

BULLETTINEN

RIKSFÖRBUNDET ENSKILDA VÄGARS MEDLEMSTIDNING

Nr 4 – 2019 www.revriks.se

GOD JUL!

VAD HÄNDER EFTER... RALLYTÄVLINGEN?

SNÖRÖJNINGEN

SÅ HÄR SER

VERKLIGHETEN UT

FÖR VÄGFÖRENINGARNA

50 000

MER VÄG ÄN ALLA KOMMUNER



Förläng livet på din befintliga asfaltsväg!

Hos oss hittar du lösningar för att förnygra asfalten, laga potthål, försegla sprickor och förhindra stensläpp på ett kostnadseffektivt sätt. Beställ på 033-44 44 00 eller info@infracare.se. Moms tillkommer på alla priser.

Fri frakt vid beställning över 5000 kr



InfraRoad ColdAsphalt

Kallasfalt för alla asfaltsreparationer med normalt slitage. Åtgång ca 80kg/kvm

224 kr/25 kg säck,

Pallpris, 32 säckar/pall 178kr/säck



InfraRoad Xphalt 50

Reaktiv kallasfaltblandning av mycket hög kvalitet. Används där slitaget är stort och bästa livslängd önskas. Åtgång ca 80 kg/kvm **349 kr/18 kg hink**



InfraRoad Bitugrund

Bitumenklister på sprayburk. Ökar vidhäftning mot befintlig asfalt. Räcker till att grunda 2 kvm, **254 kr/600 ml flaska**



InfraRoad CoolSeal

Kall spricklagning och försegling av skarvar upp till 10 mm bredd. Räcker till ca 60 meter sprickor. **845 kr/12 kg hink**



InfraRoad Porsealer

Tunnskikt för förnygring och tätning av gammal beläggning. Ökar friktion och reducerar stensläpp. Räcker till ca 40 kvm. **1349kr/30 liters hink**



Behöver vägen förbättras eller lagas?

Vi kan hjälpa dig att förnya, förstärka eller förbättra din grusväg eller din asfalterade väg oavsett skick.

Kontakta Patrik Karltorp, 0706-90 53 72, patrik.karltorp@peabasfalt.se för mer information och kostnadsfri offert.

INFRACARE
SOLUTIONS

JORDEN RUNT

Tänk att du kör bil längs med hela ekvatorn, om det nu var möjligt. Ett helt varv runt jorden. Sedan, när du är tillbaka vid utgångspunkten, kör du ett kvarts varv till.

Då har du kört lika lång vägsträcka som REVs medlemsföreningar förvaltar. Som ni, våra engagerade styrelseledamöter bland riksförbundets dryga 12 400 medlemsföreningar, sköter om. Oftast på er egen fritid, i princip obetalt.

Svindlande när du tänker på det, eller hur?

Under senhösten passerade vi, alltså ni medlemmar, 50 000 kilometer enskild väg. Eller 5 000 mil om ni föredrar det. Landets alla kommuner förvaltar "bara" drygt 4 100 mil kommunal väg. Med andra ord tar REVs medlemmar hand om nästan 1 000 mil mer än alla kommuner tillsammans.

Inte undra på att politiker, myndigheter och andra makthavare allt oftare lyssnar på riksförbundet. Under hösten har förbundet fortsatt att försöka påverka regering och riksdag för att få fram förbättringar för våra medlemsföreningar. Frågan om enklare förvaltning av vägsamfälligheter har vi som tidigare berättat lyfts upp av riksdagen och arbetas nu med på departementet. Det satsades ännu mer pengar på enskild väghållning i höstens budget, vilket vi såklart är mycket nöjda med. Sammanlagt i år har det skjutits till närmare en kvarts miljard i särskilt

driftbidrag i budgetarna. Och så har vi jobbat hårt med fortsättningen av plogningsfrågan. I detta nummer av REV Bulletinen följer vi upp vad som hänt sedan förra vinterns diskussioner om snöröjning på enskilda vägar på sidorna 8–13 en fråga som rör upp känslor på många håll. Infrastrukturminister Tomas Eneroth har förstått att REV har många vägföreningar bakom sig och har bjudit in förbundet till möte som äger rum efter pressläggningen för detta nummer. Du kan läsa mer om det mötet på vår hemsida och i sociala medier.

Vi har även artiklar av våra experter i detta nummer. Lantmätare Monica Lagerqvist Nilsson skriver om vägföreningens ansvar för diken på sidorna 21–23 och vägingenjör Anders Lundell om arrangemang och arbete efter rallytävling på enskild väg på sidan 16–19. De tar som vanligt upp kortare frågor under Expertsidorna, tillsammans med jurist och försäkringsexpert. Glädjande kan vi också presentera vår nya vägexpert som ansluter till REV efter årsskiftet, Bengt Johansson som närmast kommer från sin anställning på Trafikverket. Läs om honom på sidan 29. Välkommen Bengt!

Men det så får jag avsluta med att önska alla våra läsare och medlemsföreningar en Riktigt God Jul! Vi ser fram emot ett 2020 fullspäckat med ännu mer framflyttade positioner för landets alla enskilda väghållare!

REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Tidningen utkommer med 4 nr/år, upplaga 15 200 exemplar.

REDAKTION

Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson
Redaktör: Anders Östberg
Redaktionsråd: Anders Lundell, Anders Östberg, Jan Ellström, Sven R. Ohlson.
Form & Layout: Sven R Ohlson
Språkgranskning: Barbro Zetterberg, Z-text

REV:s KANSLI

Riddargatan 35, 114 57 STOCKHOLM
08-20 27 50 kansliet@revriks.se
www.revriks.se

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

ANNONSER

Swartling & Bergström Media AB
Birger Jarlsgatan 110, 114 20 STOCKHOLM
08-545 160 65
www.sb-media.se, info@sb-media.se

TRYCK V-TAB Falkenberg AB

SYNPUNKTER
redaktionen@revbulletinen.se

SVERIGES
TIDSKRIFT

INNEHÅLL

Plogningsfrågan
vad har hänt sedan förra vintern?

12

Notiser	6
Plogningsfrågan	8
Vad händer efter rallytävlingen?	16
Markavvattning	21
Värens kurser	25
REVs experter	26
Krönika: Var det bättre förr?	34

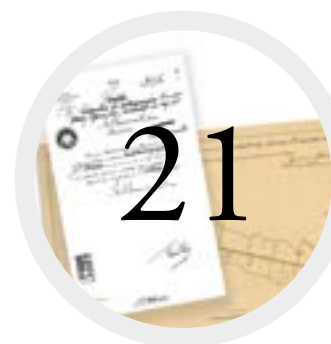
8 Vad händer efter
Rallytävlingen?



10 SÅ HÄR SER
VERKLIGHETEN UT
FÖR VÄGFÖRENINGARNA

MARKAVVATTNING

Ansvar för diken och markavvattning
– det ligger inte självklart på väghållaren!



21



NOTISER

SNÖUPPLAG PÅ ANNANS FASTIGHET FÅR LÖSAS CIVILRÄTTSLIGT

En person anmälde till kommunen att en granne år efter år skottade upp stora mängder snö på dennes fastighet. Snövallarna skadade personens häckar och staket. Kommunen och länsstyrelsen som fick ärendet på sitt bord konstaterade att ärendet får drivas civilrättsligt, en mening som nu mark- och miljödomstolen* delar.

Myndigheterna och domstolen gör bedömningen att det inte finns stöd för ett myndighetsingripande mot en granne som lägger upp snö på annans tomt vare sig i plan- och bygglagen eller i miljöbalken. Motsvarande torde alltså gälla även för en väghållare. Tillämpliga civilrättsliga regler står närmast att finna i jordabalkens grannelagsrättsliga regler och i skadeståndslagen. Det återstår nu att se om personen väljer den civilrättsliga vägen.

**Östersunds tingsrätt, mark- och miljödomstolen, 2019-09-18, mål nr P 2126-19*



LADDA NER APPEN!

REV Bulletinen finns numera som app! Allt du behöver göra för att få tillgång och sprida nyheter om enskild väghållning även till de som inte har papperstidningen är att ladda ner appen.

Fortsatt satsning på enskild väghållning

Budgeten för 2020 presenterades i september. Här kan REV konstatera att regeringen hört förbundets budskap och fortsätter sin satsning på statsbidrag till enskild väghållning. Höjningen från vårbudgeten förlängs och utökas till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022.

– Det är positivt med en fortsatt satsning på höjning av bidraget för särskild drift, säger REVs ordförande Uno Jakobsson. Men, behovet är enormt bland annat med tanke på de reinvesteringar som krävs för åtskilliga av de 4000 broarna på det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet och de övriga förstärkningsåtgärder som krävs vid införandet av BK4.

– REV kommer därför fortsätta agera för ett än högre anslag till kommande år, avslutar Uno Jakobsson.



VAL AV STYRELSE I STRID MED MANDATTIDEN

En medlem i samfällighetsföreningen klandrade stämmans beslut att omvälja hela styrelsen för ett år istället för att enligt stadgarna välja hälften av ledamöterna på ett år och hälften på två år. Trots att valet inte överensstämde med ordalydelsen av stadgarna bestämde mark- och miljödomstolen att inte upphäva beslutet*.

