

BULLETTINEN

RIKSFÖRBUNDET ENSKILDA VÄGARS MEDLEMSTIDNING

Nr 4 - 2017 www.revriks.se

CHECKLISTA

indrivning av
medlemsavgift
genom
Kronofogden

74 ton

Tunga transporter på våra vägar

sidan 17

Förenklad förrättning

- REVs svar på problematiken
sidan 6



Så sätter du
snökäppar
sidan 24

REV tar strid för
uttaxeringsrätten
sidan 12

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 beläggningsåtgärder 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 beläggningsarbeten.

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

**Västra Götalands län, Östergötlands län,
Jönköpings län, Kalmar län, Hallands län,
Blekinge län och Skåne län**

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

**Norrbottens län, Västerbottens län, Jämtlands
län, Västernorrlands län, Gävleborgs län,
Gotlands län, Dalarnas län och Uppsala län**

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

Värmlands län, Västmanlands län och Örebro 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

INNEHÅLL

Ledare	4
Noterat	5

REPORTAGE

Enklare förrättning	6
Långa väntetider för vägsamfälligheterna	9
Succé på Öppet Hus	22
Året med vägföreningen - del 4	23

INTERVJU

Trafikverkets nya enhetschef över Enskilda Vägar	10
---	----

FÖRVALTNING

REV tar strid för uttaxeringsrätten	12
-------------------------------------	----

VÄGTEKNIK

74 TON på våra vägar	17
----------------------	----

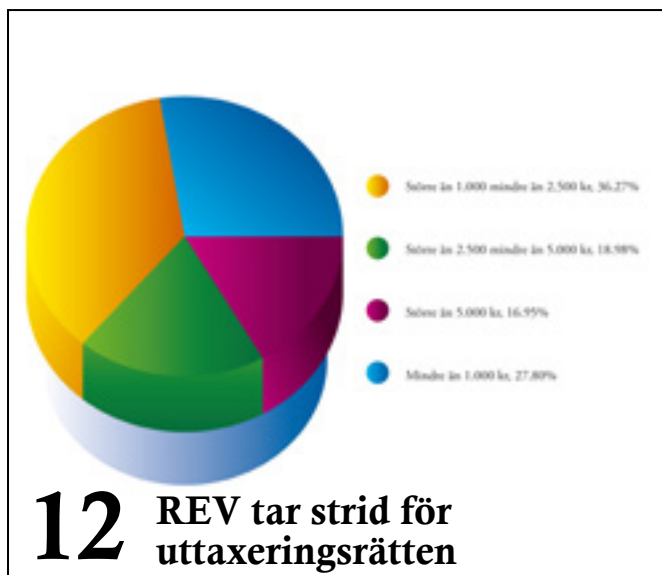
REV

2017 - ett aktivt år	14
Experterna svarar	24

KÅSERI

Än är det inte dags att korka upp	31
-----------------------------------	----

Omslagsfoto: Mostphotos





Det svenska språket är fascinerande. Tänk hur människor kan tolka samma ord på helt olika sätt. Vissa ord kan både förknippas med negativ klang för vissa människor, där andra tolkar samma ord som något

framåtskridande och positivt.

Detta nummer av Bulletinen handlar delvis om ett sådant ord som kan vara en åsiktsdelare. Ett ord som enligt min mening emellanåt används lite slarvigt i debatten, ett ord som ofta får symbolisera mer än dess ursprungsbetydelse. Smaka på det här ordet och känn efter vilken som är just din första ryggmärksreaktion; lobbyism.

Enligt Svenska Akademiens Ordlista betyder lobbyism *organisera verksamhet för politisk påverkan* vilket är precis det REV har ägnat resurser åt under senaste tiden. Vi företrädare landets enskilda väghållare, er läsare, och förutom rådgivning, utbildning och stöd i olika frågor ligger det på oss att föra er talan gentemot makthavare på olika nivåer. Vi har uppvaktat regering och riksdag i så olika frågor som uttaxeringsrätten, hur förrättningar ska förenklas samt nu senast tog vi bland

annat upp plogningsproblematiken med statssekreterare Mattias Landgren på Näringsdepartementet. Och vi kämpar på för att få genomslag för enklare regler för de enskilda väghållarna. Läs mer om detta arbete i detta nummer av REV Bulletinen.

Förbundet har haft ett innehållsrikt år med bland annat förbundsstämma, vår ordförande summerar året i en artikel. I övrigt skriver vi i detta nummer om de nya reglerna kring tyngre fordon, hur 74-tons lastbilar kan slita på våra vägar från nästa sommar. Ni hittar också information om hur ni går tillväga ifall ni måste ta hjälp av Kronofogden. Våra experter berättar om vinterväghållning, om ni ska dela med er av styrelsedokument samt hur kraftledningar kan påverka din vägsamfällighet.

Det här är sista numret av REV Bulletinen för 2017. Vi som arbetar med tidningen hoppas att ni uppskattar vår strävan att göra varje nummer till det hittills bästa. Den allra bästa versionen av REVs medlemstidning gör vi givetvis tillsammans, så tveka inte utan kontakta oss med synpunkter och artikelidéer.

Vi på REV vill passa på att önska alla våra läsare och medlemmar en Riktig God Jul och Gott Nytt År!

Anders Östberg
Redaktör och kanslichef på REV

REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Tidningen utkommer med 4nr/år, upplaga 14 000 exemplar.

