

Allt var frid och fröjd tills bruna kuvertet anlände.

VÄGAR TAR STRYK

FRAMFÖR ALLT AV TUNGA TRANSPORTER

Text: Johan A. Lundberg

Att tunga transporter påverkar vägarna råder ingen tvekan om! Det gäller i synnerhet de enskilda vägarna som sällan är konstruerade eller byggda för att klara upprepade belastningar av tunga fordon.

– Vägen bryts ned sakta men säkert. Det kan gå fortare eller ta längre tid beroende på den tunga trafikens omfattning, väganläggningens kvalitet och klimatologiska faktorer, främst förekomsten av vatten i vägkroppen, förklarar Sigurdur Erlingsson, professor i vägteknik vid Väg- och Transportforskningsinstitutet, VTI, i Linköping.

Varje enskild belastning på en väg bidrar i större eller mindre utsträckning till dess nedbrytning. En väg som utsätts för hög belastning av tung trafik bryts ner fortare. Den klassiska modellen för att beskriva nedbrytningen av vägar är den så kallade 4-potensregeln (se ruta nedan).

– 4-potensregeln bygger på forskning som gjordes i USA i början av 1960-talet. Den används fortfarande för att grovt belysa hur olika axellaster kan påverka vägar. Men man ska ha klart för sig att vägbyggnadstekniken har utvecklats sedan 1960-talet. Material och dimensionering ser annorlunda ut. För dagens välbyggda svenska vägar stämmer i regel inte 4-potensregeln, säger professor Sigurdur Erlingsson.

Men på äldre vägar, som är uppbyggda av sämre material och inte heller är dimensionerade för tyngre trafik, kan 4-potensregeln användas för att belysa nedbrytningseffekten. För många enskilda vägar bör nog en högre exponent än 4 användas för att få en rättvisande bild, enligt professorn. När 4-potensregeln



– Tunga transporter och klimatfaktorer bryter ner vägarna, säger Sigurdur Erlingsson, professor i vägteknik vid VTI i Linköping.

utreddes i ett nordiskt projekt på 1970-talet ansågs 6,5 som en mer riktig exponent för vägar som vilar på dålig grund och innehåller mycket finmaterial.

– En vägkropp ska inte innehålla för stor mängd finmaterial, utan den ska vara uppbyggd av grövre stenpartiklar. Då får vägen bra stabilitet och högre bärighet, säger Sigurdur Erlingsson.

Beläggning spricker och vatten tränger in

När vägar utsätts för belastning från tung trafik händer det saker både på ytan och på djupet. Om vägen är asfalterad uppstår det sprickor i underkant av beläggningen som efterhand sprider sig uppåt. Höga axeltryck åstadkommer även töjningar i beläggningssytan som efterhand resulterar i att det bildas sprickor ovanifrån. När asfalten börjar spricka får det konsekvenser.

Dels försämras beläggningens bärighet och förmåga att sprida trafiklasterna till underliggande lager, dels ökar inträngningen av vatten i vägkroppen vid regn och snösmältning. Sammantaget leder detta till en snabbare skadeutveckling och nedbrytning av hela vägkonstruktionen. Forskningen visar entydigt att vatten i vägkroppen är mycket dåligt. Ju högre fukthalten är, desto sämre blir bärigheten. Det beror bland annat på att friktionen i bär- och förstärkningslager försämras och att materialet kommer i rörelse.

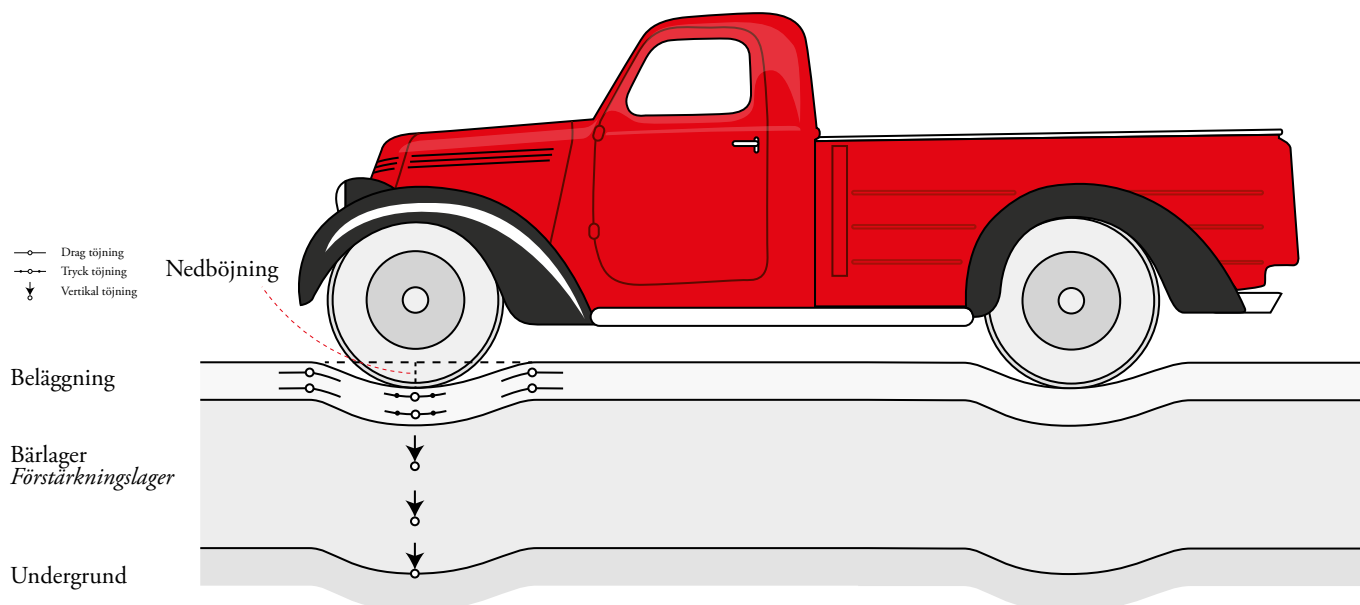
– Innehåller vägkroppen för mycket finmaterial försämras

▲ Använd 4-potensregeln

Regeln säger att den relativa nedbrytningen av ett fordon med axellasten A jämfört med ett fordon med axellasten B är $(A/B)^4$. Det betyder exempelvis att en axellast på 10 ton har 10 000 gånger större nedbrytningseffekt på vägen än en axellast på 1 ton. En fördubblad axellast från 4 till 8 ton ökar nedbrytningseffekten 16 gånger.

▲ Tungtrafik-avgift på allmänna vägar utreds

I framtiden kan det bli aktuellt för staten att ta ut slitageavgift, också kallad kilometerskatt, av den tunga trafiken på det allmänna vägnätet. Frågan utreds för närvarande av en kommitté på uppdrag av regeringen. Den tunga trafiken anses inte bära de kostnader den förorsakar genom vägnätets nedbrytning. Utredarna ska presentera sina slutsatser i december 2016.



När vägen utsätts för höga axellaster uppstår spänningar och töjningar i både beläggning och väggropp. Trycktöjningarna i beläggningens ovansida och dragtöjningar i dess undersida gör att asfalten spricker. Töjning i underliggande bär- och förstärkningslager, kan också leda till permanenta deformationer i form av spår och sättningar. Det är stor skillnad på det slitage som en tung lastbil förorsakar jämfört med en personbil. Det visar bland annat den så kallade 4-potensregeln. Ill. fr. Sven R. Ohlson, Logogrande

också dräneringen av väggroppen. Under tjällossningsperioden eller under perioder när det regnar kraftigt kan de ta tid innan vattnet försvinner. Vägen blir då mycket känslig för tung belastning, säger Sigurdur Erlingsson.

Han tillägger att den viktigaste faktorn för att behålla bärigheten i en väg är att hålla vattnet borta.

– Vägytan ska vara tät och ha rätt lutning så att vattnet kan rinna av. Väggroppen ska bestå av dränerande material och vägs-länter och diken ska vara i ordning så att vägområdet kan avvattnas, säger Sigurdur Erlingsson.

Använd rätten till viktrestriktioner

Vägingenjör Leif Kronkvist, Riksförbundet Enskilda Vägar, konstaterar att det är en fördel om tunga transporter kan genomföras när vägarna är tjälade.

– Då har även sämre vägar hög bärighet, säger han.

Han betonar att styrelser i vägsamfälligheter har all anledning att vara vaksamma när det gäller tunga transporter på föreningens vägnät. Att ha viktbestämmelser som är anpassade till vägens konstruktion och bärighet är viktigt för att kunna bedriva en långsiktigt god väghållning.

– Det kan bli väldigt dyrbart för föreningens medlemmar annars.

Permanent och tillfälliga viktrestriktioner är en fråga som föreningarna har full bestämmanderätt över, konstaterar Leif Kronkvist.

– Det är viktigt att man som väghållare utnyttjar detta och exempelvis sätter ner högsta tillåten brutto- eller axelvikt när förhållandena så kräver. Det är viktigt att ha en konstruktiv dialog med medlemmarna i dessa frågor, för det ökar förståelsen för och efterlevnaden av restriktionerna. Om det är så att föreningen får statsbidrag till väghållningen bör samråd ske med Trafikverket eftersom viktrestriktioner kan påverka bidragets storlek, säger Leif Kronkvist.

▲ Skydda vägen med hjälp av Trafikförordningen

I fråga om en enskild väg skall ägaren av vägen avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Sådant förbud får avse även fordon med viss största bredd, längd eller vikt. Källa: Trafikförordningen 10 Kap. 10 §. Förbudet utmärks av väghållaren med lämpligt vägmärke och tilläggstavla enligt vägmärkesförordningen.

▲ 48 a § ANLÄGGNINGSLAGEN

Om en fastighet som deltar i en gemensamhetsanläggning som avser väg tillfälligt använder anläggningen i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftskostnaderna, är fastighetens ägare skyldig att till samfälligheten utge skälig ersättning för de kostnader som uppkommer till följd av den ändrade användningen. Vid tvist angående fråga som avses i första stycket skall talan väckas hos mark- och miljödomstolen. Förarbeten: Prop. 1996/97:92 Enskilda vägar; SOU 1996:46 Enskilda vägar.

RÄTTEN TILL SLITAGEERSÄTTNING NÄR VÄGEN BELASTAS MED TUNGA TRANSPORTER

Text: Håkan Weberyd, Optimus Advokatbyrå AB

Slitageersättningsparagrafen 48a § i anläggningslagen underlättar för landets enskilda väghållare att få ersättning för slitage och skador som förorsakas av medlemmars transporter.

I den här artikeln går advokat Håkan Weberyd, Optimus advokatbyrå, igenom vad som gäller.

Den 1 januari 1998 öppnades genom 48 a § i anläggningslagen möjligheten för enskilda väghållare att få ut kostnader av fastighetsägare som använder samfällig väg så att onormalt slitage eller skador uppkommer. Det var i alla fall lagstiftarens avsikt.