I föreningens stadgar regleras den mandattid på vilken ledamöter och suppleanter kan väljas. Det regleras att hälften av ledamöterna ska väljas på

ett år och hälften på två år. Syftet med denna regel torde vara att inte hela styrelsen ska avgå samtidigt för att skapa kontinuitet. Domstolen slog som utgångspunkt fast att det inte föreligger något hinder mot att välja om hela styrelsen. Fråga för domstolen var då att pröva om det faktum att hela styrelsen valdes på ett år skulle föranleda att stämmobeslutet skulle upphävas som ogiltigt. Domstolen konstaterade att stämman ställts inför två alternativ: valberedningens alternativ att hela styrelsen byttes och det beslut som klandrats att sittande styrelse valdes

om på ett år. Domstolen slog fast att även om beslutet inte är helt i överensstämmelse med stadgarnas ordalydelse, var själva syftet med stadgarna om kontinuitet uppfyllt. Beslutet var alltså enligt domstolen inte så bristfälligt att det bör upphävas. Fråga är dock om domstolen hade funnit anledning att upphäva beslutet om en helt ny styrelse hade valts på endast ett år.

*Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, 2019-09-19, mål nr F 2435-19

Förändringar i Siljansbygden

Tidigare i höst bjöd REV in ett stort antal vägföreningar runt Siljan till ett informationsmöte i Mora. Där står många vägföreningar inför faktumet att kommunen inte längre kan sköta de enskilda vägarna på samma sätt som gjorts i årtionden. Det innebär att gamla "sovande" vägföreningar kommer att behöva startas upp på nytt.

- Vi vill visa den positiva sidan av ett ideellt engagemang och vad en aktiv vägförening kan bidra med, berättar REVs ordförande Uno Jakobsson. Det var trevligt att så många engagerade kom för att träffa oss.

Representanter från bland annat Leksands kommun var på plats för att lyssna in vad folk hade för frågor och synpunkter. Även en reporter från SVT Dalarna och lokalpressen var där och intervjuade bland annat Uno.

- För en omstart krävs ofta en ny lantmäteriförrättning för att bestämma vilka fastigheter som ska vara med och vilka andelstal de ska ha, berättade han. En förrättning är ofta dyr men om kommunen är villig att betala förrättningen så är mycket vunnet.

REV efterlyser nu fler kommuner som funderar på att lägga tillbaka väghållansvaret på vägföreningarna. Hör av er till oss så kan vi bistå med kunskap och information.



50 000



MER VÄG ÄN ALLA KOMMUNER

I november 2019 passerade den totala väglängden för REVs medlemsföreningar 50 000 kilometer. Det är nästan 1 000 mil längre vägsträcka än alla Sveriges kommuner sköter tillsammans.

Den positiva medlemsutvecklingen fortsätter. Vi är mycket stolta och gla-

da över att allt fler vägföreningar väljer att gå med i riksförbundet, vilket ger oss en starkare röst tillsammans. Under 2019 har REV vuxit med över 400 medlemsföreningar.

NOTISER

Text: Anders Östberg

Plogningsfrågan

vad har hänt sedan förra vintern?

Så här inledde vi artiklarna om plogningsfrågan i REV Bulletinen nummer 4 2018: Få frågor har engagerat och upprört våra medlemsföreningar så mycket som de senaste årens problem med snöröjningen på norrländska enskilda vägar. Tidigare överenskommelser med entreprenörer har rivits upp då rädslan för stora vitesbelopp tvingar dem att tacka nej till fortsatt vinterväghållning åt vägföreningarna. Vi kan konstatera att enskilda väghållare gör allt för att trafikanterna ska få säkra vägar året om. Och att det inte skulle behövas så mycket arbete från makthavarna för att få acceptabel vinterväghållning på enskilda vägar igen.

Men vad har då hänt sedan sist? Får vägföreningarna sina enskilda vägar plogade denna vinter? REV Bulletinen följer nu upp förra vinterns stora fråga.

Vi låter REVs ordförande Uno Jakobsson börja med att kommentera hur situationen ser ut i dagsläget för förbundets medlemsföreningar:

– Trots Trafikverkets insatser med mer och tidigare utlagd information vid nya upphandlingar så kan vi konstatera att enskilda väghållare på olika håll i landet nekas teckna avtal med lämpliga snöröjare.

Ett av problemen med Trafikverkets upphandlingar är att de omfattar så stora geografiska områden, samt att det finns krav på att svarande entreprenör ska erbjuda fler tjänster än bara vinterväghållning. Det kan röra sig om belägningsarbeten eller andra typer av tjänster, vilket gör att mindre företag inte kvalificerar sig. Många lokala åkare eller maskinentreprenörer skulle säkert vilja ta uppdrag lokalt men kan då alltså inte konkurrera i sammanhanget. Åsa Andersson, samhällsbyggnadschef på Arvidsjaurs kommun, har skrivit brev till Trafikverket där hon bland annat lyfter fram svårigheterna för kommunens medborgare som bor längs med en enskild väg.

– Oplogade enskilda vägar innebär stora problem för framkomlighet av hemtjänst och uttryckande verksamheter som räddningstjänst och ambulans, säger Åsa som fortsätter:

– Trafikverket drabbas inte av någon merkostnad på grund av att entreprenören plogar de enskilda vägarna men har satt en åtgärds tid som omöjliggör en effektiv snöröjning i kommunen.

Det drabbar kommunens medborgare. I geografiskt stora kommuner med utspridd befolkning, kommer kraftigt ökade kostnader för medborgarna betyda stora svårigheter

för kvarboende. Åsa Andersson avslutar:

– Vart tog det övergripande tänket vägen som bidrar till att vi får ett fullt fungerande vägnät utan att någon ska betala mer än vad som är nödvändigt? Vad kommer att hända med landsbygden och dess medborgare?

Lennart Hellsing, Trafikverkets pressansvarige i Region Mitt, menar att frågan emellanåt förenklas och att fler parter måste ta ansvar. Trafikverket ger bidrag till snöröjning på enskilda vägar men ansvarar inte för deras upphandling av vinterväghållning, förklarar Lennart, som fortsätter:

– Betyder andra krav på snöröjningen att åtgärds tiderna på de statliga vägarna kan förlängas? undrar Lennart. Det finns idag krav på snöröjning som beräknas på trafikvolym, efter näringslivets behov, pendlingsvolym och skolskjutsar som ska in i beräkningen.

Pelle Kriström, Area Manager på entreprenören NCC, kontaktade flera vägföreningar.

– Som det nya avtalet med Trafikverket är utformat ser vi tyvärr ingen möjlighet att fortsätta på det enskilda vägnätet. Under planeringen inför den kommande vintern har vi försökt hitta möjligheter att kombinera de båda uppdragen, men vi har inte lyckats.

REVs regionansvarige i norr, Mikael Näslund, har flera exempel där underentreprenörer har sagt till vägföreningarna att de kan ploga, men har fått ta tillbaka det då huvudentreprenören då har sagt nej. Orsakerna kan variera, men oftast rör det sig om att de inblandade par-

terna är rädda för viteskraven i avtalet.

– Ofta är det små, lokala åkare som inget hellre vill än att köra sina maskiner på de enskilda vägarna när de ändå är ute på riksvägarna, men kan inte då huvudentreprenörer är osäkra på vitet, säger Mikael.

Han fortsätter:

– Fick nu för någon dag sedan även höra ifrån "min" plogtreprenör att han nu har skrivit ett avtal med PEAB att ploga ett antal allmänna vägar här omkring. Då blev han tillsagd att han inte fick ploga några enskilda vägar med deras plogutrustning, vilket gör det omöjligt i princip för honom att ploga åt vägföreningar som vår.

Trafikverkets mer noggranna kontroller av de upphandlade entreprenörerna som sköter vinterväghållningen gör att marginalerna blir snävare. Tidigare hade entreprenörerna möjlighet att ploga de enskilda vägarna i närområdet när de var ute och snöröjde på det statliga vägnätet.

– I grund och botten är det så klart positivt att Trafikverket gör bättre och tuffare uppföljningar, säger Pelle Kriström, NCC. Det leder i förlängningen till högre kvalitet i vinterväghållningen.

Staffan Eriksson, Trafikverket framhåller att ansvaret för drift och underhåll av enskilda vägar är väghållarens ansvar. Trafikverket försöker underlätta för vägföreningarna inom det mandat myndigheten har. Staffan lyfter fram två punkter:

– Vägföreningar ska få information från Trafikverket i god tid innan en ny upphandling av drift- och underhållsentreprenörer för de statliga vägarna sker. Det är oftast vid dessa tillfällen som Trafikverket ser att det kan uppstå luckor för de enskilda väghållarna att ordna med resurser för vinterväghållningen.

– Förbättringar genomförs i Trafikverkets upphandling för att ge en tydligare och tidigare signal om att vinterväghållningen av enskilda vägar är en viktig del för Trafikverket. Dock utan att Trafikverket övertar ansvaret för enskilda vägar.



Åsa Andersson
Arvidsjaurs kommun



Staffan Eriksson
Trafikverket



Helena Lindahl
Riksdagsledamot C

En som har engagerat sig mycket för vägföreningarna som drabbats är riksdagsledamoten Helena Lindahl, C. Hon säger så här:

– Här har byråkratin satt upp hinder för landsbygdsboende. Jag är beredd att gå så långt att jag anser att det leder till en direkt fara för människor som drabbas och det kan helt omöjligt vara meningen att statliga myndigheter ska arbeta på det sättet. Vem tar ansvar om ambulansen inte tar sig fram och följderna blir katastrofala?