REDAKTION

Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson
Redaktör: Anders Östberg
Redaktionsråd: Jan Ellström, Anders Lundell, Per Nilsson, Anders Östberg, Solweig Hultén
Form & Layout: Solweig Hultén

REVs KANSLI

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

Swartling & Bergström Media AB
Tysta gatan 8, 115 20 STOCKHOLM
08-545 160 65
www.sb-media.se, info@sb-media.se

TRYCK Eskils tryckeri AB, Borås

SYNPUNKTER

redaktionen@revbulletinen.se

SVERIGES
TIDSKRIFT

NOTERAT

Bolagsverket – anmäl om verklig huvudman även om ni inte har någon

Alla samfällighetsföreningar ska anmäla om verklig huvudman till Bolagsverket. De flesta föreningar med många medlemmar har ingen verklig huvudman. Men observera att om föreningen inte har någon verklig huvudman ska ni anmäla just det - att ni inte har någon.

En behörig företrädare för föreningen, eller ett ombud, loggar in i e-tjänsten och anmäler uppgifterna. Väl inloggad i Bolagsverkets system framgår det tydligt att alla måste anmäla, även de som anser sig sakna verklig huvudman. Anmälan för samfällighetsföreningar kommer att fungera från och med mitten av december. Befintliga samfällighetsföreningar, det vill säga de som är registrerade när lagen började gälla 1 augusti 2017 måste anmäla *senast den 1 februari 2018*.

Framöver kommer Bolagsverket ta en avgift, troligtvis från februari 2018, för uppdatering i registret: Så passa på under vintern att ordna detta.

Ungefärlig prisuppgift kan bli dyr

Vid en förrättning gjorde Lantmäteriet en uppskattning av kostnaderna för förrättningen, en fastighetsbestämning. Kostnaden kom dock att långt överstiga uppskattningen. Enligt tidigare praxis har Lantmäteriet inte fått överskrida en ungefärlig prisuppgift med mer än 15 procent. Detta med hänvisning till konsumenttjänstlagens 36 §. Mark- och miljööverdomstolen har nu ändrat denna praxis då domstolen kommit fram till att konsumenttjänstlagen inte är tillämplig i förhållande till Lantmäteriet som enligt domstolen inte kan anses vara näringsidkare i den mening lagen föreskriver. Lantmäteriets kostnadsanspråk ska alltså bedömas efter den tid som har behövts för handläggningen samt om debiteringen av kostnaden är skälig. Domen har vunnit laga kraft.

(MÖD 2016:16 mål nr F2187-16)



Se upp så att inte din rättighet förfaller!

Många äldre inskrivningar av rättigheter är inaktuella eller felaktiga. Den så kallade förnyelselagen innebär därför att inskrivningar som har beviljats före 1 juli 1968 kommer att tas bort från fastighetsregistret. Har du fortfarande nytta av rättigheten? Då kan du anmäla om förnyelse innan utgången av 2018.

Förnyelselagen, som ibland även kallas preklusionslagen (2013:488) om förnyelse av vissa inskrivningar i fastighetsregistret.

Den gäller för inskrivningar av:

- Avtalsservitut
- Nyttjanderätt
- Avkomsträtt

Kontakta Lantmäteriets Kundcenter telefon 0771-63 63 63 för att kontrollera vilka servitut som gäller för din fastighet.



FÖRENKLAD förrättning

– Lösningen till dyr och långsam handläggning

Text & foto: Anders Östberg

Över hela landet finns det samfällighetsföreningar som förvaltar enskilda vägar. Grovt räknat är det två miljoner fastigheter som har andel i skötseln av dessa vägar. Andelstal används för fördelning av föreningarnas kostnader på fastighetsägarna. Ett stort problem är att andelstalen i mycket stor utsträckning är inaktuella och att uppgifter i fastighetsregistret om andelstal saknas eller är direkt felaktiga.

Det beror främst på att nya fastigheter har tillkommit och att användningen av befintliga fastigheter förändrats utan att andelstalen ändrats. Kartläggningar visar att minst 5 000 lantmåteriförrättningar skulle behöva göras varje år för att åtgärda felaktigheterna i andelstalen.

– Lantmäteriet klarar idag inte av att hantera så många omprövningsförrättningar till skäliga kostnader och inom ramen för rimliga handläggningstider, berättar REVs ordförande Uno Jakobsson. Vi anser därför att lagstiftningen ska ändras så att det blir möjligt för vägsamfälligheterna att själva ändra andelstalen för de fastigheter som ingår i föreningen.

Det finns en rad olika orsaker till att andelstal i en samfällighetsförening behöver ändras. Det kan tillkomma ny bebyggelse eller att fritidshus omvandlas till permanentboende. Vid varje ändring ska nya andelstal tas fram och registreras och för föreningar med äldre förrättningsbeslut är det endast lantmåterimyndigheten som kan genomföra ändringar av andelstal.

– Vårt förslag är att beslut om ändring av andelstal istället skall kunna tas av samfällighetsföreningens stämma med kvalificerad majoritet och att beslutad ändring ska godkännas av lantmåte-

rimyndigheten innan registreringen i offentliga register, förklarar Uno Jakobsson.