I dag är det många väg- och samfällighetsföreningar runt om i Sverige som på olika sätt använder sig av bestämmelsen för att åstadkomma en mer rättvis fördelning av vägens driftkostnader och för att säkra resurser till en långsiktigt god väghållning.

Men det finns också föreningar som aldrig utnyttjar sin lagliga rätt till slitageersättning. Inte sällan beror det på att man

inte känner till att möjligheten finns. Så låt oss ta det hela från början:

Ägare till fastighet som ingår i en vägsamfällighet kan tillfälligt behöva använda den samfälliga vägen i större omfattning än som svarar mot det andelstal för vägens drift som fastigheten tilldelats vid lantmäteriförrättning. I förarbetena till 48 a § (Prop. 1996/97:92) anges som exempel på användande av tillfällig karaktär pågående byggnadsarbeten eller annat anläggningsarbete som medför utökat transportbehov. Vidare anges att en större skogsavverkning tillfälligt kan belasta vägarna i avsevärt större utsträckning än normalt. Bestämmelsen anses också vara aktuell när en ny näringsverksamhet startar och det kan vara svårt att säkert säga hur omfattande och varaktig den nya verksamheten blir.

Vad lagstiftaren alltså velat komma tillrätta med är de problem som uppkommer när fastighetsägarens utökade transportbehov leder till onormalt slitage eller skador på vägen. Även om en entreprenör eller åkare anlitas för transporterna är det fastighetsägaren som är ersättningsskyldig gentemot föreningen för slitage och skador. Fastighetsägaren kan alltså inte freda sig från kravet genom att skylla på transportören.

Endast merkostnader

Den ersättning föreningen kan begära ska vara begränsad till *merkostnaderna* och den ska bestämmas efter en skälighetsbedömning i varje enskilt fall. Detta innebär att man, åtminstone inte med lagstöd, kan använda sig av schabloniserade slitageersättningar, vilket många föreningar gör idag och i och för sig gott kan fortsätta med. Men om fastighetsägare nekar betala enligt schablon måste föreningen göra en bedömning i det enskilda fallet och anpassa kravet till de verkliga merkostnaderna.

Ersättningsskyldigheten täcker det ökade slitaget på vägyta och vägkropp samt direkta skador på vägområdet som transporterna ger upphov till. När det är fråga om direkta, för ögat synliga skador är det oftast lättare att fastställa och prissätta



Håkan Weberyd, Optimus Advokatbyrå



*Slitageersättning enligt 48 a § är oftast aktuell i samband med bygg- och anläggningsarbeten på fastigheterna.
Foto: Johan A. Lundberg.*

föreningens merkostnad. När det är fråga om slitage, alltså i huvudsak den gradvisa nedbrytning av vägkroppen som tunga transporter förorsakar, blir saken genast mer komplicerad. Att vägkroppens underliggande bär- och förstärkningslager bryts ned i förtid till följd av tung trafik är väl känt. Vid varje axelöverfart sker en viss utmattning av vägen. Samfällda vägar brukar vara extra känsliga eftersom de flesta av dem inte är byggda för att

bära tunga fordon, åtminstone inte i väsentligt ökad omfattning. Det finns inte någon i lag angiven modell för hur merkostnaden för detta slitage ska beräknas. Här intill hittar du en modell som man kan använda som utgångspunkt. Men det är viktigt att inse att även andra faktorer kan behöva vägas in för att komma fram till en skälig ersättningsnivå för merkostnaderna.

Om det uppstår tvist mellan föreningen

och en enskild fastighetsägare om ersättning enligt 48a § anläggningslagen prövas en sådan tvist i mark- och miljödomstol.

▲ SÅ KAN SLITAGEERSÄTTNING BERÄKNAS

Slitageersättning = antal ton som de tillfälliga transporterna belastat vägen med / antal ton som fastighetens andelstal är beräknat efter x fastighetens aktuella årsavgift till vägens driftkostnad.

Exempel: föreningens medlem bebor en permanentbostad, vars årliga belastning på vägen är beräknad till 2 100 ton i enlighet med lantmäteriets schablon. För detta betalar medlemmen en årsavgift till vägens driftkostnad som uppgår till 2 000 kr. Medlemmens tillfälliga transporter visade sig belasta den samfällda vägen med 6 300 ton, det vill säga tre gånger mer än andelstalet är beräknat efter. En tänkbar ersättning för den utmattningseffekt transporterna förorsakat skulle då vara $6\,300 \text{ ton} / 2\,100 \text{ ton} \times 2\,000 \text{ kr} = 6\,000 \text{ kronor}$.

▲ VÄSENTLIGT STÖRRE ANVÄNDNING

Två rekvisit ska vara uppfyllda för att föreningen ska kunna ta ut slitageersättning enligt 48a §:

- Fastighetsägarens utökade transportbehov ska vara av tillfällig karaktär. Om den utökade väganvändningen förväntas bli bestående ska föreningen inte ta ut slitageersättning utan se till att fastighetens andelstal för vägens drift justeras.
- Fastighetsägarens utökade transportbehov ska medföra att vägen används i väsentligt större omfattning än som förutsattes vid bestämmandet av fastighetens andelstal. För att kunna ta ställning till om detta rekvisit är uppfyllt får föreningen försöka jämföra antalet transporter och kanske även vikten av dessa och med den trafikmängd andelstalet är baserat på.

...att tänka på

- Se till att föreningen har regler för tunga transporter och tydliga riktlinjer för uttag av slitageersättning. Det är en fördel om regler och rutiner antagits på en stämma. Påminn kontinuerligt om regelverket och lägg upp information på hemsidan om föreningen har en sådan.

- Väghållare som håller god kontroll på sin väg, fortlöpande dokumenterar vägens skick (gärna även i bild), noterar de tunga transporter som sker och vem som företar dem, besiktar vägen, allra helst med oberoende part, före och efter tunga transporters företagande, har klart bättre förutsättningar att ro hem ett krav på ersättning än den som inte har dessa rutiner.

- Ofta är slitageersättningarna inte särskilt höga, det viktigaste för föreningen är egentligen att den som avser att företa tunga transporter åtar sig att återställa

eller bekosta föreningens kostnader för en återställning av vägen efter de tunga transporterna.

”Ofta är slitageersättningarna inte särskilt höga...”

- Alldeles ypperligt är om väghållaren och fastighetsägaren redan i förväg kan göra upp om tagen i avtal. REV har för ändamålet tagit fram ett avtalsförslag som går att använda, se nästa sida. I mer komplicerade situationer, t ex i samband med att en exploatör ska använda sig av vägarna under en längre tid, kan det finnas anledning att upprätta särskilda avtal. Då kan det vara klokt att konsultera advokat.

- Om 48a § anläggningslagen inte kan anses vara tillämplig finns alltid möjlighet att snegla på skadeståndslagens bestämmelser. Den enskilde väghållaren får dock då vara beredd på att kunna styrka att det är den som utfört transporten som förorsakat skadorna och att skadorna uppkommit av vårdslöshet. Att kunna rikta krav mot annan än den som faktiskt utfört transporten är knappast möjligt.



När tunga transporter kör på enskilda vägar bildas ofta spår. Dikena förstörs lätt när vägkroppen trycks utåt av belastningen.

Avtal om SLITAGEERSÄTTNING

Text och foto: Johan A. Lundberg

Föreningarna bör ha tydliga regler och rutiner för bedömning och uttag av slitageersättning.
– Jag förordar att styrelsen och den enskilde medlemmen tecknar ett särskilt avtal som reglerar ersättningsskyldigheten. REV har tagit fram en särskild mall för detta, säger advokat Håkan Weberyd, Optimus advokatbyrå.

En anledning till att föreningar tycker att problematiken är jobbig att hantera är att man saknar regler och rutiner. Styrelsen agerar kanske valhant och är dåliga på att kommunicera. Medlemmarna vet inte säkert vilka regler som gäller utan kör kanske i gång med tunga transporter till husbygget utan någon förhandsanmälan. När man långt senare ska försöka bringa klarhet i vad som hänt och vilka merkostnader olika tunga transporter förorsakat blir det problem för alla parter och tvister uppstår.

– Därför kan det inte upprepas nog många gånger hur viktigt det är att föreningen har en ordning som innebär att medlemmarna är skyldiga att anmäla tillfälligt ökat transportbehov till styrelsen innan transporterna inleds, säger Håkan Weberyd.

Alldeles ypperligt är det om väghållaren och fastighetsägaren i förväg tecknar ett separat avtal om hur ersättningen för slitage och eventuella skador på föreningens vägar ska regleras, menar han.

– Då vet båda parter vad som gäller och man minskar risken för tvister i efterhand.

Många föreningar använder REVs avtalsmall

REV har tagit fram en mall till ett sådant avtal. Avtalet innebär att styrelsen och den enskilda medlemmen i förväg kommer överens om en skälig ersättning för det slitage som den utökade trafiken beräknas orsaka på vägkroppen, dels om lämplig depositionsavgift. Både slitageersättningen och depositionen ska betalas till föreningen innan transporterna startar. När transporterna upphört åligger det medlemmen att meddela detta. Styrelsen ska därefter kalla till gemensam efterbesiktning av vägen. Synligt slitage och eventuella skador ska dokumenteras och protokollföras. Därefter åligger det styrelsen att inom viss tid skriftligen redogöra för eventuella skador och samtidigt presentera eventuellt krav på

ersättning. Eventuell ersättning ska i första hand tas från den inbetalade depositionen, varvid det står föreningen fritt att ta i anspråk skälig andel därav. Icke i anspråktagen del, ska omedelbart betalas tillbaka till medlemmen.

Eventuell tvist om avtalets innehåll får avgöras i mark- och miljödomstol.

– REV-modellen har den fördelen för föreningen att om det blir tjafs i efterhand så finns ett skriftligt avtal mellan parterna. Det ökar föreningens möjligheter att få ut en skälig ersättning även om ärendet skulle drivas vidare till domstol, säger Håkan Weberyd.

Mallen kan laddas ner av medlemsföreningar från förbundets hemsida www.revriks.se.



Avtal om ersättning för slitage och eventuella skador på vägar på grund av tillfälligt utökad trafik

§1 Undertecknad, ägare av fastigheten Tomten X:XX, förbinder mig att senast tre veckor innan transportverksamheten inleds anmäla tidpunkt för dess start till vägföreningen och i samband därmed redogöra för det beräknade transportbehovet.

...ingen skall efter anmälan enligt §1 kalla fastighetsägaren till en ... besiktningen skall föras protokoll i

REGLERNA RESPEKTERAS INTE

Rälla tall samfällighetsförening

Text: Johan A. Lundberg



Lennart Palmberg, ordförande i Rälla Tall samfällighet på Öland,

Rälla Tall samfällighetsförening på Öland förvaltar en väg med viktrestriktioner som inte alltid följs.

– Tyvärr förstår man inte vilka skador tunga transporter ställer till med eller varför man ska betala slitageersättning, säger ordföranden Lennart Palmberg.