– Det är oacceptabelt att vägföreningar, som faktiskt betalar för sin snöröjning, fått sina kontrakt uppsagda. Det kan ju inte komma som en chock för någon att det snöar här uppe, konstaterar Helena.

Helena menar att ansvarige minister Thomas Eneroth inte har tagit sitt ansvar och fortsätter:

– Föga förvånande har absolut ingenting hänt och istället har REV fått dra ett enormt lass för att försöka pussla ihop en lösning tillsammans med Trafikverket och entreprenörerna. Det har, så här långt, inte burit frukt.

Eneroth har nu bjudit in bland annat REV till möte i plogningsfrågan som hålls efter pressläggningen för denna tidning. I inbjudan står det bland annat att Eneroth vill "bjuda in till ett dialogmöte där vi tillsammans följer upp vad som har gjorts och kommer behöva göras för att vi ska stå väl rustade inför den kommande vinterns utmaningar och skapa goda förutsättningar för en fungerande snöröjning."

– Staten bör ta ett större ansvar för att man skall kunna bo och verka i hela landet. Det bör inte vara förbehållet plånbokens storlek att kunna bo kvar längs en enskild väg i glesbygd, avslutar REVs ordförande Uno Jakobsson.

Nu hoppas vi, efter allt arbete som både Riksförbundet Enskilda Vägar och andra engagerade människor både lokalt och på nationell nivå, att REV Bulletinen inte behöver göra samma reportage om ett år igen. Plogningsfrågan måste komma till en lösning.

Text: Anders Östberg

SÅ HÄR SER VERKLIGHETEN UT FÖR VÄGFÖRENINGARNA

Under tiden som makthavarna och storföretagen diskuterar vem som är boven i dramat kämpar våra vägföreningar med att hitta lösningar i sin vardag. Vi har pratat med två engagerade enskilda väghållare som här berättar hur de ser på plogningsproblematiken.



SÅ HÄR SER
VERKLIGHETEN UT
FÖR VÄGFÖRENINGARNA

Intervju Solbritt Pettersson

I Dikanäs, Vilhelmina kommun, är Solbritt Pettersson kassör för Kanans VS. Deras 4,5 kilometer långa grusväg har både fastboende och fritidsstugor som behöver regelbunden snöröjning. Solbritt säger:

- I över 50 års tid har det fungerat perfekt men någon idiotisk bestämmelse, som gör att åkarna kan åka på böter om dom samkör enskilda vägen samtidigt som den allmänna vägen, gör det omöjligt för oss att hålla vägen 100 procent farbar på vintern.

- Den enda entreprenören som finns i vårt område har lovat att ploga vår väg när de fullföljt plogningen av de allmänna vägarna, fortsätter Solbritt. Problemet är att de inte får ploga vår väg i samband med den allmänna vägen utan måste åka tillbaka för att sedan vända om och köra 2 mil enkel väg för att ploga våra 4,5 kilometer. Man kan ju räkna ut att snöar det väldigt mycket och de ska ta alla allmänna vägar först, samt ha den vila som de ska ha, så finns det inte så mycket tid över till vår lilla väg. De måste alltså köra 4 mil extra som är både tidskrävande samt inte speciellt miljövänligt.

Solbritt Pettersson fortsätter berätta om villkoren för deras medlemmar. De har flera fasta boende längst in efter vägen som inte vågar bo där permanent under vintern eftersom de inte kan vara säkra på att ta sig till jobbet. Styrelsen för vägföreningen har också en oro för

att den bristande snöröjningen leder till att många ställer sina bilar längs med vägen.

- Om stugägare inte kan ta sig till sina hus kommer de troligtvis att parkera bilen på vägen och köra skoter till stugan, vilket antagligen kommer att bli ett väldigt kaos, berättar hon.

Plogningen har från och med förra året försämrats katastrofalt. Då hade föreningen en överenskommelse med ett åkeri att de skulle ploga en dag i veckan, vilket inte var en bra lösning varken för vägföreningen eller åkeriet. Och andra åkerier som kan sköta föreningens snöröjning är det mycket svårt att hitta. Solbritt avslutar:

- Höjt bidrag är ingen lösning för oss när vi inte har någon att betala till, det borde gå att göra undantag på de ställen där det inte finns flera entreprenörer att välja på. Vi vill ha det som det var och vi betalar ju faktiskt själva vår snöröjning.



Text: Anders Östberg

Intervju Jonny Finli

Förra året intervjuade vi Jonny Finli från Brynjugårds Vägörening i Ragunda kommun i Jämtland som berättade hur han själv fick lösa snöröjningen med hjälp av sin gamla traktor och en snöslunga.

Föreningen befarade i följande en kostnadsökning för sin vinterväghållning med cirka 600 procent, eftersom deras entreprenör inte längre fick ploga deras enskilda väg i samband med att de plogade den allmänna vägen som gick förbi dem. Då skulle entreprenören få cirka 2,5 mils tomkörning till deras väg, vilket ger sammanlagt 5 mils tomkörning för den drygt kilometer långa enskilda vägen. Så företaget tackade nej till Jonny och Brynjugårds VF. Konsekvensen blev att hushållen längs med den enskilda vägen inte hade någon inhyrd snöröjning, utan Jonny fick själv hålla vägen farbar med sin traktor samt en inhyrd hjullastare vid större behov. Vi ringde upp Jonny inför denna vinter och frågade hur det ser ut i år:

- I år står jag fortfarande på ruta noll, säger Jonny, vi har fortfarande ingen som kan ploga åt oss. Jag gör det mesta själv.

- Säg att det händer mig något, eller att jag kanske vill åka bort någonstans under vintern, funderar han, då finns det ingen som kan ta ansvar för att eventuella ambulanser eller andra kan ta sig fram.

Jonny är en person som tar tag i saker på egen hand, som så många andra som bor längs med enskilda vägar. Men även han funderar över att ha så mycket ansvar som vilar på hans axlar:

– Mor min har hemtjänst, de kommer på besök 4–5 gånger per dygn, berättar Jonny, och då mäs-

te det vara plogat även mitt på natten. Så jag har egen jour dygnet runt om det snöar, samtidigt som jag har ett jobb att sköta.

Den långsiktiga lösningen hoppas han kommer vara att Trafikverket tar sitt ansvar. Men allt beror inte bara på Trafikverkets upphandlingar, menar Jonny, utan även de stora entreprenörsföretagen försvårar för vägföreningarna:

- Jag frågade åkaren som kör förbi och plogar den statliga vägen som underentreprenör åt Svevia om vi kunde leja honom för vår väg. Han sa först att det borde gå, han hade tid och möjlighet – först skulle han bara förankra med Svevia. En vecka senare ringde han uppskakat tillbaka och bad om ursäkt: han fick inte använda Svevias utrustning på enskilda vägar då de var rädda för att han skulle köra sönder plogutrustningen. Som om vår väg skulle vara sämre.

- Även om jag hade haft 60 000 kr till snöröjning skulle det inte fungera, ingen kan hjälpa oss ändå. De stora företagen skyller på vitet, men det verkar som de helst bara vill spara på plogutrustningen.





Beläggningdags? - Vi har lösningen!

Vägar åldras, slits och tar stryk. Tankbeläggning är en kostnads- och miljöeffektiv metod för att snabbt och enkelt återställa vägar och gator som drabbats av tidens tand. Tankbeläggning fungerar även utmärkt som slitlager på både gamla och nya vägar.

Hur ser din väg ut?

Varje år underhåller vi på Skanska Tankbeläggning drygt 5 miljoner kvadratmeter vägyta över hela landet. Vad kan vi göra för din väg? Är den belagd eller grusad? Behöver den ytbehandling, infräsning, förstärkningsåtgärder eller justering av ojämnheter? Vi arbetar med:

- **Y1B** – ytbehandling på tidigare belagda vägar
- **Försegling** – förnygringsbeläggning
- **IM** – förstärknings- och justeringsbeläggning
- **IMT** – förstärknings- och justeringsbeläggning med en extra ytbehandling. Perfekt för enskilda vägar.
- **Djupfräs** – vid bärighetsproblem har vi lösningen för att förstärka belagda vägar och grusvägar.

Vi har rätt kunskap för att ta fram den bästa lösningen för just din väg. Slå gärna en signal för mer information, offertförslag eller om du bara har en fråga. Observera: Flera av våra beläggningåtgärder är bidragsgrundande. Kontakta oss, så berättar vi mer.

Sök på "vägföreningar" på www.skanska.se för att läsa mer!

Kontakta
oss för mer
information om
kostnadseffektivt
vägunderhåll

Karin Rundgren
Mail: karin.rundgren@skanska.se
Tel: 010-448 78 02
Erik Hassellund
Mail: erik.hassellund@skanska.se
Tel: 010-448 46 62

SVEVIA

Expert på beläggningåtgärder för enskilda vägar



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

- **Ytbehandling (Y1)**
- **Indränkta 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 beläggningsarbeten.

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

Kontakta oss på Svevia

Västra Götalands län, Jönköpings län,
Hallands län, och Skåne län

John Larsson

john.larsson@svevia.se / 073 - 534 82 82

Uppsala län, Dalarnas län, Gävleborgs län och
Västernorrlands län

Hans-Anders Jonhans

hans.jonhans@svevia.se / 070 - 982 00 21

Örebro län, Värmlands län och Västmanlands län

Claes Widlund

claes.widlund@svevia.se / 070 - 223 56 06

Stockholms län och Södermanlands län

Björn Henriksson

bjorn.henriksson@svevia.se / 070 - 299 00 68

Kronobergs län

Peter Karlsson

peter-i.karlsson@svevia.se / 070 - 314 95 13

Östergötlands län, Kalmar län och Blekinge län

Sebastian Johansson

sebastian.johansson@svevia.se / 070 - 437 21 09

SKANSKA

www.skanska.se

VAD HÄNDER EFTER... RALLYTÄVLINGEN?