Riksförbundets förslag till förenklingsreform innebär att lantmåteriets resurser i ökad utsträckning kan användas för exempelvis ärenden som direkt främjar bostadsbyggandet, utbyggnaden av nya järnvägar samt bredbandsnät. Då skulle handläggningstiderna minska i sådana ärenden. Uno fortsätter:

– För våra medlemmar och övriga samfällighetsföreningar innebär vårt reformförslag att aktuella och mer korrekta andelstal kan användas vid förvaltningen av de enskilda vägarna.

Under hösten har REV satsat stora resurser för att lyfta upp denna fråga högre upp på dagordningen bland politiker och andra makthavare. Det har än så länge gett goda resultat. Riksförbundet företrädare har träffat riksdagsledamöter från ett flertal partier, bland annat stora delar av Civilutskottet. Glädjande nog har detta resulterat i att det lämnats in ett stort antal motioner i frågan, både från enskilda riksdagsledamöter samt en partimotion. Biträdande justitieministern Helén Fritzson har också fått skriftliga frågor som hon besvarat.

– Vi är mycket nöjda över att de flera ledamöter i riksdagen har bejakat be-

hovet av en översyn av reglerna och en möjlig reform, säger Uno Jakobsson. Vi upplever att vi får ökat gehör för frågans betydelse.

– Mötena med riksdagsledamöterna har varit givande. Vi har fått möjlighet att berätta om våra medlemsförenings erfarenheter av långa handläggningstider och dyra förrättningar, fortsätter Uno. Dessutom betonar vi alltid vikten av ideellt engagemang och hur viktig insats styrelsemedlemmarna i landets alla vägsamfälligheter gör för samhället.

REV får ofta samtal från medlemsföreningar angående långa handläggningstider hos Lantmäteriet. Det finns exempel där det dröjt över 3 år till beslut och där det bidragit till stora besvär inom föreningarna. Risker för konflikter ökar när medlemmarna inte vet när andelstalen kommer att ändras eller hur ändringarna kommer att se ut, särskilt vid större investeringar. Riksförbundet för dessa exempel vidare till Lantmäteriet vid våra möten. Dialogen med Lantmäteriet har intensifierats under hösten och frågan har diskuterats ett flertal gånger. Det finns många gemensamma tankar och förslag på lösningar runt detta och REV hoppas kunna se Lantmäteriet som en samarbetspartner i frågan. ▲

Här träffar REVs ordförande Uno Jakobsson riksdagsmannen Leif Nysmed (s) för att diskutera hur vägsamfälligheter enklare kan ändra andelstalen inom sin förrättning.



INLÄMNANDE MOTIONER

MOTIONER FRÅN ENSKILDA LEDAMÖTER

Motion 2017/18:3484 av Per Åsling och Peter Helander (båda C)
 Motion 2017/18:516 av Lars Beckman (M)
 Motion 2017/18:2690 av Patrik Björck m.fl. (S)
 Motion 2017/18:3233 av Cecilia Widegren (M)
 Motion 2017/18:2000 av Sten Bergheden (M)
 Motion 2017/18:257 av Anders Åkesson och Ola Johansson (båda C)
 Motion 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C)

PARTIMOTION:

Motion 2017/18:3652 av Caroline Szyber m.fl. (KD)

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD:

Förenkling för vägsamfällighetförening

Fråga 2017/18:57 av Cecilia Widegren (M)
 Till Justitie- och inrikesminister Morgan Johansson (S)



Dag Stenkvist kassör i Ruda-Valleräng samfällighetsförening
Foto: Privat

Långa väntetider för vägsamfälligheterna

Text: Anders Östberg

Foto: Finspong.se

Ruda - Valleräng ligger i norra delen av Finspångs kommun i Östergötland vid sjön Tisnaren. Tisnaren är känd för sitt rena vatten och utgör bland annat reservvattentäkt åt Vingåker. Trakten utgörs huvudsakligen av skogar uppblandat med åker och äng. Närmaste stad är Vingåker.

Längs vägen bor det knappt 10 personer permanent och drygt 50 personer i fritidsboende. Det finns också en nystartad camping i Ruda som också kommer att utgöra ett tillskott i fritidsboendet.

– Jag är kassör i styrelsen och sköter samfällighetsföreningens ekonomi, berättar Dag Stenkvist. En av gårdarna i Valleräng är min släktgård och har funnits i släkten sedan många generationer tillbaka. Gården finns med på kartor från 1700 talet.

Dag fortsätter:

– Vi har under 2017 bildat en formell gemensamhetsanläggning med en tillhörande samfällighetsförening. Det känns bra att ha en robust konstruktion som en samfällighetsförening i grunden när man ska förvalta något så basalt och viktigt som en väg. Stadgar och andelstal hjälper till både i hur man sköter föreningen formellt och det ger visst stöd för driften av väganläggningen.

Dag berättar att ansökan om

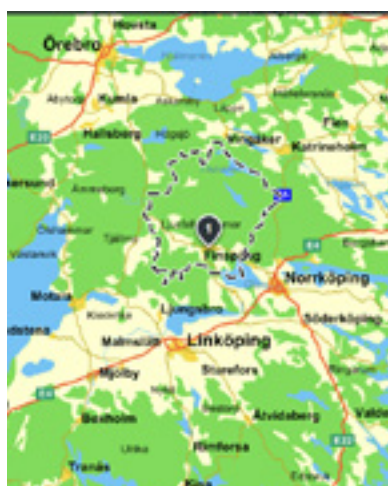
förrättning inlämnades i mars 2015 och förrättningen var klar i april 2017. Det tog alltså över två år att få ett beslut från Lantmäteriet.