Rälla Tall samfällighetsförening förvaltar ca 2,2 kilometer väg i Rälla fritidsby, belägen mellan Färjestaden och Borgholm på Öland. Föreningen har 42 medlemmar, varav 11 är permanentboende och resten fritidsboende.

– Vår väg är en gammal kostig som numera är en belagd väg, ”en grusväg med mössa”. På en sträcka har vi lagt återvunnen asfalt i övrigt har vi tankbeläggning, berättar Lennart Palmberg, som har fritidshus i området och varit vägsamfällighetens ordförande i 14 år.

Beläggningen körs sönder

Eftersom vägen har dålig underbyggnad och föreningen tidigare haft problem med tung trafik som kört sönder beläggningen bestämde styrelsen för tio år sedan att införa viktbegränsning för fordon som får trafikera vägen. Sedan 2004 är den maximala tillåtna bruttovikten 12 ton. Vid infarten till området sitter också en skylt som informerar om att överträdelser polisanmäls och att dispens av styrelsen krävs för transporter över 12 ton.

– För dispenser tar vi ut en ersättning, som varierar i storlek beroende på transporternas tyngd och körsträckan. Även väderleksförhållanden och vägens kondition vid själva transporttillfället tas med i bedömningen. Ersättningens storlek bestäms av tre styrelseledamöter i samråd, säger Lennart Palmberg.

Styrelsen har fått skäll

Han konstaterar dock att regelverket inte varit populärt, vare sig bland föreningens medlemmar eller bland transportörer som har ärenden till området.

– Tyvärr har reglerna inte respekterats av alla. Man förstår inte vilka skador dessa tunga transporter ställer till med. Det kanske inte märks några skador omedelbart, men på sikt kommer sprickorna. Till slut står man där med en trasig väg, som kostar stora pengar att reparera, och som framtvingar en avgiftshöjning. Men så långt tänker man inte, säger Lennart Palmberg.

Han berättar att styrelsen legat i och jagat ”syndare” som brutit mot reglerna för att kräva ersättning i efterhand.

– Vi har inte polisanmält någon, men har ändå lyckats få in cirka 80 000 kronor i ersättning. Men vi har också fått ta emot mycket skäll och ifrågasättanden. Vi har ingen lust att leka poliser. Vi vill inte heller ha en ordning i föreningen där medlemmar anklagar eller anger varandra för att ha kört tunga transporter utan dispens. Det är inte trevligt, säger Lennart Palmberg.

Tydliga rutiner behövs

Han förklarar att samfällighetsföreningens styrelse vill införa en enklare och tydligare modell för uttag av slitageersättning för tunga transporter.

– Vi behöver en ordning där det blir en självklarhet för medlemmarna att i förväg anmäla tunga transporter och betala slitageersättning. Men ska vi lyckas med det tror jag vi behöver ha enklare regler. Hittills har vi gjort beräkningar i varje enskilt fall. Det är i enlighet med paragraf 48a anläggningslagen, men uppfattas som svårbegripligt eftersom det inte finns någon allmänt vedertagen beräkningsmodell.

Fullständig rättvisa går inte att nå

Ett hundra procentigt rättvist system för att beräkna slitageersättning tror han inte är möjligt att åstadkomma. Enkelheten känns viktigare.

– Jag tror att styrelsen kommer att föreslå stämman att en tungtrafikavgift för enstaka transporter tas ut enligt en schabloniserad prislista, där en leverans av grus kostar si och så mycket, en leverans av taktegel si och så mycket o s v. Avgiften föreslås bli lika för alla, oavsett var i området man har sin fastighet. Transporter under tjällossning blir definitivt förbjudna

Större ombyggnader eller nybyggnader på fastighet ska anmälas till styrelsen och föregås av möten mellan medlem/ansvarig byggledare och styrelse.

– Vid mötet ska uppgifter om byggets transportbehov lämnas. Uppgifterna får ligga till grund för beräkning av slitageavgift. Det kan handla om avgifter på mellan 10 000 och 20 000 kronor, som medlemmen kan ta med i kalkylen för hela bygget, säger Lennart Palmberg

BETALAR BARA FÖR SKADOR

Gislövs vägförening

I Gislövs vägförening i Skåne får medlemmar som behöver överbelasta vägen i samband med byggprojekt betala ersättning till föreningen om det uppstår direkta skador på vägen eller i vägområdet.

– Tidigare hade vi ett annat regelsystem, men det blev för mycket tjafs, säger ordförande Sven-Ingvar Göransson.

Gislöv vägförening har 330 fastighetsägande medlemmar och förvaltar ca 5-6 kilometer kustnära väg, strax öster om Trelleborg. 85-90 procent av fastigheterna bebos året runt.

– Men det finns lite fritidshus och några obebyggda tomter också, säger Sven-Ingvar Göransson, som deltagit i styrelsearbetet i många år och varit ordförande sedan 2009.

Föreningen uttaxerar ca 320 000 kronor i avgift från medlemmarna varje år. Permanentboende betalar 900 kr (3 andelar), fritidsboende 600 kr (2 andelar) och ägarna till obebyggda tomter 300 kr (1 andel).

– Att ägarna till obebyggda fastigheter ska betala så pass mycket är egentligen orimligt, men om ska vi ändra på det krävs en ny lantmäteriförrättning och det blir alldeles för dyrbart, säger Sven-Ingvar Göransson.

Betalar för skador – men inte slitage

Hur gör ni när medlemmar temporärt behöver använda vägen mer än de betalar för genom årsavgiften? Tar ni ut slitageersättning enligt 48a § i anläggningslagen?

– Nej, inte fullt ut. Tidigare hade vi ett regelverk som innebar

att medlemmar fick betala 5000 kronor i schablonersättning vid byggande av nytt hus och 2 000 kronor vid tillbyggnad.

Gav transporterna upphov till skador på vägen skulle medlemmen även ersätta dessa.

Men det ledde till mycket tjafs eftersom det inte fanns någon klar definition för vad som var nybyggen och vad som var tillbyggnader. Vid byggande av nya bostadshus var det i regel inga problem att få medlemmar att betala, men när det gällde mindre projekt som byggande av carport, garage, gäststugor etc var det svårare. Många blev väldigt irriterade över att bli debiterade den här extra avgiften. Vi i styrelsen tyckte också det var jobbigt. Därför föreslog vi vid en stämma att schablonersättningen vid byggnadsarbeten skulle tas bort. I dag har vi den rutinen att medlemmar enbart blir ersättningsskyldiga vid direkta skador, berättar Sven-Ingvar Göransson.

Men tanken är ju att slitageersättningen även ska täcka det dolda slitaget, de tunga transporternas gradvisa utmattning av vägkroppen, som förkortar vägens livslängd och leder till framtida reparationer?

– Jo, men vi tycker inte att vi behöver ta ut någon avgift för det dolda slitaget. Vägar är ju till för att köras på och vi har inga direkta slitageproblem. Vi tycker inte att man ska behöva betala extra utöver årsavgiften bara för att man bygger och vägen inte kommer till skada.



Sven-Ingvar Göransson,
Gislövs vägförening

GRANNSÄMJAN VIKTIGARE ÄN NÅGRA TUSENLAPPAR...

Mörby vägsamfällighet

Text och foto: Johan A. Lundberg

Mörby vägsamfällighet på Färingsö utanför Stockholm tar endast ut "slitageavgift" när tidigare obebyggda tomter ska bebyggas.

Mörby är ett lantligt område på Färingsö i Ekerö kommun, väster om Stockholm, som ändrat karaktär under senare år: från bondby till detaljplanerat och expanderande villaområde

– I dag är 112 fastigheter anslutna till föreningen, men det kommer att bli fler i takt med att tomter styckas av, säljs och bebyggs, säger Jan Söderman.

Han är ordförande i Mörby vägsamfällighet som förvaltar områdets vägar, en asfalterad huvudväg och ett antal stickvägar med slitlager av grus.

Tar ut slitageavgift för byggtransporter

Tar ni ut slitageersättning av medlemmar enligt 48a § i anläggningslagen?

– Nej, det har vi inte gjort. Eller rättare sagt: det beror på vad du menar med slitageersättning? Vi tar ut en slitageavgift av medlemmar som köpt en obebyggd tomt och ska bygga hus på den. De får i dagsläget betala en engångsavgift till föreningen för sina kommande byggtransporter. Avgiften räknas upp med index och uppgår i dagsläget till 5 100 kronor.

Föreningens styrelse fakturerar ut avgiften när man fått meddelande från kommunen att medlemmen beviljats bygglov. Alla "nybyggare" betalar samma avgift.

– Vi gör ingen skillnad på var utefter vägen fastigheten är belägen, om det är en kortare eller längre sträcka av vägen som måste används för transporterna.

Uppstår direkta skador på väg eller vägområde som en följd av transporterna kan medlemmen få betala reparationen av dessa, men då ska bevisläget vara otvetydigt.

– Det är så vi har bestämt, men hittills har vi inte haft några stora skador på vägarna som vi kunnat hänföra till byggtransporter. Våra vägar är bra byggda, säger Jan Söderman.

Inga konflikter

Föreningens beslut att ta ut slitageavgift av medlemmarna vid nybyggnadsprojekt har hittills inte lett till några konflikter.

– De som köper en tomt här och ska byggas hus informeras om vilka regler som gäller.

Fakturan på slitageavgiften kommer inte som en överraskning. Hittills har alla betalat. Vi har inte haft några rättsliga tvister.

Hur skulle styrelsen agera om en medlem vägrar att betala slitageavgiften?

– Om en medlem inte vill betala kommer vi knappast att processa juridiskt. I styrelsen tycker vi att

grannsämjan är viktigare än några tusenlappar, säger Jan Söderman.



– Våra vägar har hittills klarat byggtransporterna bra, säger Jan Söderman i Mörby

Startsida

Om oss

Kontakta oss

Så handlar du

Köpvillkor

Referenser

trafikskyltar.se

-Vägledande

Kundvagnen är tom

FÖRBUDSSKYLTA

HASTIGHETSSKYLTA

VARNINGSSKYLTA

VÄJNINGSPLEKT

PARKERINGSSKYLTA

ANVÄSNINGSSKYLTA

PÅBUDSSKYLTA

VÄGVISARE

TRAFIKSPEGLAR

TELLÄGGSTAVLOR

CYKELLEDSSKYLTA

GATUNAMNSSKYLTA

TELLNEHÖR

Välkommen till trafikskyltar.se

Här kan du enkelt beställa vägmärken och tillbehör.

I menyer till vänster kan du bläddra bland samtliga vägs skyltar och övriga produkter. Med sökfunktionen kan du söka enskilda skyltar med fritextsökning

P

Pris: 495:-

Pris: 595:-

M

Pris: 595:-

Endast besökande vårdcentral 10 platser

Pris: från 395:-

STOP

Pris: 1495:-

30

Pris: 595:-

NYHETER

Trafikspegel TM PC 40x60 cm

2515:-

Trafikspegel SUBWAY I Ø 62 cm

3090:-

WIBAX

BEKÄMPA DAMMET MED MAGNESIUMKLORID

DET BÄSTA SALTET FÖR DIG OCH DIN MILJÖ!