Text & foto: Anders Lundell
Foto: Anders Asplund

Trollsprinten 2019

I slutet av september hade REV-Bulletinens ut-sända möjlighet att besöka Nylund-Västtorp Vägsmöjlighet utanför Vingåker i Söderman-land. Här kunde vi få chansen att se vilka skador som kan uppstå och hur återställning går till i praktiken. Föreningen hade upplåtit sin väg till Katrineholms Motorklubb och SMK Vingåker för att köra Trollsprinten, en rallytävling med allt från Ungdomsklass till 4WD (fyrhjulsdrivet) med A-licensförare

- Tävlingen körs i fem tidtagna specialsträckor, berättar Oskar Larsson som är banchef för klubben. Innan tävlingen besiktigar vi sträckorna tillsammans med vägföreningarna för att se hur skicket är och identifiera punkter där vägen skulle kunna ta extra stor skada när man kör. Till exempel sätter man ut ensilagebalar eller sidomarkeringskärlar ("sergeanter") för att förhindra att bilarna genar i en kurva där en vägtrumma sticker fram.

- Generellt vill förarna gärna köra ner lite i diket i innerkurvorna för att få "häng" och lite bättre grepp,

men det sliter extra mycket på vägen fortsätter Oskar. Om det är mycket gräs i diken vägar inte förarna göra det för då finns risken att köra på en sten och skada bilen. Om det däremot är nydikat, som det är på en kortare bit av dagens sträckor, så går det åt mycket sergeanter.

- Jag har kört rally i 50 år och jag tycker att vägföreningar som låter oss köra på sina vägar ska få en väg som är 5-10 % bättre efter tävlingen, säger Krister med startnummer 40, när vi får en kort pratstund med honom i pausen mellan specialsträcka 3 och 4 i depåområdet vid Trollåsens Motorbana.

Tillstånd, avstängningar och säkerhet

Regelverket för arrangerandet av rallytävlingar finns i föreskrifter utgivna av Transportstyrelsen. Som arrangör måste motorklubben bland annat upprätta trafikanordningsplan och informera räddningstjänsten. Det är också motorklubben som ansvarar för säkerhetsavstängningar och information till allmänheten i området. Alla boen-

de har fått information i brevlådorna i god tid och innan en sträcka stängs av åker funktionärer runt och sätter upp avstängningar.

Ljudet är stundtals öronbedövande när bilarna passerar och gruset sprutar ordentligt. Snitthastigheten för vinnaren i dagens tävling låg på lite drygt 100 km/tim vilket enligt banchefen innebär en topphastighet på någonstans mellan 180 och 200 km/tim. Det förekom en del avåknningar som orsakade skador på diken och vägkanter.

Bra återställning utlovad

Innan tävlingen hade vägföreningen kommit överens med motorklubben om att få vägen hyv-lad och därefter grusad med 60 ton grus på den sträcka (ca 4 km) av föreningens väg som användes för tävlingen, berättar Henrik Widén, kassör i vägföreningen.

- Men direkt efter att tävlingen var genomförd gjorde vi en snabb besiktning som visade att vägen hade hållit ganska bra. Vi nöjde oss därför med att sladda vägen två gånger och fick på så sätt

VAD HÄNDER EFTER RALLYTÄVLINGEN?

till den riktigt bra. På ett par ställen behövdes punktinsatser i ytterkurvor för att gräva upp grus som sprutats ner av sladdande bilar. Några dagar senare beställdes grusningen av motor-klubben. Vi tyckte att det var viktigt att medlemmarna skulle se ett tydligt samband mellan tävlingen och återställningsgruset, fortsätter Henrik.

På tävlingsdagen var alla nöjda med hur det hade gått men för att följa upp hörde redaktionen av sig till vägföreningen igen två veckor efter tävlingen.

- Vi har frågat runt bland medlemmarna men det har bara varit positiva erfarenheter efter rallyt och det blev faktiskt ett plus för föreningen, meddelar Henrik.



Rally på enskild väg

Som vi berättade om i REV Bulletinen nr 3 2017 går det bra för en vägförening att ge tillstånd till rallytävling på föreningens väg. Det finns rättsfall som konstaterat att det går bra om vägen återställs på ett fint sätt till åtminstone den standard vägen hade innan, helst bättre. Under sådana förutsättningar får även medlemmarna tåla att vägen är avstängd några timmar för tävlingen.

Det är lämpligt att fatta ett sådant beslut på en föreningsstämma och då också ge styrelsen i uppdrag att utforma detaljerna tillsammans med motorklubben, riktlinjer och avtal finns att tillgå hos Svenska Bilsportförbundet.

Håll utkik på vår Youtubekanal efter en ny film om Rallytävling på enskild väg.





Nyfiken på hur ni kan öka trafiksäkerheten i ert område?

Kontakta oss eller någon av vägföreningarna som köpte en Pacetell under 2018. Här har du ett axplock:

TACK TILL: Rörmustvägens Vägsamfällighet, Tylösands Vägförening, Saltarö Vägförening, Samfällighetsförening Gärdet-Bäcken, Stala-Hoga Samfällighetsförening, Norra Aröds Vägsamfällighet, Mälby Samfällighetsförening, Myggenäs Väg och Samfällighet, Kärrdalens Väg och Samfällighet, Kallarebergets Samfällighetsförening, Lerdal-Gärdebyns Vägförening, HSB BRF Stampgatan i Gbg, Fågelviks Samfällighetsförening,

Gamla Köpstads Samfällighetsförening, Almösunds Vägförening, Sandareds Vägförening, Björkviks Tomtagareförening, Råhagens och Bråtåsv Samfällighetsförening, Tegelfjälls Samfällighetsförening, Rörmustvägens Vägsamfällighet, Gottskär-Dragets Samfällighetsförening, Höllvikens Vägförening nr 2, Vreta Ytternäs Vägförening, Brevik-Lerviks Vägförening, Stråvallastrands Vägförening, m. fl.

Medlem i
REV, då får ni
alltid 10%
rabatt vid
order.

PACETELL ORIGINAL
17 900 kr

Moms tillkommer men frakt ingår.

Levereras komplett med batteri och batteriladdare, monteringsplatta, stolpfästen, skruv-lås och monteringsanvisning. På listan över extratillbehör finns bl a solceller och enlogg som lagrar hastigheten på fordonen.

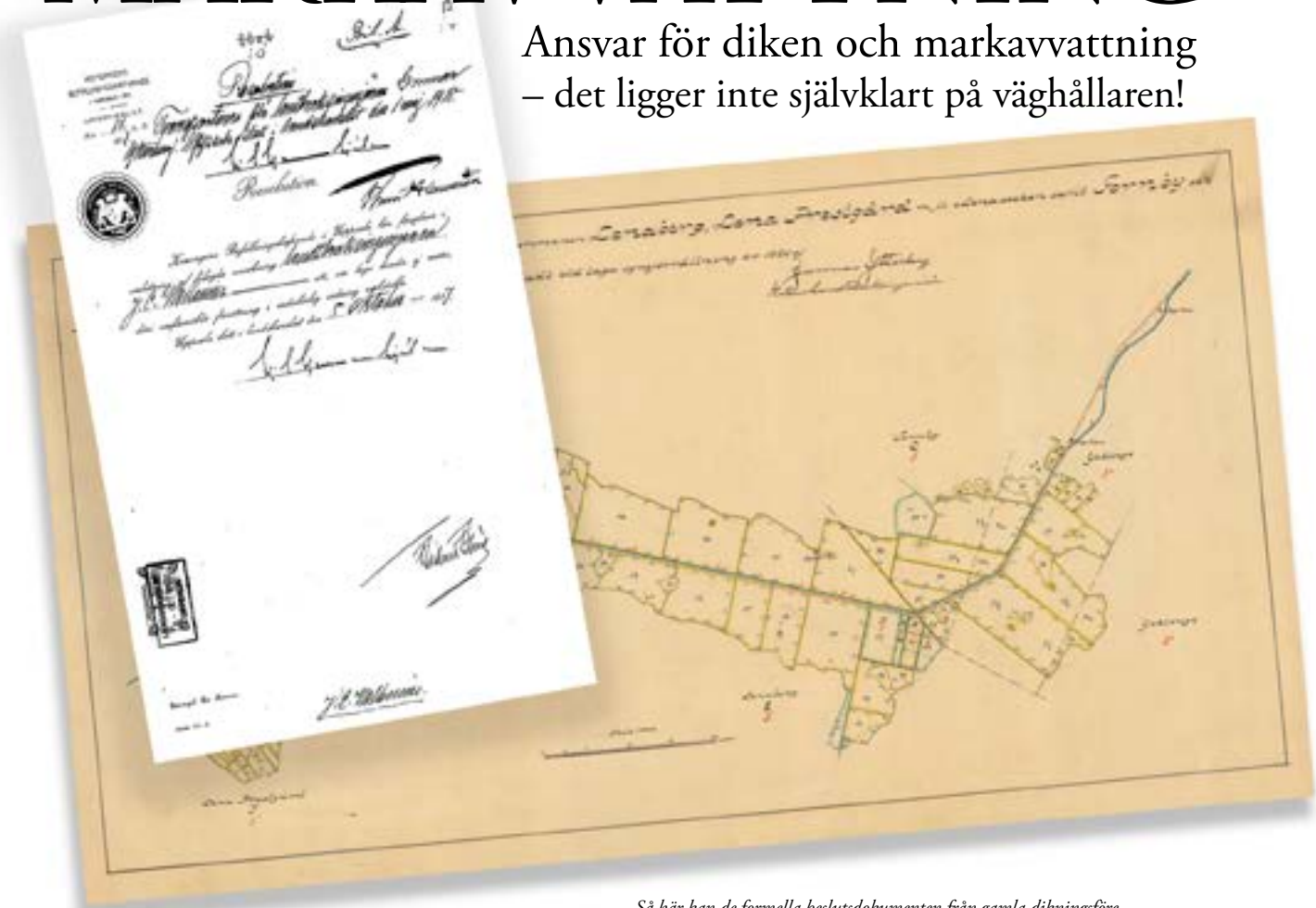


Gå in på pacetell.se eller ring oss på 031-15 01 91 så berättar vi mer!