– Första sakägarmötet hölls i janu-

FINSPÅNGS KOMMUN

Län	Östergötlands län
Centralort	Finspång
Domsaga	Norrköpings domsaga
Areal	1 215,04 km ²
Folkmängd	21 505

Medlemsföreningar i REV 61 st
Ruda-Valleräng har varit medlemmar i förbundet sedan 1996.



ari 2016, säger Dag, det vill säga nästan ett år efter ansökan. Detta kan man tycka är lite lång tid. Under förrättningen bytte man också förrättningslantmätare vilket troligen gjorde att det drog ut på tiden.

Sammanlagt kostade förrättningen

uppåt en kvarts miljon. Utöver en fast avgift för varje fastighet fördelas kostnaden ut på fastighetsägarna efter de nya andelstalen. Dag berättar att det antagligen i framtiden blir fastigheter som till tillkommer och andra som får ändrad användning och vissa som läggs samman. Detta kommer att medföra att de måste ändra andelstalen efterhand.

Dag stödjer REVs arbete för en enklare handläggning vid omförrättningar:

– Om föreningar som vår bara får klara instruktioner, exempelvis från Lantmäteriet, om hur man går tillväga för ändra andelstal tror jag vi skulle klara detta. Att starta en förrättning för att ändra andelstal verkar i mina ögon inte rimligt avslutar han. ▲

Bulletinen träffar Staffan Eriksson

Trafikverkets nya enhetschef över Enskilda Vägar

Text: Anders Östberg

Foto: Trafikverket

Berätta om organisationen för enskilda vägar inom Trafikverket

– Tidigare hörde utredare och handläggare för enskilda vägar till fem olika underhållsdistrikt. Nu har vi har samlat alla i en nationell enhet, vi är 29 medarbetare fördelade på 19 platser i landet. Syftet att samla alla i samma enhet är att vi ska ha lika arbetssätt och göra likvärdiga bedömningar i hela landet.

Berätta lite om dig själv

– Jag har en bakgrund i huvudsak inom rederi- och hamn/stuveribranschen och kom till Trafikverket 2011 för en tjänst som operativ chef för Färjerederiet. Jag bor med fru och våra två tonåringar i Hudiksvall.

Som ansvarig för verksamheten enskilda vägar är min främsta arbetsuppgift att leda organisationen mot enhetliga arbetssätt och likvärdiga bedömningar

Vad står på agendan just nu?

– En aktuell fråga är vinterväghållningen, där Trafikverket förbättrat uppföljningen av utförda entreprenader statliga vägar. Vi ställer samma krav som

tidigare på standarden av snöröjningen, inga tidskrav eller tekniska krav är förändrade. Möjligheten för entreprenörer att arbeta för flera väghållare är också oförändrad. Trafikverket har inget emot att entreprenörer tar andra uppdrag, så länge kraven i våra kontrakt uppfylls.

Enskilda vägar är ett viktigt komplement till det allmänna vägnätet för tillgängligheten i hela landet och Trafikverket ger årliga bidrag och rådgivning till enskilda väghållare, som ju själva ansvarar för upphandlingen av snöröjning. Inför kommande vinter har entreprenörer valt att säga upp kontrakt med flera enskilda vägföreningar, bland annat i Västerbotten. Jag förstår att berörda vägföreningar är upprörda eftersom detta påverkar möjligheten för både resor och transporter. Trafikverket har, i samband med att baskontakt för allmänna vägar förnyas eller omförhandlas, kontaktat vägföreningarna i de aktuella områdena med uppmaning att se över sina nuvarande kontrakt med sina entreprenörer. Vi har också fört en dialog med kontrakterade entreprenörer och påpekat att Trafikverket inte

har något emot att de har uppdrag flera väghållare.

Vilka frågor tycker ni är viktiga för enskilda väghållare?

– Vinterväghållningen igen. Det är viktigt att väghållarna är alerta när Trafikverket upphandlar nya driftkontrakt. Om man tidigare haft samma entreprenör som Trafikverket måste väghållarna ta kontakt med den som fick kontraktet för att förvissa sig att man fortsatt har avtal med dem. Om inte så måste man söka andra entreprenörer eller ordna vinterväghållningen i egen regi.

Vad är viktigt för REV att arbeta med?

– Ur Trafikverkets perspektiv så är utbildning och information till väghållarna viktigt. De initiativ som REV tagit med utbildningar tillsammans med Trafikverket och Lantmäteriet är väldigt värdefullt för oss. Desto mer kunskap som kan förmedlas desto effektivare och smidigare blir det. Det ska bli väldigt intressant att se hur responsen blir på de öppna hus kvällar som REV nu tagit initiativ till. ▲

Staffan Eriksson, Enhetschef på Trafikverket



REV tar strid för uttaxeringsrätten

Text: Anders Östberg

I första numret i år av *Bulletinen* så berättade vi att REV under året kommer ta strid för den enkla uttaxeringsrätten. Bland annat har förbundet uppvaktat regeringen samt yttrat oss på en remiss. För att få ett underlag hur viktig frågan är för våra medlemsföreningar gjorde *Bulletinen* en enkät. Resultatet visar på just den betydelse samarbetet med Kronofogden har för landets enskilda väghållare.