DIN EXPERTKONTAKT

Kontakta oss för priser och mer information!

Säljavedelning: 0911-250 239

Kiruna

PITEÅ

Skelefteå

Örnsköldsvik

Ostersund

Ånge

Härnösand

Gävle

Borlänge

Frövå

Stockholm

Herre

Norrköping

Skövde

Uddevalla

Falkenberg

Alvesta

Malmö

Viborg

Kotka

WIBAX HUVUDKONTOR

WIBAX KONTOR

WIBAX TERMINAL

WIBAX TERMINAL FÖR TORRA PRODUKTER

WIBAX Batterigatan 12, S-941 47 Piteå | Tel: 0911-250 200 | Order: 0911-250 250 | order@wibax.com | www.wibax.com

BULLETINEN 2016 no 1 15

NY DOM

STÄNGER DÖRREN FÖR ERSÄTTNING VID AVVERKNING AV SKOG

Text Johan A. Lundberg

Mark- och miljödomstolen har i en nyligen avkunnad dom nekat en vägsamfällighet slitageersättning för de skador som uppkom då en medlem lät forsla ut skog från sin fastighet vid en större avverkning.

Domen är ett bakslag för enskilda väghållare, menar advokat Håkan Weberyd, Optimus Advokatbyrå.

– Konsekvensen av domen är att det verkar omöjligt för landets enskilda väghållare att med stöd av 48 a § i anläggningslagen få ut slitageersättning vid onormalt slitage och skador som uppkommer till följd av skogsavverkning, säger han.

Håkan Weberyd har företrätt en samfällighetsförening i Ale kommun i det aktuella målet och är mycket besviken på domen, som han menar strider mot lagstiftarens mening med 48a §.

– Domstolen har låtit en uppfattning uttalad i Lantmäteriets handbok om anläggningslagen väga tyngre än själva lagen. Enligt lagens förarbeten ska transporter vid ”större skogsavverkningar” kunna omfattas av bestämmelsen.

Större skogsavverkning

– vad är det?

Enligt Håkan Weberyd torde slutavverkning på en skogsfastighet i allmänhet kunna karakteriseras som ”större skogsavverkning”. Men Lantmäteriet gör en annan tolkning i sin handbok om anläggningslagen. Myndigheten skriver där: *”En större skogsavverkning kan tillfälligt belasta vägarna i avsevärt större omfattning än vad som uppenbart ingår i grunderna för andelstalet. Detta kan till exempel vara fallet om en stor del av fastighetens skog måste avverkas på en gång*

på grund av stormskador. En ’vanlig’ slutavverkning torde dock normalt sett vara inkalkylerad i fastighetens driftandelstal. Någon extra fakturering av kostnader förorsakade av sådana skogsavverkningar kan i så fall inte ske med stöd av 48a §.”

Vägrade betala slitageersättning

I det aktuella fallet hade en markägare hösten 2012, utan föranmälan till samfällighetens styrelse, låtit forsla ut en större mängd virke, ca 1540 ton, från sin fastighet i samband med slutavverkning. Transporterna förorsakade skador på vägen i form av spårbildning och förstörda diken. Kostnaden för att reparera skadorna uppgick till 12 000 kronor. Fastighetsägaren, som vid tiden betalade 300 kr i årsavgift för sin andel i vägens driftkostnader, ansåg sig dock inte skyldig att betala slitageersättning enligt 48a §.

– Skogsägaren ville inte göra rätt för sig. Föreningen beslöt då, inte minst av principskäl, att ta fallet till domstol, säger Håkan Weberyd.

Där förlorade alltså föreningen. Domstolen konstaterar visserligen att det antal ton, som skogsägaren tillfälligt transporterat på vägen (ca 1540 ton), var nästan åtta gånger högre än det årliga antal ton som fastighetens andelstal var beräknat efter (450 ton). Trots det ansåg domstolen inte att fastighetsägaren använt vägen i väsentligt större omfattning än andelstalet täckte.

Paragrafen verkningslös för skogstransporter

Domstolen menade tvärtom att transporterna med råge rymdes inom fastighetens åsatta andelstal. Precis som lantmäteriet menar domstolen att skogsfastigheters schabloniserade andelstal för vägens driftkostnader omfattar samtliga transporter till och från fastigheten under skogens hela omloppstid, vilken i

södra Sverige brukar beräknas till 65 år. Eftersom skogsägarna för det mesta använder vägarna mycket sparsamt under merparten av dessa 65 år anser domstolen att de i samband med större avverkningar har rätt att överutnyttja vägen temporärt utan att bli skyldiga att betala slitageersättning enligt § 48a. De merkostnader transporterna då förorsakar anses skogsägaren redan ha betalat för med avgifter betalade under tidigare år då vägen knappt använts.

– Domen innebär att det i stort sett är omöjligt att använda 48a § i anläggningslagen på skogstransporter. I stället kommer landets enskilda väghållare att vara hänvisade till att använda skadeståndslagen för att komma till rätta med skogsägare som inte vill göra rätt för sig. Det blir en ännu mer komplicerad process, säger Håkan Weberyd.

Han tillägger att de stora skogsbolagen, som har andelar i många vägsamfälligheter runt om i landet, i allmänhet är duktiga på att återställa vägarna efter avverkningstransporter.

– De tar i regel ansvar för sin verksamhet. Problemet är mindre nogräknade skogsägare, som inte vill ta sitt ansvar utan försöker dyvla över så mycket som möjligt av slitagekostnaderna på andra delägare i samfälligheten.

Domen är överklagad

Innan pressläggningen har Mark- och miljööverdomstolen meddelat att man inte lämnar prövningstillstånd, efter att föreningen överklagat. Föreningen har dock givit mig i uppdrag att överklaga till Högsta domstolen säger Håkan Weberyd, som alltså hoppas på en ändring av mark- och miljödomstolens beslut.

Mer info: Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
dom 2015-11-16, Mål nr F 995-15



Fotograf Lars-Erik Klockar/DT

NORRÄNGEN SLET SLITAGETVIST I DOMSTOL

Text: Johan A. Lundberg

Foto: Norrängens samfällighetsförening

Paragraf 48 a i anläggningslagen infördes 1998 men väldigt få fall har prövats i domstol och inget i högsta instans. Norrängens samfällighetsförening i Östergötland är en av få föreningar, som tagit frågan till domstol då ägarna till fyra fastigheter inte godtog föreningens krav på slitageersättning. Domen har inte tidigare uppmärksammats i Bulletinen, men är av stort principiellt intresse både för jurister och förtroendevalda i vägsamfälligheter.



Norrängens belagda vägar vilar på gammal sjöbotten och är därför mycket känsliga för tung belastning.

Norrängens samfällighetsförening förvaltar ett litet vägnät i ett gammalt och vackert beläget sommarhusområde invid sjön Stora Rängen i Linköpings kommun. Det handlar om enkla, obbyggda vägar med låg bärighet som i stor utsträckning vilar på gammal sjöbotten. Åren 2006 och 2007 utsattes vägnätet för många och tunga transporter när flera medlemmar startade eller hade pågående bygg- och anläggningsprojekt på sina fastigheter. Transporterna förorsakade omfattande vägsador, som 2008 reparerades av föreningen för 591 000 kr. Samma år skickade styrelsen ut ersättningskrav till 12 medlemmar, vars transporter i olika grad ansågs ha orsakat skadorna, med hänvisning till 48a § i anläggningslagen. Hälften av medlemmarna accepterade ersättningskraven och betalade. Men sex medlemmar bestred kraven helt eller delvis med olika argument.

Till domstol

Efter beslut på stämman 2008 valde föreningen att låta slita tvisten i domstol. I den omfattande domen på 35 A4-sidor fastslår Mark- och miljödom-

stolen i Växjö att fastighetsägarna är ersättningskyldiga för sina transporter enligt 48a § i anläggningslagen. Samtliga har tillfälligt använt det samfälliga vägnätet i väsentligt högre omfattning "än vad som normalt brukar anses erforderligt för en fastighet avsedd endast för bostadsändamål".

Delat ansvar

Tillsammans har de svarandes transporter gett upphov till skador som medfört merkostnader för vägsamfälligheten. Domstolen konstaterar att fastighetsägarna inte kan undgå ersättningsskyldighet på grund av att skadesituationen är svårutredd. "Det måste vara möjligt att fördela ansvaret för dessa totalskador på de olika svarandena även om varje enskild skadedel inte med absolut säkerhet kan knytas till var och en av de svarande parterna". Domstolen menar också att fastighetsägarna inte kan undgå ersättningsskyldighet med hänvisning till att föreningen vid tidpunkten saknade rutiner för att ta ut slitageersättning för medlemmars bygg- och anläggningstransporter.

Domstolens skälighetsbedömning

Föreningens krav på de sex medlemmarna uppgick totalt till 477 000 kronor. Det beloppet bantade domstolen till 250 000 kr. Tre ägare till fastighet A dömdes att i slitageersättning betala totalt 15 000 kr (jämfört med yrkade 61 000 kr), ägaren till fastighet B dömdes att betala 55 000 kr (jämfört med yrkade 98 000 kr) och ägarna till grannfastigheterna C och D dömdes var och en att betala 90 000 kronor (jämfört med yrkade 159 000 kr).

Att domstolen vid sin skälighetsbedömning satte ned ersättningsbeloppen hade flera orsaker. En var att föreningen inte ansågs ha vidtagit tillräckliga åtgärder för att begränsa skadeverkningarna av de aktuella transporterna. *”Mer kostnader som kommer av sådana förvaltningsbrister kan inte debiteras enskild användare med stöd av 48a § AL”*, skriver domstolen. Domstolen såg det också som en brist att föreningen saknade tydliga regler för uttag av slitageersättning och rutiner med för- och efterbesiktningar av vägen vid tunga transporter.

Domstolen kom också fram till att föreningens yrkade belopp innehöll vissa kostnader för reparationer som inte enbart hade sin grund i de svarande fastighetsägarnas transporter och därför borde stanna på föreningen. Det var även domstolens bedömning att reparationerna inte bara syftat till att återställa vägen i ursprungligt skick utan också att åstadkomma en för

bättring av vägens standard. Kostnaden för de standardhöjande åtgärderna, bl a påförande av ytbeläggning och vissa bärighetshöjande åtgärder, skulle inte bäras av de svarande fastighetsägarna utan av föreningen.

Fick betala motparters rättegångskostnader

I mark- och miljödomstolen dömdes parterna i huvudsak att betala sina egna rättegångskostnader. Men samfällighetsföreningen fick, förutom de egna advokatkostnaderna som uppgick till 140 000 kronor, även betala halva rättegångskostnaden, 64 000 kr, för de tre ägarna till fastighet A. Det berodde på att föreningen i detta fall vunnit endast 25 % av den yrkade slitageersättningen.