Text & Monika Lagerquist Nilsson & Anders Lundell foto: Anders Lundell

MARKAVVATTNING

Ansvar för diken och markavvattning – det ligger inte självklart på väghållaren!



Så här kan de formella beslutsdokumenten från gamla dikningsföretag se ut, språket kan vara gammalt och handstilen svårsläst.

Det förekommer att väghållaren får propäer från olika håll om att fixa diken och trummor, exempelvis för att avrinningen inte är tillfredsställande eller att områden översvämmas vid höga flöden. Innan en väghållare tar på sig ansvaret för detta är det bra att kolla upp ett par saker, dels vad som står i gällande anläggningsbeslut, dels om det kan finnas någon annan som är ansvarig för diket eller trumman. Det är nämligen ovanligt att en väghållare är ansvarig för markavvattningen, utan ansvaret begränsas oftast till att hålla vägen torr och körbar. Det vill säga, ansvaret begränsas till de diken som ingår i vägområdet, de diken som löper längs med vägen. Ska väghållaren även ha ansvar för annan typ av avvattning ska det tydligt framgå av gällande anläggningsbeslut. Det kan också vara så att området omfattas av ett "dikningsföretag" som ansvarar för att hantera markavvattningen för området.

Dikningsföretag har använts under lång tid i Sverige, främst under perioden 1850 till 1950. Syftet var vanligtvis att genom dikning eller andra åtgärder föra bort vatten från ett område för att förbättra möjligheterna till bra avkastning från jordbruk eller skogsbruk. Under andra delen av 1900-talet ökade kun-

skapen om betydelsen av biologisk mångfald i och kring "sumpmarker", vilket fick till följd att nya tillstånd för markavvattning nu är svårare att få. Liksom för vägar så är det viktigt att man samarbetar när det gäller markavvattning, diken måste ju oftast gå över flera olika fastigheter för att avvattningen ska fungera från startpunkten vid till exempel en täckdikad åker ut till den avslutande recipienten (sjön, havet eller dylikt). Under åren har det därför utvecklats regler för att hantera markavvattning som berör flera fastigheter. Samhället hade också ett stort intresse av att det fungerade eftersom det över tiden har funnits behov av väl fungerande jordbruksmark. Lagsstiftningen och när man behöver tillstånd för markavvattning har varierat. I dag regleras frågorna av dels miljöbalken (11 kapitlet), dels den så kallade restvattenlagen (lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet), se faktaruta.

Om dikningsföretaget är bildat för länge sedan och för ett syfte som kanske inte längre är aktuellt, kan det hända att det inte längre är känt av vare sig delägarna eller de boende och verksamma i området. Den ansvariga markavvattningssamfälligheten har slutat sköta de diken som ingår och exploatering kan ha

gjort att funktionen inte längre är tillfredsställande. Om denna situation har uppstått är det lätt hänt att man vänder sig till väghållaren eller vägföreningen som annars är den gemensamma organisation som finns i området. Föreningen kan dock inte ta på sig att hantera även dessa uppgifter, det utgör oftast främmande verksamhet och ligger inte inom föreningens ansvarsområde. Det gäller då att istället försöka ”väcka upp” den ”sovande” markavvattningssamfälligheten. Ett problem i sammanhanget är att det kan vara svårt att få tag i information om själva anläggningen och vilka fastigheter som

Ett dike som fungerar dåligt kan göra att vägföreningen ställs inför problem:

VEM SKA SKÖTA DIKET?

(foto: Lef Kronkvist)

ingår i samfälligheten. Information kan finns elektroniskt hos länsstyrelsen (översiktskartor och vattenarkivet) och Lantmäteriet (Historiska kartor) och det är bra att börja leta där, se även faktaruta.

Markavvattningssamfälligheten har ansvar för att underhålla vattenanläggningen, det vill säga att se till att diken är rensade, att trummor och andra tekniska anläggningar fungerar så att vattenanläggningens funktion säkerställs. Länsstyrelsen är tillsynsansvarig myndighet för vattenverksamhet.

Ett dikningsföretag (markavvattningssamfällighet)

fungerar ungefär som en samfällighetsförening. Man har ett tillståndsbeslut, utlåtande eller dom som beskriver själva anläggningen eller dikningsföretaget, det vill säga vilka diken, rör och andra anordningar som ingår, vilka flöden som gäller, dimensioner och tekniska utförande etc. Dessutom finns kartor och ritningar som visar belägenhet, djup etc. samt kostnadsfördelningslängd som redovisar vilka fastigheter som ingår och hur kostnaderna ska fördelas mellan berörda fastigheter. För förvaltningen av anläggningen gäller antingen delägarförvaltning, för eningsförvaltning eller sysslo-

man

Väl fungerande diken är ofta ett vackert inslag i kulturmiljön.

(foto: Anders Lundell)

(för samfälligheter tillkomna enligt 1879 års lag). Reglerna i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter gäller för många av de verkssamma markavvattningssamfälligheterna.

Om man behöver aktivera en gammal markavvattningssamfällighet måste man få reda på de fastigheter som deltar och försöka få ägarna till dessa att starta upp verksamheten igen. Ofta har fastighetsindelningen ändrats sedan markavvattningssamfälligheten bildades och vilka fastigheter som deltar och dess andelstal kan behöva justeras. Detta kan ske genom överenskommelser, men ibland behöver en omprövning ske.

Det kan även ha skett förändringar i markanvändning och i anläggningens utförande som gör att tillståndet för markavvattningen behöver omprövas. Ett exempel på när omprövning kan vara nödvändig är när en vägtrumma byts ut och får annan dimension, djup eller vattenflöde. Nybyggnad eller ombyggnad av vägar är en vanlig orsak till att vattenverksamheten behöver omprövas. Diken kan behövas läggas om, vägtrummor behöver anläggas och avvattning av själva vägen kan behöva ske till diken. Även väghållaren kan ha nytta av anläggningen och kan därmed behöva ha andelstal i markavvattningssamfälligheten. En omprövning hanteras av mark- och miljödomstolen. Det kan också vara så att den förändrade markanvändningen har gjort att markavvattningssamfälligheten inte längre behövs och kan avvecklas. Om ägarna inte längre behöver anläggningen och vill befrias från ansvar, kan de ansöka om att anläggningen rivs ut. Det är då viktigt att återställandet sker så att inte någon fastighet skadas och så att inget framtida underhåll behövs av diken med mera.

En bra skrift (som också har använts som underlag för den här artikeln) är LRF:s informationsskrift ”Äga och förvalta diken och andra vattenanläggningar i jordbrukslandskapet” Den finns tillgänglig på deras hemsida och innehåller mycket bra information om man är berörd av ett markavvattningsföretag.

Några begrepp

Vattenverksamhet – t.ex. dikning, vattenavledning, markavvattning.

Vattenanläggning – resultatet av vattenverksamheten är en vattenanläggning (det vill säga diken, invallningen, tekniska anordningar som behövs för funktionens skull etc.)

Dikningsföretag – begrepp som användes i äldre lagstiftning för det vi idag kallar vattenverksamhet. Ofta kallades både själva projektet och anläggningen samt den samfällighet som bildades för att sköta anläggningen ”företag” (dikningsföretag, torrlägningsföretag etc.).

Markavvattning – enligt lagens definition är det markavvattning om avvattningen (genom till exempel diken eller invallning) sker för att ”varaktigt öka en fastighets lämplighet”. Det innebär att om ett dike fördjupas eller breddas med syfte att öka dräneringsdjupet och öka markens lämplighet för till exempel odling eller vägbyggnad så är det fråga om markavvattning. Underhåll av ett dike för att återställa dess ursprungliga kapacitet är inte markavvattning (och inga nya tillstånd behövs).

Samfällighet – till exempel markavvattningssamfällighet, den organisation som skapade anläggningen och har ansvar för att förvalta den.

FAKTA

Dikning före 1880 – Regler för dikning fanns redan i de gamla landskapslagarna, bland annat fanns regler om dikessyn två gånger om året, och statliga anslag och lån har givits till dikningsåtgärder. Det kan finnas dikningsföretag kvar från den tiden. Akter kan finnas i Landsarkiven och i Riksarkivet, underavdelningen Väg- och vatten.