Riksförbundet svarade i vårt remissyttrande att de församlingar den statliga utredningen föreslår skulle göra det mycket svårare för vägföreningar att kräva in obetalda vägavgifter. Dagens lagtext, enligt §46 i Samfällighetslagen, gör det möjligt för vägsamfälligheter att direkt med hjälp av stämmobeslut gå till Kronofogden och begära indrivning av avgifterna. Vägsamfälligheterna behöver i dagsläget inte riskera överklagande eller möta en trilslande medlem i domstol.

– Vi motiverar vår inställning med att det redan idag finns en rättssäker och kostnadseffektiv hantering av de avgifter som finansierar viktiga delar av landets infrastruktur, säger REVs ordförande Uno Jakobsson. Det finns ingen anledning att försämma lagstiftningen.

Det slutbetänkande som utredningen la fram (SOU 2016:81) föreslog att samfällighetsföreningar istället måste ansöka betalningsföreläggande eller stämma medlem vid domstol innan vägavgiften kan drivas in.

– Det skulle innebära ett mycket krångligare process för alla inblandade, fortsätter Uno Jakobsson. Vägsamfälligheten som får mer pappersarbete och längre väntan innan avgifterna kommer in, mer administration och summariska processer hos Kronofogden och större tryck på landets domstolar. Till vilken nytta?

Enkät till våra medlemmar

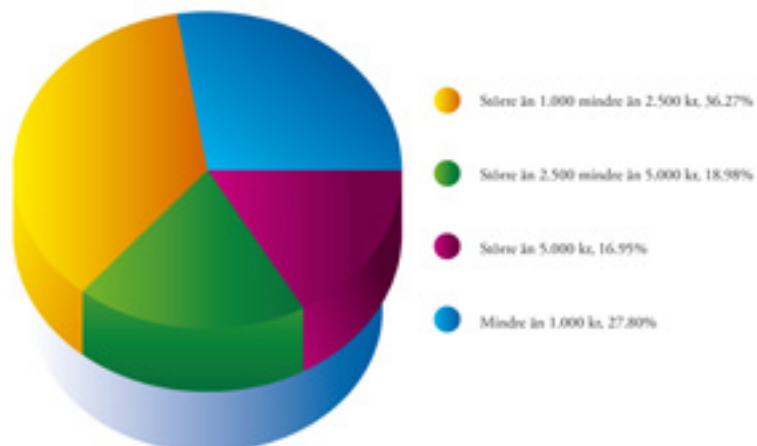
För att öka tyngden i vårt remissvar genomförde vi tidigare i år en enkät bland våra medlemsföreningar. De knappt 7 000 medlemsföreningar som har registrerat sin mejladress hos oss fick enkäten, och svaren är tydliga.

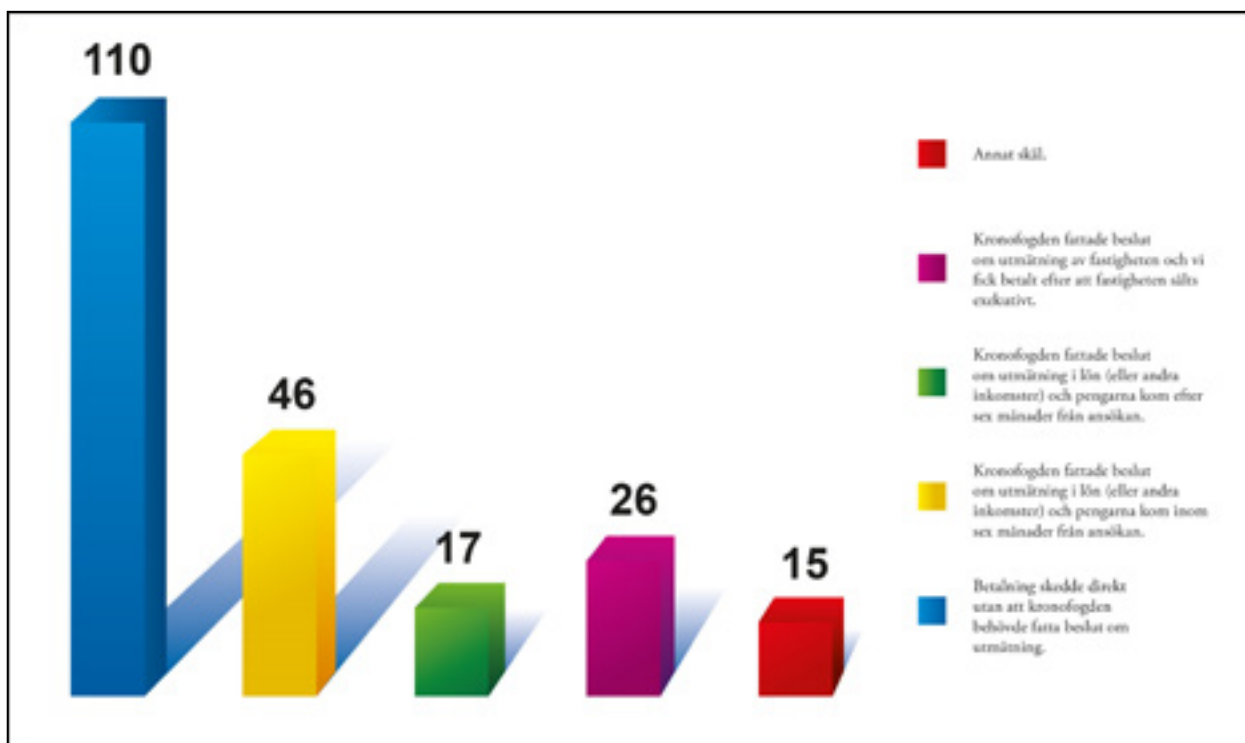
– Överlag är föreningarnas medlemmar duktiga på att betala även om det ibland krävs en del påminnelser, berättar

Malin Ohlsson från REVs styrelse som ledde arbetet. Enkäten har visat att de flesta föreningar får betalt utan att behöva använda Kronofogden. Flera anger att det i regel räcker med hot om att använda myndigheten.