En av fastighetsägarna valde att överklaga till mark- och miljööverdomstolen, MÖD. Denne hade accepterat att betala 80 000 kronor i slitageersättning till föreningen men av domstolen dömts att betala 90 000 kr. Fastighetsägaren menade att han därmed var större vinnare än föreningen, som yrkat ersättning med 159 000 kr. Mark- och miljööverdomstolen gav fastighetsägaren rätt och dömde Norrängens samfällighetsförening att betala 70 % av dennes rättegångskostnader i mark och miljödomstolen, 77 000 kr, samt hela dennes rättegångskostnad i mark- och miljööverdomstolen, vilken uppgick till 10 000 kr.

▲ LÄS HELA DOMEN

Domarna i mark och miljödomstolen (Mål nr F 1641-11, F 1644-11, F 1646-11 o F 1648-11) och mark- och miljööverdomstolen (Mål nr F 1263-12) kan läsas i sin helhet och laddas ner från mark- och miljööverdomstolens hemsida www.markochmiljooverdomstolen.se.



EN DÅLIG AFFÄR FÖR ALLA PARTER

Text och foto: Johan A. Lundberg

– Vi kommer sannolikt inte att ta ett slitagersättningsärende till domstol igen. Det är ett för stort lotteri. Det säger bankdirektör Claes Calemark som är ordförande i Norrängens vägsamfällighet i Östergötland. Under 2015 införde föreningen nya regler för uttag av slitageersättning.

Som framgår av artikeln intill beslöt Norrängens samfällighetsförening år 2008 att stämma ett antal medlemmar inför domstol när dessa helt eller delvis motsatte sig föreningens krav på slitageersättning enligt 48 a § i anläggningslagen. Processen blev en dyrköpt erfarenhet för föreningen, menar ordförande Claes Calemark, vars familj haft sommarhus i området sedan mycket lång tid tillbaka.

– Det blev en riktigt dålig affär för alla parter. I princip gav domstolen föreningen rätt i sak, men de utdömda ersättningsbeloppen var för låga. Dessutom åkte föreningen på att betala vissa motparter rättegångskostnader, vilket vi hade svårt att förstå logiken i.

Föreningen tyckte att den hade goda skäl för sina ersättningsanspråk när man efter beslut på 2008 års stämma valde att driva ärendena vidare till domstol.

– Vi tyckte vi hade på fötterna i form av dokumentation, fotografier och vittnesmål. Men det hjälpte tyvärr inte, säger Claes Calemark.

Nu ser vi framåt

Han har svårt att se att föreningen kommer att ta ett slitageersättningsärende till domstol igen.

– Kostnaden blev för hög ur flera aspekter. De enda som tjänade på processandet var nog advokaterna. Alla andra var förlorare. Inte nog med att det kostade pengar. Processerna skapade dålig stämning i föreningen. Medlemmar slutade tala med varandra. Anklagelser flög hit

och dit. Vissa medlemmar, som motsatt sig processandet från början, vägrade senare betala årsavgiften eftersom de ansåg att föreningen dragit på sig för höga advokatkostnader. Det blev en massa tjafs och problem i kölvattnet.

Övervägde ni aldrig att överklaga domen till högre instans?

– Nej, det bedömdes vara alltför riskabelt. Juridiska processer är något av ett lotteri. Det kan gå åt ena eller andra hållet och det är inte lätt att förutse, säger Claes Calemark, som suttit som ordförande i två år.

Nya regler för slitageersättning

Häromåret genomförde föreningen en ny lantmåteriförrättning och 2015 antog stämman enhälligt ett förslag till nytt regelverk för slitageersättning som styrelsen utarbetat.

– Det gamla regelverket infördes när vägarna kördes sönder 2006/2007 och byggde på att medlemmarna sökte dispens för tyngre transporter och att en besiktning av vägen gjordes före och efter transporternas genomförande. Därefter skulle man komma överens med fastighetsägaren om lämplig ersättning. Men det har av fler olika skäl varit ett tungrovt system, inte minst för styrelsen. Att få in uppgifter om genomförda transporter är svårt. På vissa fastigheter kan byggprojekten pågå i flera år. När är rätt tidpunkt att ta ut ersättning då?

Det nya systemet är lättare att begripa och enklare att administrera för styrelsen menar Claes Calemark. Medlemmarna behöver fortfarande söka dispens

hos styrelsen för tunga transporter. Men nu ska de betala ersättningen i förväg. Medlemmar som bygger ett helt nytt hus större än 100 kvm på sin fastighet får betala 40 000 kronor, de som bygger ett lite mindre hus får betala 20 000 kronor. De som bygger en friggebod eller liknande får betala 5 000 kronor.

– Schablonbeloppen är tänkta att täcka både eventuella skador och den mer långsiktiga nedbrytningen av vägkroppen. De ska ses som riktmärken eftersom även tunga transporter av andra material omfattas av det nya regelverket, säger Claes Calemark.

Pengar fonderas

Pengarna som föreningen får in i slitageersättningar ska avsättas till en underhållsfond som särredovisas i räkenskaper.

– Pengarna ska användas till olika underhålls- och bärighetshöjande insatser, säger Claes Calemark.

Att föreningens nya regelverk med schablonbelopp och förskottsinsbetalning inte i alla stycken har stöd i 48 a § i anläggningslagen är han medveten om.

– Men vi har fått en stor acceptans för reglerna i föreningen och tror därför att det kommer att fungera bättre.



– Nu har vi lagt processerna bakom oss och blickar framåt, säger Claes Calemark, ordförande i Norrängens samfällighetsförening.

VAD KAN ANDRA FÖRENINGAR LÄRA AV NORRÄNGEN?

– Vägsamfälligheter ska inte låta sig nedslås av mark- och miljödomstolens beslut i fallet Norrängen. Däremot ska de dra vissa lärdomar, säger advokat Håkan Weberyd, Optimus advokatbyrå, som för Bulletinen åtagit sig att gå igenom och granska domen i efterhand.

Domen slår fast ett antal viktiga saker, konstaterar han:

– Först och främst visar den att 48 a § i anläggningslagen är tillämplig på sådana situationer som var för handen i målet. Det är bra. Dessutom slår domstolen fast att berörda fastighetsägare inte kan undgå ersättningsskyldighet bara för att skadesituationen är svårutredd. Detta ställningstagande från domstolens sida är viktigt, då det inte är ovanligt att föreningarna möts av argumentet från medlemmar ”att det är ju inte bara jag som använt vägen för tunga transporter osv...”.

Yrka lagom

Håkan Weberyd förstår att Norrängens vägsamfällighet var missnöjda med domen. Men han tycker inte att det finns skäl för andra föreningar att låta sig nedslås.

– Däremot bör föreningarna vara försiktiga i sina ersättningssyrkanden. Det är en viktig lärdom av detta fall. Om föreningen hamnar fel riskerar man, som i fallet Norrängen,

att få betala motpartens rättegångskostnader eller att var och en får stå för sina egna kostnader. Dessutom fäster domen vikt vid att vägföreningarna bör skaffa sig rutiner, d v s ha för- och efterbesiktningar av vägen och kontinuerligt dokumentera vägens skick. Vägföreningarna bör också vara raska att med stöd av 10 kap 10 § trafikförordningen sätta ned fordonsvikten på vägen då den inte tål tunga transporter, t ex vid tjällossning.

SVEASKOG TAR UT SLITAGEAVGIFT AV TUNG TRAFIK

Text: Johan A. Lundberg

Foto: Leif Öster

Sveaskog är Sveriges största enskilda väghållare!

Bolaget äger och förvaltar cirka 4 200 mil väg över hela landet. Tung trafik som vill använda vägarna ska ha tillstånd och betala slitageavgift.

– Vi har tröttnat på att få vägar sönderkörda utan att de återställs, säger Torsten Wiborgh, som har ett rikstäckande ansvar för vägfrågor inom Sveaskog Förvaltning AB.

Sveaskog är inte bara Sveriges största skogsägare – det helstatliga bolaget är också Sveriges näst största väghållare efter Trafikverket och förvaltar i princip en väglängd som motsvarar hela det samlade kommunala vägnätet. Varje år anlägger bolaget ca 20-25 mil ny skogsbilväg.

– Vi avsätter ungefär 200 miljoner kronor till byggande och underhåll av vägar varje år. Anledningen till att vi satsar så pass mycket pengar är att vi vill säkerställa att Sveaskog kan vara en säker leverantör av skogsråvara till kunderna året om, säger Torsten Wiborgh hos Sveaskog Förvaltning AB.

Bolagets vägar används inte bara för egna transporter. Sveaskog har som policy att vägarna ska stå öppna och obommade, inte minst för att allmänheten ska ha tillgång till statens skogar. Men vägarna upplåts även till så kallad främmande nyttotrafik. Det kan exempelvis handla om andra skogsägare eller näringsidkare som tillfälligt eller mer permanent behöver använda vägarna.

– Men för att få använda vägarna för tunga transporter krävs tillstånd. Vi har som krav att man ska höra av sig i god tid innan transporterna startar så att vi vid behov kan göra en förbesiktning av aktuell väg. Ofta räcker det med enkel överenskommelse via mail, säger Torsten Wiborgh.

Avgift för tung trafik

Av den tunga trafiken tar Sveaskog ut en kombinerad slitage- och trafikavgift.

– Avgiften ska täcka kostnaden för sedvanligt vägunderhåll och nyttan för brukaren att kunna använda befintlig väg. Den ska även täcka våra administrativa merkostnader. Uppstår skador på vägen,

– Det finns tyvärr alltid virkesköpare och andra som vill slippa extra kostnader och därför tar risken att köra utan att kontakta oss. När vi upptäcker att någon har gjort det brukar vi starta ett detektivarbete i syfte att spåra upp syndaren. Ibland lyckas vi, ibland inte.

Betalar inte slitageersättning

Sveaskog förvaltar inte bara egna vägar utan är också andelsägare i fler än tusen samfälliga vägar, som förvaltas av lokala vägföreningar runt om i Sverige. I många av dessa spelar bolaget en aktiv roll.

– Vi har haft som riktlinje att ha styrelserepresentation i vägsamfälligheter där vi har femtio procents andel eller mer. Även i föreningar där vi har mindre andel, men vägarna är av stor strategisk betydelse för oss, försöker vi vara representerade. Själv sitter jag med i två föreningar för närvarande, men har suttit med i betydligt fler tidigare, säger Torsten Wiborgh.



Torsten Wiborgh har ett rikstäckande ansvar för Sveaskogs stora vägnät.

som inte kan hänföras till normalt slitage, ska även dessa ersättas.

Bakgrunden till regelverket är att Sveaskog tröttnat på att få vägarna sönderkörda av extern trafik. Det har förövrigt även andra skogsbolag som infört liknande regler. Torsten Wiborgh konstaterar dock att det fortfarande händer alldeles för ofta att bolagets vägar används utan tillstånd.



Betalar ni slitageersättning i vägsamfälligheter där Sveaskog har andelar när ni utnyttjar vägarna för större virkesuttag?