1879 års dikningslag – Här lades grunden för dagens lagstiftning med regler om avledning av vatten som berör flera fastigheter och regler kring samverkan om man inte kan komma överens om nyttan, utformningen eller underhållsansvaret. Ett stort antal dikningsföretag har tillkommit enligt denna lag. Akterna finns hos Lantmäteriet och kan finnas tillgängliga på hemsidan, historiska kartor.

1918 års vattenlag (”äldre vattenlagen”) omfattade torrläggning, vattenavledning och invallning. Om flera fastigheter var berörda så kunde Länsstyrelsen, efter ansökan, utse förrättningsman som genomförde förrättningen. Resultatet redovisades i utlåtande, kartor, kostnadsfördelningslängd etc. Ägarna till deltagande fastigheter utgör en samfällighet. De flesta av dagens vattenanläggningar har tillkommit med stöd av lagen. Akterna finns hos länsstyrelserna och kan vara publicerade på deras hemsidor.

1983 års vattenlag (”vattenlagen”) – Begreppet markavvattning införs (ersätter torrläggning). Ansökan till förrättning sker hos Länsstyrelsen och resulterar i ett tillståndsbeslut. Ägare till fastigheter för vilka markavvattning medför nytta ska delta i företaget och de utgör en samfällighet för utförande och drift. Akterna finns hos länsstyrelserna och kan vara publicerade på deras hemsidor.

Naturvårdslagens 18c och 18d §§ - Den 1 juli 1986 införs en ovillkorlig tillståndsplikt för markavvattning i hela Sverige och den 1 augusti 1991 införs ett förbud mot markavvattning söder om Dalälven. Syftet är att bevara kvarvarande våtmarker. Det blir svårare att få tillstånd till markavvattning.

11 kap. miljöbalken och lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (”restvattenlagen”) – 1998 flyttades vissa av reglerna över till miljöbalken medan vissa regler finns kvar i den så kallad restvattenlagen. Förrättningsförfarandet ersattes av en administrativ prövning av länsstyrelsen. Omprövning av befintliga markavvattningssamfälligheter ska ske vid mark- och miljödomstolen. Ytterst få markavvattningssamfälligheter tillkommer i dag. Akterna finns hos länsstyrelserna (nya) och hos respektive mark- och miljödomstol (omprövningar) samt som kopia hos länsstyrelserna.



Finncont® Sandlådor för halkbekämpning

Finncont® Sandlådor är starka och byggda för att klara den svenska vintern.
Storlekar: 220 l och 600 l. **Vinterkampanj: Köp 4 betala för 3!**

FÖR MER INFORMATION KONTAKTA

Louise Halkjaer, Area Sales Manager
0731 43 47 92 | lhr@finncont.com | www.finncont.se

FINNCONT
CONTINUITY

DE 100 FÖRSTA SOM BESTÄLLER WEBBVÄG

FÖRE ÅRSSKIFTET FÅR WEBBVÄG FÖR 1000,- FÖRSTA ÅRET
OAVSETT STORLEK PÅ FÖRENINGEN



ADMINISTRATION OCH BOKFÖRING I ETT OCH SAMMA PROGRAM

sales@matriset.se | 073 425 52 89

matriset.se

VÅRENS KURSER 2020

FÖR STYRELSELEDAMÖTER I VÄGORGANISATIONER

Vi har lyssnat på våra medlemsföreningar och utvecklat våra kurser. Vi har döpt om kurserna för att ge en bättre bild av vad de innehåller. Medlemmar betalar ett lägre pris och att delen om lantmäteri är mer anpassat för styrelsemedlemmar i en vägsamfällighet och/eller vägförening.

KURSAVGIFTER

Deltagare från våra medlemsföreningar: 720 kronor
Övriga deltagare: 950 kronor

I vår kommer **Grundkurs** i enskild väghållning (tidigare Kurs 1) se något annorlunda ut. Då Lantmäteriet valt att inte längre bidra med sin kunskap tillsammans med REV och Trafikverket kommer riksförbundets lantmätare Monica Lagerqvist-Nilsson vara med vid varje kurstillfälle. Denna kurs ger dig som styrelseledamot i en vägförening en bra grund att stå på i arbetet med din förening. Du får bland annat lära dig om förrättning, regelverk, grunderna i föreningskunskap, vägteknik samt TRVs bidrag.

Fördjupningskurs i enskild väghållning fokuserar något mer på vägteknik samt juridiska frågor som kan vara viktiga för dig som enskild väghållare. På denna kurs fördjupar vi oss i aktuella frågor samt har tid för diskussion bland deltagarna.

GRUNDKURS I ENSKILD VÄGHÅLLNING

Ort	Datum
Uddevalla	10 mars
Ljusdal	19 mars
Stockholm	25 mars
Luleå	15 april
Säffle	21 april
Ängelholm	28 april
Kalmar	12 maj
Jönköping	13 maj

FÖRDJUPNINGSKURS I ENSKILD VÄGHÅLLNING

Ort	Datum
Lidköping	4 mars
Västerås	5 mars
Hudiksvall	4 maj
Stockholm	5 maj

MEDLEMMAR
720kr
KURSMATERIAL INGÅR



REVs EXPERTER

VAD HAR MEDLEMMAR I REV FÖR ANSVARSFÖRSÄKRING OCH HUR GÄLLER FÖRSÄKRINGEN?

I medlemskapet ingår två typer av ansvarsförsäkringar:

- Allmän ansvarsförsäkring för sak- och personsskada. Försäkringsbeloppet är 10 mkr per skada och 20 mkr per försäkringsår. Exempel kan vara om någon halkar på föreningens mark och skadar sig och där- efter kräver ersättning från föreningen.

- Styrelseansvarsförsäkring för ren förmögenhetsskada. Försäkringsbeloppet är 2 mkr per skada och år. Försäkring gäller för personligt skadeståndsansvar för ekonomisk skada som styrelseledamot kan bli ansvarig för enligt till exempel lagen om ekonomiska föreningar eller stiftelselagen. Med ren förmögenhetsskada menas ekonomisk skada som uppkommer utan att det finns något samband med en person- eller sakskada. Ofta grundar sig krav på att någon (vanligtvis medlem i föreningen) anser att styrelsen brustit i förvaltningen av föreningen.

Hur ser processen ut vid en ansvarsskada? För att göra en anmälan krävs att någon framställer ett ersättningskrav mot föreningen som överstiger självrisken, kravet kan framställas muntligen eller skriftligen (även om skriftligen är att föredra).

Ett vanligt missförstånd är att ansvarsförsäkringen gäller oavsett hur skadan har uppstått men så är inte fallet. Syftet med försäkringen är att ersätta föreningens skadeståndsskyldighet enligt gällande lag-

stiftning. Detta innebär att vi som försäkringsbolag blir föreningens juridiska ombud i förhandling med den som kräver ersättning och det åligger vanligtvis den som kräver ersättning att påvisa föreningens skadeståndsskyldighet. För att kunna åläggas med skadeståndsskyldighet krävs normalt att skadan orsakas avsiktligt eller genom vårdslöshet samt att det finns ett tillräckligt starkt orsakssamband mellan den skadebringande handlingen och den uppkomna skadan.

Försäkringen omfattar skador till följd av vårdslöshet men undantar skador som orsakas uppsåtligt eller avsiktligt eller genom grov vårdslöshet.

Om en förening har gjort allt i sin makt och uppfyllt sina förpliktelser beträffande exempelvis snöröjning finns det trots allt ändå en risk att en person halkar, skadar sig och kräver föreningen på ersättning. I ett sådant fall där vi efter utredning gör bedömning att föreningen inte varit vårdslös, bestrider vi kravet för föreningens räkning. Är motparten av en annan åsikt kan det hända att ärendet avgörs i domstol, i sådant fall företräder vi föreningen i rättegången. Vid krav som överstiger självrisken och omfattas av försäkringen innefattas flöjande av försäkringen:

- utreda om skadeståndsskyldighet föreligger
- förhandla med den som kräver skadestånd
- föra den försäkrades talan vid rättegång eller skiljemannaförfarande och

därvid betala de rättegångs- eller skiljemannakostnader som den försäkrade åsamkas eller åläggs att betala och som denne inte kan få ut av motpart eller annan samt

- betala det skadestånd som den försäkrade är skyldig att betala.

Det är ovanligt att ärenden avgörs i domstol då våra jurister i samband med skadereglering gör en bedömning vad som är skäligt utifrån gällande lagstiftning och den specifika händelsen.



Fredrik Sohlin
Länsförsäkringar Stockholm
fredrik.sohlin@lansforsakringar.se

FRÅGA VÄGINGENJÖREN VARFÖR BLEV VÅR GRUSVÄG SOM EN TVÄTTBRÄDA I SOMRAS?

Tvättbrädsmonster med regelbundna raka dalar och toppar tvärs över körbanan gör det inte roligt att köra på vägen. Hur kommer det sig att sådana uppstår? Vanligen beror det på att det finns ett överskott av sand i slitytan, och det kan i sig ha flera olika orsaker:

- Grövre grus har spräckt åt sidan när fordon passerar i hög fart.
- De allra finaste materialet har dammat bort på grund av att vägen inte har saltats.
- Väghyveln har kört för fort, vilket kan krossa stenmaterialet.
- Vägen har hyvlats för många gånger utan att ha grusats.

- En alltför torr väggropp.
- Acceleration på en viss sträcka, särskilt i uppförsbackar.