Det finns en utbredd medvetenhet om att man kan använda Kronofogden för att få hjälp av driva in obetalda avgifter. Samtidigt råder det en viss tveksamhet om hur stämmoprotokollet och debiteringslängden måste vara utformade vilket gör att många indrivningar uteblir. Man kan se att det finns ett större behov av Kronofogdens tjänster än vad som nyttjas generellt. Det beror mest på att det finns en uppfattning om att det är tidskrävande men framförallt otydligt om hur man går tillväga och vad som krävs.

REV kan inte nog påpeka hur viktigt det är med ordentlig dokumentation när ni går till Kronofogden. Se faktarutan om vad som behövs, logga också gärna in på Medlemssidor på förbundets hemsida där ni hittar mer information. ▲





Checklista vid indrivning av medlemsavgift genom Kronofogden

Om indrivning genom Kronofogden ska fungera krävs att föreningen skött lagens formaliteter på rätt sätt. Detta är en checklista över vad man ska tänka på. Checklistan finner medlemmar efter inloggning under - Medlemssidor - Juridik, länsmäteri och förvaltning.

1. Debiteringslängden görs innan kallelse till stämma, och i kallelsen anges var den finns tillgänglig.

2. Budget (utgift och inkomststat) görs innan kallelse till stämma, och i kallelsen anges var den finns tillgänglig.

3. Debiteringslängden ska innehålla förteckning över fastigheter, ägare av dessa, andelstal samt belopp att betala för respektive fastighet. Andelstalen och beloppen att betala ska summeras. Sista betalningsdag ska anges.

4. Budgeten antas på stämman.

5. Debiteringslängden ska vara framlagd på stämman och av protokollet ska framgå att debiteringslängden har varit framlagd på stämman. alt Debiteringslängden ska vara framlagd på stämman. Intyga att så skett kan ske genom påskrift på debiteringslängden.

6. Faktura på avgiften skickas till respektive medlem. Ägs delägarfastighet av flera personer faktureras en av dessa hela avgiften.

7. Betalningspåminnelse skickas omedelbart efter förfalloda-

gen till medlem som inte betalat i tid, se exempel på REVs hemsida.

8. Ansökan om utmätning till Kronofogden. Ansökan undertecknas av firmatecknare enligt registreringsbevis. Undertecknas det av annan ska styrelseprotokoll bifogas där denne fått uppdraget att ansöka om utmätning hos Kronofogden.

Bifoga:

- Registreringsbevis för samfällighetsföreningen

- Kopia av debiteringslängd. Intyga att kopian överensstämmer med originalet (eventuellt utdrag med första, sista och aktuell sida med berörd fastighet)

- Kopia av stämmoprotokoll. Intyga att kopian överensstämmer med originalet

Punkt 6 och 7 ovan krävs inte enligt regelverket, men bör ändå göras för att det är god sed.

Halvtid i Förbundets verk 2017-2018

Text: Uno Jakobsson

Inför årsskiftet blev jag tillfrågad av tidningens redaktion att i en krönika reflektera över året som gått och också blicka framåt. I det följande kommer därför några rader om förbundet och dess verksamhet, så här mitt emellan två förbundsstämmor.

Medlemstillströmningen och medlemsservicen

I skrivande stund har antalet medlemmar i förbundet passerat 11.700 stycken och det finns goda chanser för att REV till nästa förbundsstämma kan välkomna medlem nr 12.000. Den sammanlagda vägsträckan, som förbundets medlemmar förvaltar har snart passerat 47.500 kilometer, en bra bit mer än den totala vägsträcka som Sveriges kommuner tillsammans sköter om.

I ett tidevarv när allt flera ideella organisationer tappar medlemmar och många andra kämpar för att behålla sina, har REV de senaste åren välkomnat i snitt en ny medlem per dag! Att förbundet hela tiden växer är förstås ett angenämt bekymmer, men ställer också krav på att organisationen kan möta de ökade kraven på medlemsservice. Under 2017 har vi därför utökat vår rådgivningsservice till att våra experter, Per Nilsson och Anders Lundell, numera arbetar heltid, fulla dagar i den enskilda vägghållnings tjänst! Och därutöver finns sammanlagt fyra advokater tillhands för rådgivning i mer komplicerade för eningsfrågor och andra rättsliga spörsmål.