– Nej, det gör vi inte. Virkestransporterna ingår redan i skogsfastigheters andelstal för vägens driftkostnader och vi tycker inte det finns anledning för oss att betala dubbla avgifter. Däremot är vi väldigt noga med att reparera och återställa vägarna efter oss om våra transporter förorsakar skador.

Återställer vägarna

Enligt Torsten Wiborgh ligger det i Sveaskogs intresse att ha goda relationer med vägsamfälligheterna.

– Vi undviker att använda samfälliga vägar när bärigheten är dålig eftersom vi vet att det väcker irritation. Vi brukar inte heller vara småaktiga när det gäller att återställa vägarna efter oss. Skulle vi missköta oss kan samfälligheten införa viktrestriktioner som gör det omöjligt för oss att nyttja vägen för tunga transporter. Jag har aldrig varit med om det, men det skulle kunna hända och understryker hur viktigt det är att vi tar vår del av ansvaret, avslutar Torsten Wiborgh.

▲ SÅ FUNKAR SVEASKOGS SLITAGEAVGIFT

Sveaskog tar ut en slitage- och trafikavgift av externa användare som belastar företagets vägar med tung trafik (för persontransporter utgår ingen avgift).

Avgiften varierar beroende på var i landet vägen ligger och vid vilken årstid transporterna utförs.

Norra och mellersta Sverige:

Otjälad väg	5,00 kr/m ³ fub och påbörjad kilometer.
Tjälad väg	2,50 kr/m ³ fub och påbörjad kilometer.

Södra Sverige:

Otjälad väg	8,00 kr/m ³ fub och påbörjad kilometer
Tjälad väg	4,00 kr/m ³ fub och påbörjad kilometer.

Oavsett väglängd ska avgiften i regel ej överskrida 40 kr/m³ fub på otjälad väg eller 25 kr/m³ fub på tjälad väg.

För transporter av annat material som grus, torv, flis omräknas priserna med gällande volymvikter för det aktuella materialet.

1 m³ fub (kubikmeter fast mått under bark) motsvarar ungefär 1 ton.

INFÖR STÄMMAN - TIPS OCH RÅD

Text Anders Östberg

Stämman – vad ska man tänka på?

Varje år ska det hållas föreningsstämma i en samfällighetsförening. Stämman är det högsta beslutande organet i föreningen, och det finns en hel del att tänka på som styrelsemedlem inför stämman.

Först och främst, när ska stämman hållas? Det ska stå i föreningens stadgar när på året det ska ske. De flesta stämmor hålls under våren, men vägföreningar som har många medlemmar som är sommarboende har stämmorna under just sommaren. Det är självklart bättre för föreningen om så många som möjligt kan närvara på stämman. Boka i tid en bra lokal som är lättillgänglig och där alla får plats.

Efter att styrelsen har bestämt ett datum ska ni se över rutinerna för **kallelsen**. Oftast ska kallelsen ske minst 14 dagar före stämman. Med kallelsen skickar ni med **dagordningen** för mötet, samt en förteckning över de **motioner** som medlemmarna har skickat in. Själva motionerna behöver inte skickas med, men det ska stå angivet en plats där de kan läsas av medlemmarna. Alternativt att de finns på föreningens hemsida, det måste i så fall anges i kallelsen. **Debiteringslängd** samt **budget** är andra handlingar som medlemmarna är som mest intresserade av. Tillsammans med **förvaltningsberättelsen** och en **ekonomisk redovisning**. Det är bra om de kan skickas ut innan stämman, men liksom motionerna räcker det med att de finns tillgängliga för medlemmarna.

Valberedningen har en mycket viktig roll, som ibland kommer i skymundan. Att medlemmarna känner sig uppmuntrade att engagera sig är viktigt. Det bästa är om både styrelse och medlemmar i god tid innan stämman är medvetna om vilka som förväntas lämna sina poster samt vilka kandidater det finns för att ersätta dem. Valberedningen har också i uppgift att förbereda intresserade blivande styrelsemedlemmar vad det egentligen innebär att sitta i en samfällighets styrelse. Ungefär hur mycket tid går det åt, vad förväntas av mig och vilket ansvar är det jag tar på mig är frågor som måste vara besvarade.

Det sista ni behöver tänka på innan stämman är att allt praktiskt fungerar och att alla vet om vilka roller de ska ha. Vem i styrelsen presenterar vad, finns det en mötesordförande och sekreterare är punkter som är bra att ha klart i förväg. Att vara bra förberedd ger en större säkerhet. En enkel sak som om det

behövs mikrofon kan rädda mycket om det är klart innan. Röstlängd och närvarolista ska också vara klart, och fundera på om det behöver delas ut någon slags röstkort. Ja, lite kaffe, thé och vatten är ju alltid trevligt.

Lycka till, det kommer att gå strålande!

▲ Har ni i styrelsen en känsla för hur många medlemmar som kommer på er Stämman?

HSB har tagit fram intressant statistik över hur deltagandet på stämmorna för deras bostadsrättsföreningar ser ut. Rimligt borde de gå att översätta på ett ungefär till vägsamfälligheter.

Föreningsstämman; antal medlemmar och procentuell närvaro på stämman:

- < 40 medlemmar: 48% närvaro
- 41-100 : 37%
- 101-300: 23%
- > 300: 16%

Alltså, ju mindre förening, desto bättre närvaro på stämman. Inte så konstigt kanske. Funderar ni på i er förening hur ni kan få fler att komma på årsstämman? Skicka in idéer till kansliet@revriks.se så publicerar vi dem på vår hemsida www.revriks.se





EXPERT PÅ BELÄGGNINGSÅTGÄRDER FÖR ENSKILDA VÄGAR

Svevia Tankbeläggning verkar över hela Sverige, med lokal närvaro från norr till söder, något vi är ensamma om. Vi utför belägningsåtgärder såsom:

- Ytbehandling (Y1)
- Indränkt makadam (IM)
- Justering med indränkt makadam (JIM)
- Infräsning av makadam

Vi har dessutom en marknadsledande driftorganisation som finns över hela landet. Detta gör att vi kan erbjuda vassa priser på underhållsåtgärder såsom kantskärning, dikning, trumbyten med mera i samband med belägningsarbeten.

Vi kommer gärna och besöker er vägsamfällighet och lämnar ett åtgärdsförslag på lämplig belägningsåtgärd. Tveka ej på att kontakta oss enligt nedan!

Södra och Västra Sverige

John Larsson
john.larsson@svevia.se
073 – 534 82 82

Kalmar- och Blekinge län

Sebastian Johansson
sebastian.johansson@svevia.se
070 – 437 21 09

Mälardalen och Stockholm

Claes Widlund
claes.widlund@svevia.se
070 – 223 56 06

Uppsala län och Norrut

Hans-Anders Jonhans
hans.jonhans@svevia.se
070 – 982 00 21

REV har under det senaste året arbetat hårt för att förbättra servicen till våra medlemmar. Tidningen du håller i handen är en av de mer synliga förändringarna. Nu kan vi presentera en modern medlemstidning med fokus på enskilda vägar.

Något som däremot är som förut, och det är vi väldigt stolta över, är våra rådgivare. Våra rådgivare är erfarna specialister inom juridiska, väg- och lantmäteritekniska frågor. Alltid med fokus på enskilda väghållare.

På kansliet jobbar våra rådgivare Leif Kronkvist och Per Nilsson. Leif jobbar som väg och trafikingenjör och har ett förflutet från Vägverket i 30 år. Där jobbade han med drift- och underhållsfrågor på allmänna och enskilda vägar. Per är lantmätare och har jobbat med vägförrättningar under många år. Per är särskilt intresserad av hur vägföreningarnas intressen tas till vara i lantmäteriförrättningar.

Våra medlemmar har även tillgång till advokater från två byråer, landets främsta inom frågor rörande enskild väghållning. Från Optimus Advokatbyrå står advokaterna Uno Jakobsson och Håkan Weberyd till medlemmarnas förfogande. Uno, REV:s ordförande, är specialist inom fastighetsrätt och föreningsrätt med över 20 års erfarenhet av kvalificerad rådgivning till enskilda väghållare. Uno är även en uppskattad extern ordförande på enskilda väghållares stämmor. Med sin bakgrund som chefsjurist och generalsekreterare i Svenska Jägareförbundet har Håkan Weberyd stor erfarenhet av föreningsrätt. Håkan har biträtt många väghållare i domstol och särskilt fördjupat sig i slitageersättning och skador på väg. Lindhés Advokatbyrå har sedan förbundet bildades 1968 svarat för juridisk rådgivning åt REV:s medlemmar och varit ombud vid ett stort antal tvister fram till idag. Bengt Nydahl har tidigare varit ledamot i REV:s förbundsstyrelse under åren 1984 till 2011. Bengt har deltagit i ett flertal utredningar som rör enskilda vägar och har under 10 års tid medverkat i Lantmäteriets Mark- och fastighetsråd. Karin Hammarlund har sedan hon började på Lindhés i april 2012 svarat för den juridiska rådgivningen tillsammans med Bengt Nydahl.

Vår medlemstidning Bulletinen är något vi är riktigt stolta över och jag hoppas att ni uppskattar tidningens nya utseende. Hör gärna av er till mig med synpunkter, tips på artiklar och uppslag.

Anders Östberg
Kanslichef REV



LANTMÄTERI

KAN MAN ÖVERKLAGA EN FÖRRÄTTNING? Vilka möjligheter har en vägförening eller samfällighetsförening att överklaga en lantmäteriförrättning som man är missnöjd med? Gäller den försäkring föreningen har genom medlemskapet i REV vid ett överklagande?

Huvudprincipen vid lantmäteriförrättningar, som avser omprövning av en befintlig gemensamhetsanläggning för t ex väg, är att de enskilda fastighetsägarna är sakägare. Som sakägare har de rätt att överklaga lantmäterimyndighetens (LM) beslut. Föreningen kan i regel inte överklaga beslutet och eftersom föreningen inte är sakägare gäller förstås inte försäkringen hos REV. I stället får fastighetsägaren som överklagar använda sig av den rättsskyddsförsäkring denne har på sin fastighet.

När en fastighetsägare överklagar LM:s beslut betraktas övriga, som tycker att LM:s beslut var riktigt, som motparter eller svarande. Därmed kan de också tvingas få betala klagandens ombudskostnader om denne får rätt i domstol.

I vissa fall har föreningen rätt att överklaga LM:s beslut. Det är i de fall det av anläggningslagen framgår att föreningen har rätt att företräda övriga medlemmar. Då gäller också rättsskyddsförsäkringen som föreningen har genom medlemskapet i REV. Det tydligaste fallet är när LM vid avstyckning beslutar om villkoren för inträde i gemensamhetsanläggningen för t ex väg (se artikel i Bulletinen nr 4 2015).