För att veta hur man ska åtgärda vägen kan det vara bra att låta göra en laboratorieanalys på en del av slitlagergruset från den aktuella sträckan och på så sätt få reda på vilka kornstorlekar det är brist på. Ofta visar en analys av en tvättbrädeväg att det är brist på lite grövre material och en vanlig åtgärd kan därför vara att tillsätta grus i storleksintervallet 8–12 mm.

Djuphyvla sedan vägen och var tydlig med direktiven till hyvelföraren att inte köra snabbare än 4–6 km/tim. Fukthal-

ten i gruset måste också vara bra, hyvla gärna dagen efter ett normalt regn. Om det inte har regnat nyligen måste man vattna vägen innan den hyvlas, annars binder inte gruset ihop snabbt nog. Tänk också på att skapa en bombering med ett tvärfall på 3–5 procent (3–5 centimeter per meter). Efter hyvlingen bör man dammbinda vägen och packa ytan med en vält. Om man använder en lastbil för att packa ytan så måste den köra flera gånger och inte i samma hjulspår hela tiden.



Anders Lundell
Väg- & trafikingenjör, REV
anders.lundell@revriks.se



Tänk också på att skapa en bombering med ett tvärfall på 3–5% (3–5 centimeter per meter).



Regionansvarig Väst

Regionansvarig Norr

Regionansvarig Syd

Regionansvarig Öst

Christer Ångström

Mikael Näslund

Lars Olin

Maria Sigfridstotter

070-839 09 26

070-347 59 19

070-548 42 44

070-913 48 21

REVs EXPERTER

LANTMÄTERIFRÅGOR

Efter förra numret av Bulletinen som hade broar som tema hörde en lantmätarkollega av sig till mig och uppmärksammade frågan om vattenverksamhet i samband med att en bro ersätts av en trumma eller en befintlig rörbro repareras. Det kan vara så att det finns en markavvattningssamfällighet som är ansvarig för att sköta vattendraget som vägtrumman eller bron är en del av. När vägtrumman behöver bytas ut eller repareras eller om en bro ersätts med en trumma är det därför viktigt att ta med den ansvariga markavvattningssamfälligheten i processen. Väghållarens aktiviteter får ju inte inverka negativt på den befintliga vattenverksamheten och de åtgärder som vidtas kan medföra att en omprövning av tillstånden behövs. Vad som är vattenverksamhet regleras i 11 kapitlet 2 § miljöbalken. Enligt 2 § p. 4 är markavvattning åtgärder som utförs för att bland annat avvatta mark

när syftet av åtgärden är att varaktigt öka en fastighets lämplighet för något visst ändamål. Det vill säga om ett dike fördjupas eller utvidgas med syfte att öka markens lämplighet för till exempel en väg är det fråga om markavvattning enligt lagens definition. Underhåll av ett dike för att återställa ursprunglig kapacitet är däremot inte markavvattning. Om reparationen av bron eller trumbytet innebär att man påverkar vattendragets flöde, djup eller liknande krävs tillstånd för markavvattning och den befintliga verksamheten eller samfälligheten kan behöva omprövas. Om även vägen har nytta av vattenverksamheten (ligger inom båtnadsområdet) kan även väghållaren behöva delta i markavvattningssamfälligheten.

Mindre omfattande vattenverksamhet behöver inte tillstånd, utan det räcker med en anmälan till länsstyrelsen, exem-

pelvis om man ska bygga en bro, anlägga en trumma eller byta en trumma i ett vattendrag med en medelvattenföring som är högst 1 kubikmeter per sekund. För vattenverksamhet av större omfattning behöver man ansöka om tillstånd hos mark- och miljödomstolen. Innan ansökan ska man samråda med Länsstyrelsen och andra som kan vara berörda. Även för vattenverksamhet av mindre omfattning kan det behövas tillstånd. Det gäller till exempel om åtgärderna kan påverka värdefull natur eller om det inte går att komma överens med andra berörda som påverkas.

Se även separat artikel om markavvattning.



Monica Lagerqvist Nilsson
Lantmätare, REV
monica.nilsson@revriks.se

Mitt råd är att föreningen enbart utövar underhåll på de vägar man enligt anläggningsbeslutet har ansvar för. Att göra annat kan ställa till med bekymmer för föreningen.



Karin Hammarlund
Advokat, Lindhés Advokatbyrå
karin.hammarlund@lindhes.se

Detsamma gäller om ägarna till en stickväg hör av sig och vill ha hjälp med något annat rörande stickvägen. Föreningen kan då hänvisa till den aktuella entreprenören som skulle gjort arbetet om det vore föreningens väg. Ägaren får själv ta kontakt med entreprenören och beställa arbetet. Föreningen ska inte vara någon mellanhand, detta kan bara ställa till med bekymmer.

STICKVÄGAR

Lite då och då får jag frågor som rör stickvägar eller anslutningsvägar, alltså kortare vägar som ansluter till de större vägar föreningen förvaltar. Jag vill med denna artikel påminna om att föreningen inte automatiskt får utföra underhåll på dessa stickvägar.

Jag vet att det är vanligt att föreningen ser till att dessa blir snöröjda bara för att det är enklare att föreningen upphandlar allt samtidigt men detta är inte alltid tillåtet.

Hur vet ni då om ni får underhålla dessa vägar?

Ni måste först ta reda på vilka vägar som är föreningens ansvar. Detta finns i ert anläggningsbeslut. Finns stickvägarna inte med i anläggningsbeslutet får ni inte underhålla dem varken sommar eller vintertid. Detta skulle vara att utöva främmande verksamhet, och är inte tillåtet enligt lagen om förvaltning av samfälligheter. Om det visar sig att stickvägarna finns med i anläggningsbeslutet kan ni också se där hur dessa ska underhållas. Det kanske står att vissa av era vägar bara ska underhållas på som-

maren eller så ska ni hålla åretruntstandard på alla vägar. Det kan variera från förening till förening.

Om det visar sig att ni inte har ansvar för stickvägarna får ni som jag skrev tidigare inte upphandla och sköta väghållningen för dessa vägar. Det är då de som äger eller ansvarar för dessa vägar som ska ta hand om underhållet själva. Det man kan göra är att ägarna av dessa vägar vänder sig till den entreprenör som föreningen anlitar och ber att få skriva ett hängavtal med denne. Detta innebär att ägaren då får samma avtalsvillkor som föreningen har och entreprenören sköter då stickvägarna på samma sätt och samtidigt som hen sköter föreningens vägar.

Detsamma gäller om ägarna till en stickväg hör av sig och vill ha hjälp med något annat rörande stickvägen. Föreningen kan då hänvisa till den aktuella entreprenören som skulle gjort arbetet om det vore föreningens väg. Ägaren får själv ta kontakt med entreprenören och beställa arbetet. Föreningen ska inte vara någon mellanhand, detta kan bara ställa till med bekymmer.

VÄLKOMMEN

BENGT, REVs nya vägingenjör!

Riksförbundets nya vägexpert Bengt Johansson börjar sin anställning efter årsskiftet och har till främsta uppgift att vara förbundets expert och ett kunskapsstöd för REVs medlemsföreningar i vägtekniska frågor. REV Bulletinen ringde upp Bengt för en pratstund.

Bengt Johansson kommer närmast från Trafikverket där han under de senaste åren varit nationell samordnare för enskilda vägar. Bengt är en känd profil bland vägföreningarna på västkusten och har bland annat deltagit på REVs kurser och förbundsstämmor.

- Jag ser fram mot att börja jobba hos REV, det skall bli spännande och utvecklande att ta sig an enskilda vägar ur ett litet annat perspektiv. Hoppas att min kunskap om regelverk, bidragsgivning samt drift och underhåll av enskilda vägar kommer till nytta i min nya roll som vägingenjör eller rådgivare.

- Tillsammans med övriga medarbetare hoppas jag vi kan fortsätta utveckla REV till en större och ännu mer attraktiv organisation för enskilda väghållare. Vi behöver exempelvis erbjuda fler forum där vi kan träffa de enskilda väghållarna på fältet för information och rådgivning.

Uno Jakobsson, REVs ordförande, är mycket glad att få hälsa Bengt välkommen till förbundet:

Bengt kommer att förstärka vår rådgivningsverksamhet med sin betydande erfarenhet och breda kunskaper. Att REV kan knyta till sig landets mest erfarna inom enskilda vägar vad gäller vägteknik, förvaltning och lantmäteri visar på förbundets styrka och attraktionskraft. Uno avslutar:

Tillsammans kommer Anders Lundell, Monica Lagerqvist Nilsson och Bengt Johansson att utgöra det mest kompetenta rådgivningsteam REV någonsin förfogat över!

Anders Lundell som arbetar med vägteknik idag kommer att fortsätta på kansliet, men ska koncentrera sig mer på hur förbundets informationsarbete ska utvecklas och förbättras framöver. Dessutom ska Anders hålla kurser samt fortsätta hjälpa våra medlemsföreningar med frågor rörande styrelsearbetet.

*REV Bulletinen
hälsar Bengt välkommen!*



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

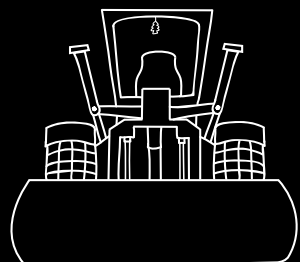


TransportCentralen Halland
www.transportcentralen.se
Tel: 035-19 13 00



Din expert på entreprenad!