I detta sammanhang får jag också passa på att be er titta in på förbundets hemsida, www.revriks.se, som har förbättrats avsevärt den senaste tiden. Och det är ett utvecklingsarbete som ständig pågår och som kommer att intensifieras under resten av verksamhetsperioden. Målsättningen är att den enskilde medlemmen där både skall kunna få svar på de flesta av sina frågor och därtill på ett enkelt sätt kunna sköta sina övriga kontakter med förbundet via den. Och för dem där ett telefonsamtal måste till står förbundets administratörer Solweig Hultén, Eva Ahlström och Carina Pörn till tjänst för medlemsservice,



Verksamhetsperiod



Foto: Yngve Sunesson
Anders Åkesson (c) och Lars Olin REVs regionansvarig syd

allt under ledning av kanslichefen Anders Östberg. Den sistnämnda är också ansvarig för de trevliga publiceringar som görs på Facebook. Om du har möjlighet - se till att följa dessa inlägg; förutom löpande information om vad som är på gång i den enskilda vägens värld, så kommer inom kort också trevliga informationsfilmer om väghållningsfrågor att publiceras.

Den utåtriktade verksamheten

Under den period som förflutit från förbundsstämman i mars och fram till nu har det både varit fråga om att agera och reagera för förbundets förtroendevalda och anställda i många olika frågor. Som exempel på det förstnämnda kan nämnas att det under Transportforum i Linköping i januari, gavs tillfälle till samtal både med infrastrukturministern och andra högt uppsatta politiker samt företrädare för myndigheter, som alla var uppskattade besök i REV:s monter.

Förbundets regionansvariga, Mikael Näslund i norr, Ulf Lidesjö i västra regionen, Christer Ångström i de östra delarna samt Lars Olin i landets sydligaste delar, har samtliga varit med på och initierat möten lokalt och regionalt med såväl medlemmar, kommunföreträdare, tjänstemän på Trafikverket och enskilda väghållare, som ännu inte är medlemmar. Ett exempel på det senare var det möte Lars Olin bevistade i Hinnaryds bygdegård den 23 oktober, där ett 50 tal enskilda väghållare hade samlats för information från Markaryds kommun och REV. När det gäller REV:s förmåga att reagera, har de regionansvariga i förbundet utfört ett mycket viktigt arbete gällande förslagen till de regionala transportplanerna. Som redovisats bland annat på förbundets hemsida har remissyttranden med framhållande av betydelsen av satsningar på det enskilda vägnätet ingivits

» » »

Halvtid i Förbundets verksamhetsperiod 2017-2018

» » »

under hösten. Eftersom det i flera planer är en förhållandevis blygsam satsning på enskilda vägar, har förbundet på olika sätt till makthavarna framhållit att reglerna framöver bör ändras, så att istället Trafikverket centralt får fördela investeringsmedel till enskilda vägar, via de 29 vägutredarna som verket har utspridda över landet. Denna goda idé, som vi vet att det finns stöd för inom Trafikverket, har vi också uttalat vid förbundets remissvar till den parlamentariska Landsbygdskommittén (SOU 2017:1) Även i övrigt har det varit fråga om många remissyttranden under året, alltifrån föreslagna förändringar i Plan- och bygglagen till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tävling eller uppvisning med motordrivna fordon på väg.

Förbundets arbete med övertyga beslutsfattarna om att föreningarna själva bör få styra över andelstalen har intensifierats under hösten, se artikeln på sidan 6. Vi räknar med att vårt idoga arbete i denna fråga ska kunna ge resultat så småningom, särskilt som en förändring varken leder till kostnader eller försämringar. Tvärtom skulle ju modellens införande både underlätta investeringsbeslut på det enskilda vägnätet och på så vis innebära både en förenklad hantering och en förbättring för väghållarna.

Kursverksamheten

Grundkursen, som REV håller tillsammans med Trafikverket och Lantmäteriet har hållits i sedvanlig omfattning under vår och höst 2017. När det gäller REV:s fördjupningskurs för enskilda väghållare, så har det främst under hösten märkts ett ökat intresse för denna kurs. I vår kommer det nya kurstillfällena över hela landet, håll utkik på hemsidan och i tidningen om var både kurs I och kurs II kommer att hållas. Väl mött på ett kurstillfälle i vår!

Vad händer 2018?

Förbundet fyller 50 år 2018, vilket vi bland annat kommer att uppmärksamma i kommande nummer av tidningen. Och det är ju ingen gammal och trött 50-åring, tvärtom! Jag är

glad för att vara ordförande i en stark och spänstig organisation, som har framtiden för sig! Och apropå framtiden, i september är det dags för allmänna val igen och som vanligt planeras att ställa våra politiker till svars för vad de har för tankar och idéer när det gäller enskilda vägar och förutsättningarna att kunna bedriva enskild väghållning. I juni numret av Bulletinen kommer såväl REV:s frågor samt förhoppningsvis goda och kloka svar från samtliga våra riksdagspartier att presenteras. ▲



REVs regionansvarige Christer Ångström träffade nya infrastrukturministern Tomas Eneroth på 50-årsdagen då Sverige bytte till högertrafik.
Foto: Privat

74 ton på enskilda vägar

Text: Civ.ing. Johan Granlund, expert på vägteknik vid WSP

Tyngre lastbilar innebär att det behövs färre lastbilar, utsläppen minskar, trafiksäkerheten ökar och näringslivets konkurrenskraft ökar. I maj beslutade riksdagen att Trafikverket ska tillåta trafik med 74 tons lastbilsekipage på alla statliga landsvägar som håller för den belastningen; i praktiken är det broarnas bärighet som avgör. För att maximera samhällsnyttan är det viktigt att de nya fordonen kan trafikera tillräckligt stora delar av hela vägnätet. Lagen om 74 ton gäller dock inte kommunala eller enskilda vägar.