Likasa bör föreningen ha klagorätt då det bestäms vilken ersättning föreningen ska betala till annan förening för att få köra på denna förenings väg. Det kan också finnas andra fall sedan föreningarna 1 juli 2015 getts utökad rätt att företräda medlemmar som uppenbarligen inte berörs av LM:s beslut. Hur dessa nya regler kommer att tillämpas finns ännu inga rättsfall som ger svar på.

Per Nilsson
Lantmätare, REV



JURIDIK

VARFÖR SKA VI HA EN DEBITERINGSLÄNGD?

Denna fråga har jag fått många gånger.

Om föreningen har ett anläggningsförrättningsbeslut från Lantmäteriet betyder det att ni bland annat måste följa lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. I 42 § i denna lag står det att om ni måste uttaxera pengar från medlemmarna ska ni upprätta en debiteringslängd. Det är alltså lagstadgat att ni ska göra detta. Varför då, kan man ju fråga? Det är nämligen så att om en eller flera medlemmar inte betalar uttaxeringen kan ni vända er till Kronofogden och få hjälp. Lagen ger er dessutom förmånen att slippa ansöka om betalningsföreläggande, ni ansöker direkt om utmätning. En debiteringslängd har samma status som en dom som har vunnit laga kraft. Av denna anledning är det viktigt att debiteringslängden uppfyller vissa formella krav.

- Alla medlemmar måste finnas antecknade med namn och fastighetsbeteckning. Jag rekommenderar även att ni har med andelstalen, det är inte ett måste, men dessa gör debiteringslängden lättare att förstå.
- Den summa pengar som belöper på varje medlem måste vara antecknad.
- Den totala summan pengar som ska uttaxeras måste anges. Denna post ska överensstämma med det belopp som anges i budgeten (utgifts- och inkomststaten).
- Sista betaldag måste finnas med i debiteringslängden. Uppfyller debiteringslängden dessa kriterier ska Kronofogden kunna hjälpa er. Det finns dock en sak till som ofta glöms bort. I protokollet från stämman måste det noteras att utgifts- och inkomststaten (budgeten) är godkänd och att debiteringslängden har legat framme på stämman för granskning. Ett exempel på hur debiteringslängden ska se ut finns under medlemssidorna på REVs hemsida.

Lycka till!

Karin Hammarlund
Advokat, Lindhés Advokatbyrå AB



VÄGTEKNIK

TJÄLLOSSNINGSTIDER

Därmed dags att sätta ner bärigheten på er väg

För att skona er väg så vill REV påminna er om er möjligheten som väghållare att begränsa bruttovikten för fordon när tjällossningen pågår.

Som bekant är det vägens ägare som avgör om trafik med motordrivna fordon eller ett visst slag får äga rum. I och med att denna lydelse finns i Trafikförordningens 10 kap. § 10 kan ni utmärka beslutet med exempelvis vägmärke C20, begränsad bruttovikt på fordon. Rimligt är att begränsa vikten till 3.5 eller 4 ton. Komplettera med tilläggstavla med text: Gäller ej fordon med tillstånd.

I de fall ni har statsbidrag för er väg vill Trafikverket gärna bli informerad om att begränsningen har skett och när ni upphäver beslutet.



Exempel på vägmärken för nedsättning av totalvikt.

Leif Kronkvist
Vägingenjör, REV



En enkel lösning på ett stort problem



Permanent Pothole Repair® är en permanent asfaltslagningssmassa för lagning av potthål och beläggningssprickor bredare än 10 mm.

Lagningen är permanent och blir körbar direkt. Kontakta oss för mer info.



Gläntan Skällandsö, Vittaryd · Tel. 0370-472 00
info@pekuma.se · www.pekuma.se



Vi levererar vägmärken och andra produkter inom trafiksäkerhet



Våra permanenta vägmärken följer lagkravet om C E märkning.
Läs mer hos Boverket <http://www.boverket.se/sv/byggande/byggprodukter/>

Tel: 031-99 70 90



ppv@ppv.se

DET ÄR PÅ TIDEN ATT GRUSVÄGARNA ÅTGÄRDAS



**SPARA PENGAR
OCH MILJÖ MED
NATURENS EGET
BINDEMEDEL**



CONTRACTOR



Contractor Trading AB
Rödånäs 19, 922 67 Tavelsjö
Tfn: 090-100 590
www.contractortrading.se



**Borregaard
Lignotech**

REV UTVECKLAR FINLANDSMODELLEN

Text: Nils Blohm
Foto: Johan A. Lundberg

Samfällighetsföreningar ska kunna besluta om förändrade andelstal på en stämma. De nya andelstalen ska godkännas av Lantmäteriet och registreras i Fastighetsregistret.

Riksförbundet Enskilda Vägar, REV, har efter kontakter med Lantmäteriet vidareutvecklat förslaget till regelförenklingar vid omprövning av andelstal, den så kallade Finlandsmodellen.

REV, har under senare år presenterat förslag till regelförenklingar vid omprövning av andelstal för driften av samfällid väg, den så kallade Finlandsmodellen. Förenklingar är angelägna eftersom många föreningar i dag upplever att det är både för dyrt och för krångligt att göra justeringar av andelstal och få dessa registrerade.

Det är väl känt att Lantmäteriet haft vissa invändningar mot REVs ursprungliga förslag, som legat för beredning hos Justitiedepartementet sedan 2013. I september 2015 träffades därför REV och Lantmäteriet för att diskutera Finlandsmodellen. Lantmäteriet presenterade vid mötet sina idéer om hur ett förenklat förfarande skulle kunna utformas med bibehållen rättssäkerhet. Lantmäteriet informerade även om planerna på att koncentrera handläggningen av alla förenklade ändringar av andelstal till Norrtälje, där samfällighetsföreningsregistret finns.

Efter att ha tagit del av Lantmäteriets synpunkter har REV sett över och reviderat det ursprungliga förslaget. En ny version av Finlandsmodellen, som anpassats till Lantmäteriets synpunkter, skickades till Justitiedepartementet i december 2015.

Rättssäkerheten är väl tillgodosedd i det reviderade förslaget. I korthet föreslår REV att en ny paragraf införs i Anläggningslagen (AL). Bestämmelsen innebär att föreningsstämma med kvalificerad

majoritet ska kunna besluta om ändring av en eller flera deltagande fastigheters andelstal. De ändrade andelstalen ska vara anpassade till övriga medlemsfastigheters andelstal och om de inte uppenbart strider mot 15§ AL, alltså den paragraf som anger hur andelstal ska beräknas, ska Lantmäteriet registrera ändringarna i fastighetsregistret.

En förutsättning för att ett sådant system ska kunna fungera för föreningarna är att godkännande och registrering av de beslutade andelstalen kan ske snabbt (inom någon vecka) och att avgiften för registrering upplevs som rimlig (inte högre än ca 400 kr, enligt REVs medlemsförening). Detta är en stor utmaning för



Lantmätare Nils Blohm leder REVs arbete med Finlandsmodellen.

Lantmäteriet, men borde vara möjligt av följande skäl:

- Denna typ av registreringsärenden centraliseras inom kort till Norrtälje. Färre, men specialiserade handläggare kommer att göra jobbet effektivare.

- Lagstiftaren kan, i samband med lagändringen, skapa förutsättningar för förenklad hantering. Det bör exempelvis vara tillräckligt att den som lämnar in ett registreringsärende intygar att föreningen med kvalificerad majoritet beslutat på det sätt som framgår av ansökan. Används webbblösning borde det vara tillräckligt att inlämnaren legitimerar sig på vanligt sätt (BankID). Används postbefordrat brev bör vanligt undertecknad

ansökan med motsvarande intyg vara tillräckligt för att göra registreringen. På detta sätt kan en stor tids- och kostnadsbesparing göras utan att rättssäkerheten äventyras.

- Lantmäteriets godkännande av de beslutade andelstalen bör kunna göras utan stor arbetsinsats eftersom prövningen enbart ska kontrollera att de nya andelstalen "inte uppenbart strider mot 15§ AL". Förslaget ska givetvis utredas vidare så att alla aspekter beaktas, t.ex. hur överklagande kan göras.

SMIDIGARE ÄNDRING AV ANDELSTAL – Så här kan det gå till

1. En förening vars andelstal inte längre överensstämmer med fastigheternas brukande av vägen gör själv en översyn av andelstalen. Översynen kan göras helt i egen regi eller med hjälp av lämplig konsult. Föreningen kanske redan använder en "egen" andelstalslängd som i så fall används som grund.

2. Stämma beslutar med kvalificerad majoritet att anta de nya andelstalen.

3. Sekreteraren loggar in med sitt BankID i Lantmäteriets nya webbapplikation för andelstalsändringar och registrerar de nya andelstalen. Samtidigt intygas att de nya andelstalen har beslutats på stämma med 2/3 dels majoritet.

4. Handläggaren på Lantmäteriet kontrollerar att de nya andelstalen "inte uppenbart strider mot 15§ AL" och registrerar andelstalen i Fastighetsregistret. Registerutdrag med de nya andelstalen återsänds till föreningen tillsammans med faktura på arbetet.

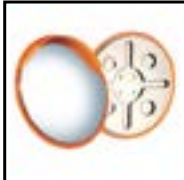
5. Vid nästa utdebitering kan de nya andelstalen användas av föreningen.

STÖRST PÅ FARTHINDER!



ZeBra Farthinder
995:- för 1,83m
 Inkl fästdon
 Exkl moms & frakt

DET MESTA FÖR ENSKILDA VÄGAR!

		
Trafikspeglar	Avspärrning	Kabelskydd
		
Vägskyltar	Farthinder	Konor & Stolpar

Plastic produkter STORT UTBUD & BRA PRISER!

Tel: 0703 888 883 Tel: 0708 445 343
 E-mail: order@farthinder.net Web: www.farthinder.net

ProVia Allt för vägen

Komplett leverantör av vägmärken
och trafikanordningar

054-21 21 30 www.provia.se

Kostnadsfri juridisk rådgivning till REVs medlemmar,
kontakta REVs kansli 08-20 27 50 för ärendenummer.

Lindhés Advokatbyrå AB

Särskild inriktning mot:
fastighetsrätt, vägjuridik, miljöskador,
boutredningar och arvsrätt.

info@lindhes.se • www.lindhes.se

Riddarg. 35
114 57 Stockholm

Karin
Hammarlund

Tel 08-
723 15 00

Bengt
Nydahl

I samarbete med REV
sedan 1968

BÄTTRE VÄGAR MED RÄTT PRODUKTER



VÄGTRUMMOR

Vi tillhandahåller egentillverkade vägtrummor och valvbågar av plast, plåt och korrosionsförstärkt plåt - från 0,2 upp till 3,5 m i diameter. Geotextilier och geonät för separation av marklager och ökad bärighet. Alltid snabba leveranser från egna lager över hela landet - och alltid till attraktiva priser!