Waldesjös Väg & Mark



Din entreprenör i ÖREBRO LÄN

- Hyvling
- Saltning
- Dikning
- Kantslätter
- Höjd/siktröjning
- Konsultation

Vi tillhandahåller allt för Era behov!

Varmt välkomna att kontakta

Richard Waldesjö tel. 076-801 59 75
richard.waldesjo@gmail.com

VÄGFAS, DET MODERNA PROGRAMMET FÖR ADMINISTRATION AV VÄGFÖRENINGEN

Skapa ett demokonto & upptäck hur enkelt och användarvänligt programmet är.
Besök vagnu.se eller ring oss på 08-501 180 00.

PROVA
VÄGFAS
GRATIS!

VI HJÄLPER DIG HELA VÄGEN **VÄG**NU

VI FRÄSER RÖTTER & STUBBAR I HELA LANDET



Ring Ingvar 010-102 28 02 www.hasselholm.se



Root & stump recycling on site

HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



Beställ vår broschyr! **SNÖKÄPPAR & SANDLÅDOR M.M.**

Tel. 0345-109 70 • hyltebruksskylt.se • info@hyltebruksskylt.se

VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTAR
RÅGÅNGSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL

Enskilda vägar

- Ny e-tjänstportal

Trafikverket har infört en ny e-tjänstportal. Den gör det enklare att administrera information och ärenden om enskilda vägar med statsbidrag.

I den nya e-tjänstportalen kan ni följa era pågående ärenden hos Trafikverket och ta del av information som hör till ärendet. Samma information kommer även att skickas ut direkt till er digitala brevlåda eller via brev.

Du hittar e-tjänstportalen på trafikverket.se via rubriken tjänster.

E-legitimation
krävs för åtkomst
till era ärenden i
e-tjänstportalen.



www.trafikverket.se

ProVia

Allt för vägen

Säkerhet på alla vägar



Vägmärken • Farthinder • Trafikspeglar
Snömarkeringskäppar • Sandningslådor

010-410 44 00

www.provia.se



0370 123 83

ORDER@FARTHINDER.NET

WWW.FARTHINDER.NET

Plastic produkter
ETT FAMILJEFÖRETAG SEDAN 1963

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

Tel 08-723 15 00

Riddarg. 35, 114 57 Stockholm



Karin
Hammarlund

Bengt
Nydahl

I samarbete med
REV sedan 1968



En enkel lösning på ett stort problem



Permanent Pothole Repair® är en permanent asfaltslagningsmassa 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

NYA! Kvikksilver- och Natriumersättaren! LED

Miljöbelysning
LEDifierar Sverige

Vi utför även installationer!

12W	30 x 127 mm	1800 Lumen
Ersätter 50w HQL		
18W	60 x 147 mm	2700 Lumen
Ersätter 80w HQL eller 50w Natrium		
27W	60 x 170 mm	4050 Lumen
Ersätter 125w HQL eller 70w Natrium		
54W	85 x 280 mm	8100 Lumen
Ersätter 250w HQL eller 250w Natrium		

5 års garanti

Stockholm: Polygonvägen 31 • 187 66 Täby
Göteborg: Von Utfallsgatan 16A • 415 05 Göteborg
Malmö: Borrgatan 25 • 112 24 Malmö
Växel: 08-120 039 80 • www.miljobelysning.se



PPV.se

Tel: 031-99 70 90
Mail: ppv@ppv.se



SKYLTAR
med garanti!
3M

Snökäppar

Vägskyltar

Farthinder

Din fart

Sandlådor

Trafikspeglar

Vill du veta mer?
besök gärna vår hemsida:
www.ppv.se

För er med gemensamt vatten och avlopp

Vi hjälper er från tanke till verklighet med hjälp av konsulter och leverantörer.

Att bildas, från idé till färdig förening

Att få tag på kompetenta entreprenörer och leverantörer

Att utbildas i allt ni kan behöva som provtagning, drift, juridik, mm.

Nytt! Vi har startat driftföretag som kan driva och underhålla vattenverk och avloppsreningsverk med tillhörande ledningsnät.

Kontakta oss! 08- 428 431 50 info@gemva.se eller via vår hemsida gemva.se

OPTIMUS

A D V O K A T B Y R Å

**ENSKILDA VÄGAR
SAMFÄLLIGHETER
FASTIGHETS RÄTT
JAKT**

WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE
08-718 36 00

UNO JAKOBSSON
ADVOKAT

HÅKAN WEBERYD
ADVOKAT

HANS ROSÉN
LANTMÄTERIKONSULT

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

Text: Barbro Zetterberg
Färgfoto: Rolf Zetterberg, Svartvitt foto: Privat

Var det bättre förr?

Det finns en del att vara tacksam för som enskild väghållare i dag. Och jag är tacksam för att vår väg inte längre ser ut som den gjorde på bilden från slutet av 1950-talet. För jag minns när pappa lastade in mamma och oss ungar i bilen för att dra iväg på den traditionella söndagsutflykten. Långt ifrån alla vägar var belagda och det var inte helt ovanligt att en del vägar bestod av sylvass, krossad sten. Rena giljotinen för den tidens bildäck.

Och det slog nästan aldrig fel. Komna en bit på väg mot målet hördes plötsligt ett dunkande ljud, bilen började kränga och lutade i sidled. Då visste vi vad klockan var slagen. Punktering! Ut med oss ungar som parkerades vid väggkanten och fram med domkraft och reservhjul tills bilen var intakt igen och kunde rulla vidare med sin last. Tills nästa punktering kom. För det gjorde den, kanske redan under samma utflykt. Då var det inte muntert bland barn och vuxna när det enda reservhjulet redan var upptaget.

Betydligt senare – och nu närmar vi oss 2000-talet – färdades jag dagligen på en enskild grannväg till och från jobbet. En obelagd liten genomfartsväg som bestod av fler djupa hålor än av slät mark. Det fanns tre sätt att ta sig fram på den vägen. Det första sättet var att färdas i normal hastighet men då med risk att få betydande njurskador av den stötande och hoppande framfarten. Det andra var att krypa fram i snigelfart som inte var min melodi precis. Och det tredje sättet var att trycka på gasen och liksom flyga fram över hålorna. Rätt kul, i varje fall ett tag. Jag testade alla tre varianterna tills jag tröttnade och tog en annan betydligt längre väg till jobbet.

Så med dessa tittar i backspeglarna kan jag säga: Visst är jag tacksam för varje vägkrona som vi enskilda väghållare får av staten. Men så tacksam är jag ändå inte. Jag tycker nämligen att vi borde vara värda mer pengauppskattning av statsmakten.

I Skaraborg ansvarar Trafikverket för ungefär 1 200 enskilda vägar. När det årliga driftbidraget betalats ut – vi fick 53 000 kronor av den kakan för vår belagda genomfartsväg med tre broar – återstod cirka 5,6 miljoner kronor till så kallat särskilt driftbidrag. Uträknat per väg blir det teoretiskt 4 700 kronor. Fickpengar för en väg som vår som snart behöver en

rejal ansiktslyftning genom en ny vägbeläggning. Fast i det verkliga livet får vi inte en endaste krona för den kostnaden från det särskilda driftanslaget. Vi tillhör nämligen fel trafikclass. Så borde jag ändå vara tacksam?

Ja, så klart att jag är tacksam för vårt årliga bidrag till vägunderhåll. Och visst är jag tacksam för att vår väg är belagd så att bildäck sällan går sönder nu för tiden på grund av vägbeläggningen. Men när vår väg belades för länge sen fick vi ett generöst särskilt driftbidrag av staten, precis som grannvägen fick som jag skumpade fram på till och från jobbet under många år. Så nej, jag är inte tacksam för att statens väggkaka är så snålt tilltagen i dag att vi måste betala vårt kommande stora belägningsarbete ur egen ficka. I det fallet var det verkligen bättre förr.



Keep clear, keep going.



CC
road®

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 på **042-453 27 00** så berättar vi mer.

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



FLER ÄN 600 FÖRENINGAR ANVÄNDER VÄGFAS

E-FAKTURA TILL OFFENTLIG MYNDIGHET? MED VÄGFAS KAN NI SKICKA SAMTLIGA FAKTUROR ELEKTRONISKT.



VägFas ska vara det självklara valet för er som sköter administrationen av vägföreningen eller samfälligheten. VägFas finns på webben och kan med fördel användas av hela styrelsen. Programmet underlättar hanteringen av medlemsavgifter, fakturor, betalningar, kontaktuppgifter osv. All information om era medlemmar uppdateras 7 gånger per år, direkt från Lantmäteriet.

Vi lyssnar noga på våra användares synpunkter och önskemål och inför dem löpande i programmet. Därför kan ni nu med VägFas skicka riktiga e-fakturer till alla era medlemmar: privatpersoner, företag, kommunen, m.m. E-post går givetvis också bra liksom vanlig post, ni väljer själva och kombinerar enkelt alla varianter. Varje medlem får en personlig inloggning där de kan uppdatera sina kontaktuppgifter, lämna samtycke enligt GDPR och ladda ned tidigare fakturor.

Skapa ett demokonto & upptäck hur enkelt och användarvänligt programmet är. *Besök vagnu.se eller ring oss på 08-501 180 00.*

PROVA
VÄGFAS
GRATIS!

VI HJÄLPER DIG HELA VÄGEN