RING OSS 0771-640040
 E-post: viacon@viacon.se
 Webb: www.viacon.se

Lidköping
 Lycksele
 Luleå

Gävle
 Upplands Väsby
 Årsta

Karlstad
 Kungälv
 Halmstad

Billesholm
 Eslöv



VÅRENS KURSER FÖR STYRELSELEDAMÖTER I VÄGORGANISATIONER

Riksförbundet Enskilda Vägar, REV, anordnar utbildningar för styrelseledamöter i väg- och samfällighetsföreningar. Nedan hittar du datum och plats för kurserna våren 2016

GRUNDKURS I

Grundkurs I arrangeras tillsammans med Lantmäteriet och Trafikverket. Kursens mål är att ge deltagarnas grundläggande kunskap om det enskilda vägnätet och de lagar och regler som är viktiga att känna till för förtroendevalda i väg- och samfällighetsföreningar. Kursen behandlar även förvaltningsfrågor, styrelsearbete, lantmäteri, ekonomi och vägteknik.

FORTSÄTTNINGSKURS II

Fortsättningskursen bjuder på en fördjupning i olika ämnen som rör enskild väghållning, bland annat förvaltningsfrågor, aktuella rättsfall samt praktiska råd och anvisningar för barmarks- och vinterunderhåll av vägar.

Kurserna hålls på kvällstid, 18:00 - ca 22:00. Kursavgiften är 720 kr/person. Enklare förtäring och fullständig kursdokumentation ingår i kursavgiften.

Anmälan till kurserna görs enklast via REVs hemsida www.revriks.se/kurser. Där hittar du också mer information om kurserna.

GRUNDKURS I

Ort	Datum	Kurslokal
Sandviken	6 apr	Högbo Brukshotell
Avesta	7 apr	Best Western Nya Star Hotel
Stockholm	13 apr	Klara konferens
Uppsala	14 apr	Uppsala Konsert & Kongress
Göteborg	20 apr	Riverton
Västerås	21 apr	Best Western Mälaren Hotell konf.
Ronneby	27 apr	Ronneby Brunn
Malmö	28 apr	Best Western Malmö Arena Hotell
Nordmaling	28 apr	Levar Hotell
Växjö	11 maj	Elite Stadshotellet
Halmstad	12 maj	Scandic Hallandia

FORTSÄTTNINGSKURS II

Ort	Datum	Kurslokal
Hudiksvall	19 apr	Quality Hotel Statt Hudiksvall
Stockholm	3 maj	Klara konferens
Umeå	10 maj	Scandic Plaza
Göteborg	17 maj	Riverton

Keep clear, keep going.



Säkra och välskötta vägar

CC road® är ett salt gjort av kalcium. Det används både vintertid och sommartid för att underhålla våra vägar.

På vintern smälter CC road® is och snö snabbt och ner till låga temperaturer. Under vår och sommar dammbinder man grusvägarna med hjälp av CC road®. Den totala kostnaden är låg och vägen blir hållbar på ett naturligt sätt.

Läs mer på vagsalt.se och dammbindning.nu eller kontakta oss gärna så berättar vi mer.

TETRA Chemicals Europe AB
Tel 042-453 27 00
info@tetrachemicals.com





Specialisterna på beläggning av
ENSKILDA VÄGAR & ALLMÄNNA VÄGAR

A collage of six photographs showing various road construction and maintenance activities. The images include: a red truck on a road, a yellow machine spreading material, a yellow truck dumping material, a red truck with a crane, a yellow machine on a road, and a red truck on a road. Red arrows point from the central image to the surrounding images.

- Beläggningar av grusvägar (YIG)
- Nya slitlager på beläggningar (YIB)
- Försegling av uttorkade ytor (F)
- Förstärkning
Justering med indränkta makadam (JIM)
Infräsning av grov makadam och indränkt makadam. (IM)
- Lagning av smärre defekter med potthåls maskin
- Våra arbeten utförs med vattenbaserad eller icke vattenbaserat bindemedel utefter kundens behov.

MASAB ASFALT

Wiboms väg 8, 171 60 Solna

Tel 08-730 31 20. Arbetschefer: Tel 070-690 53 70, -71, -72

Har du bekymmer med din bro?



Vi utför reparationer av alla typer av broar.
Stenvalvbrogar, betongbrogar, samverkansbrogar (stål med träöverbyggnad), plåtrummar och betongtrummar.
Vi utför även olika typer av betongreparationer, bl a med sprutbetong. Vi har även utfört reparationer av mer än 200 trummar åt Trafikverket.

Ring mig:

Kurt Johansson 070-322 55 59

Kurt: stabil.betong@mail.bktv.se



SÄNK FARTEN MED RADARSKYLT



Majoriteten av de som kör för fort på småvägar gör det inte med flit. Med en skylt som påminner om hastigheten sänker de flesta förare farten.

Skylden tänds med stora siffror när gällande hastighetsgräns överskrids. Vid ytterligare 5 km/tim över hastighetsgränsen börjar siffror att blinka.

Komplett

11 950 SEK

(moms & frakt tillkommer)

Detta ingår:

Radar-skylt med texten "DIN FART".

Litium-ionbatteri, laddare och nätadapter.

Stolpfäste.

Plug and play, installerad och klar på några minuter.

Ställbar hastighet med ett knapptryck.

3/10/20/30/40/50 km/tim.

Lång drifttid med batteri eller fast el med nätadapter.

Dimensioner 40x45x6 cm. Vikt 4 kg.

Utvecklad och tillverkad i Sverige

info@auxdesign.se

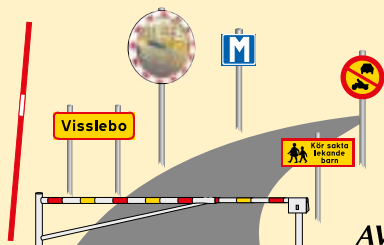
www.auxdesign.se/pacetell

Tel 070 77 33 138



HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



VÄGMÄRKEN

FARTHINDER

VÄGGRINDAR

TRAFIKSPEGLAR

FORDONSSKYLTAR

RÅGÅNGSSTOLPAR

AVSTÄNGNINGSMATERIAL

Beställ vår broschyr!

SNÖKÄPPAR & SANDLÅDOR M.M.

Tel. 0345-109 70, Fax. 0345-172 70

E-post: info@hyltebruksskylt.se, hemsida: www.hyltebruksskylt.se

OPTIMUS ADVOKATBYRÅ AB

SPECIALISTKOMPETENS INOM FÖRENINGSRÄTT OCH FASTIGHETSRETT
SAMT JURIDIKEN FÖR ENSKILDA VÄGAR OCH JAKT.



ADVOKAT
UNO JAKOBSSON

WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE

08-718 36 00

ADVOKAT
HÅKAN WEBERYD

FLEXILAST

Vi erbjuder skötsel för er grusväg:

Hyvling, vattning, spridning av nytt slitlager,
dammbindning, kantskärning, kantklippning

Vi har kontor i

Hässleholm

Eslöv

Hörby

För mer info ring 0413-682 00

www.flexilast.se



Vi hjälper er att lösa alla typer av entreprenad-uppdrag med vårt stora utbud av grävmaskiner, anläggnings- och kranbilar.



TransportCentralen Halmstad
www.transportcentralen.se
Tel: 035-19 13 00



Din expert på entreprenad!

Vill Du SYNAS här?



Kontakta oss
035-15 37 46

Ditt kompletta entreprenadföretag



- Trädfällning, även med kranbil - Dränering - Grus
- Matjord - Dikning - kantskärning - Husgrund
- Markberedning för plantering - Buskröjning
- Skogsvägar - Avlopp mm mm



070-976 45 41, 070-976 45 47
www.cisternvard.se, info@cisternvard.se



Vi utför:

**Vägunderhåll
Buskröjning
Väghyvling
Grustransporter
Snöröjning**

**Alanders
Entreprenad**

070-384 11 52, 070-584 11 53

www.alandersentreprenad.se

epost: stefan@alandersentreprenad.se

GÅ HALVA VÄGEN

Text: Barbro Zetterberg, Ordförande i Rörsberga Samfällighetsförening

– Ni stäms till tingsrätten för att svara på vad käranden yrkar och i övrigt anför i bifogade ansökan.

Ja, så stod det i det bruna kuvertet som damp ner i brevlådan hos en alldeles grön och oerfaren vägsamfällighetsordförande. En ordförande som hajade till inför den skrämmande rubriken ”Stämning”.

Saken var den att föreningen behövde bygga upp en reservfond för att finansiera en kommande ombyggnad av sina broar och belägga den sista delen av grusvägen. Dessutom hade statsmakten aviserat att halvera statsbidraget till enskilda vägar. Styrelsen ansåg därför att kassakistan behövde fyllas på och föreslog föreningsstämman en utdebitering. Stämman godkände förslaget och allt var frid och fröjd – till det bruna kuvertet anlände.

En av våra delägare gillade nämligen inte beslutet. För att stoppa utdebiteringen anförde hen att det inte stod någonting i kallelsen till föreningsstämman om någon utdebitering.

”...allt var frid och fröjd till det bruna kuvertet anlände”

Nu följde en omfattande och tidskrävande skriftväxling mellan domstolen och parterna som kunde göra även en van ordförande svettig. Som tur var hade föreningen en lagklok delägare till sin hjälp.

Drygt tio månader senare var det dags att infinna sig i domstolen. Käranden, det vill säga personen som överklagat, höll fast vid att det absolut inte kunde bli tal om att bidra med några som helst pengar till någon reservfond. Föreningen å sin sida bestred, som det heter på juristspråk, alla yrkanden från delägaren.

Domstolen föreslog förlikning genom en halverad utdebitering. Den lagkloke och föreningens ordförande överlade en kort stund för att begrunda alternativet, en fortsatt domstolsprocess. Med tanke på vad en sådan skulle kosta i tid och pengar var valet lätt. Än lättare blev det genom att statsmakten haft godheten att dra tillbaka sitt förslag att halvera vägbidraget under tiden som processen pågick. Parterna enades och alla inblandade andades ut. Inte minst den oerfarna ordföranden som nu blivit en dyrköpt erfarenhet rikare.

Sensmoral – ibland kommer en vägförening längst genom att gå halva vägen!





VÄGFAS ÄR UTVECKLAT AV SINA ANVÄNDARE. KANSKE DÄRFÖR DET ÄR SÅ ANVÄNDARVÄNLIGT?



HELÉNE HANSSON, NORRA ÅBYGGEBY
BYVÄGARS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING, EN AV
ALLA VÅRA ANVÄNDARE & UTVECKLARE.

Att låta sina användare vara med att utveckla & förbättra gör att VägFas är ett komplett program för att sköta administrationen av vägföreningar och vägsamfälligheter.

Programmet underlättar hanteringen av medlemsavgifter, fakturor, betalningar, kontaktuppgifter och allt annat som krävs för att driva en vägförening eller vägsamfällighet.

Öppna ett demokonto & upptäck hur enkelt och användarvänligt programmet är. Det blir kanske dina idéer och synpunkter som kommer göra VägFas ännu bättre. Leve utvecklingen.

Besök vagnu.se eller ring oss på 0709-73 46 10.

Prova
VägFas
gratis!