Denna artikel vill ge en del svar på vad reformen kan innebära vägtektniskt för enskilda vägar (utom broar). Artikeln tar utgångspunkt i rapporten "Förkortad väglivslängd – Orsaker och kostnader" som WSP upprättat på uppdrag av svensk åkerinäring.

Begränsning av fordons vikt får inte göras utan samråd med Trafikverket

Staten betalar (via Trafikverket) ersättning för att enskild väg upplåts för allmän trafik, under förutsättning att vägen uppfyller statens standard. I standarden anges tyvärr inte uttryckliga krav vare sig på vägens tekniska bärformåga eller på dess bärighetsklass (anger hur tunga fordon som kan köras lagligt). Däremot skriver Trafikverket att

begränsning av fordons största bredd, längd eller vikt inte får göras utan samråd med Trafikverket. På det enskilda vägnätet används inte systemet med bärighetsklasser. Fordonståg med 74 ton bruttovikt kommer ha trippelaxel på såväl lastbil som släpvagn.

Vägslitage påverkas av marktrycket, inte av bruttovikten

Den faktor som är mest avgörande för vägslitage från tunga fordon är kontakttrycket under respektive däck. Detta tryck avgörs främst av axellasten samt av typen av däck. Bruttovikten däremot, har låg betydelse (undantaget på broar). Redan på 1950-talet transporterades 280 ton tunga ekipage med delar till vattenkraftverksbyggen i Norrland.

Transporterna skedde på enkla vägar med såväl grusslitlager som asfaltläggning. Tack vare 16 axlar och 64 hjul (d.v.s. 4,4 ton/hjul) hölls marktrycket så lågt att vägarna inte tog skada.

74 tons ekipage ger lägre axellast och minskat vägslitage

På dagens statliga BK1-vägar rullar 64 tons ekipage med i många fall 7 axlar. Det betyder drygt 9,1 ton medelaxellast. Ekipage byggda för 74 ton har minst 9 axlar, vilket innebär 8,2 ton och därmed 10 % lägre last per axel. På klena vägar med begränsad bruttovikt innebär det större antalet axlar ett ökat "axelöverskott" och därmed lägre marktryck, jämfört med dagens ekipage byggda för 64 ton.

» » »

Bilden visar hur lastvikten kan ökas utan att fordonets längd ändras. Genom att utöka de bakre boggiaxlarna på både dragfordon och släp till trippelaxlar kan lasten ökas med 10 ton och ändå den genomsnittliga lasten per axel minskas något.

Illustratör: Jorma Naula för Skogsindustrierna



74 ton på enskilda vägar

» » »

Lösningen är förstärkning av klen byggda vägar

Många enskilda vägar är klen byggda redan i förhållande till de laster som

tillåtits sedan 1975 (10 ton axeltryck och 16 ton boggitryck). Reformen med 74 tons ekipage innebär inte ökade problem för vägarna. Tvärtom sänks alltså

det skadliga marktrycket. De problem som redan finns är däremot allvarliga nog. Lösningen på dem, är i många fall förstärkning av klena vägar. ▲

Hur påverkar 74 tons fordon enskilda väghållare

Text: Anders Lundell, väg- & trafikingenjör

Riksdagens beslut i maj 2017 om att inför den nya bärighetsklassen BK4 för fordonskombinationer med en bruttovikt upp till 74 ton gäller på de statliga vägarna, som sköts av Trafikverket. Vad gäller vägar som sköts av en kommun så är det upp till kommunen att avgöra om vägen ska upplåtas för de tyngre fordonen. Hur ska då en vägförening ställa sig till de nya förutsättningarna? För att en timmertransport med 74 tons fordon ska bli rationell måste rimligtvis fordonet in hela vägen till lastplatsen.

Bärighet på enskilda vägar

Generellt finns det ingen bärighetsklassning på enskilda vägar och många föreningar har nog aldrig behövt fördjupa sig i frågan. Man vet att sopbilar och slamtömningsbilar använt vägarna utan större problem, men om vägarna egentligen klarar 30, 60 eller 74 ton har aldrig ställts på sin spets. I tjällossningstider sätter många väghållare ner max bruttovikt till 4 ton för att minska slitaget på vägarna.

Nu är beslut om 74 ton i Sverige fattat

I maj 2017 fattades alltså beslut om att tillåta 74 tons fordon i Sverige, anledningen är främst miljöskäl och att stärka näringslivets konkurrenskraft. Införandet gäller dock inte alla vägar på en gång utan vi står inför en mångårig införandeperiod. Först ut är fem utpekade områden fördelade över landet, vilka det är framgår av kartan här intill. I dessa fem områden kommer fordon på 74 ton att tillåtas från och med våren 2018. Någon fastslagen plan för resten av landet finns inte närmare preciserad än att det ska ske under perioden 2018-2029. Den som sköter en enskild väg som gränsar till de första fem områdena måste vara beredda på att 74 tons fordon från det allmänna vägnätet gör anspråk på att använda föreningens vägar. Om föreningen inte har, eller har för avsikt att införa, viktbegränsning så bör fordonen släppas in.



De fem initiala områdena för 74 tons fordon är:

- väster om Skellefteå
- kring Östersund
- kring Falun & Gävle
- norr om Karlstad
- kring Växjö & Mönsterås

Bild: Trafikverket



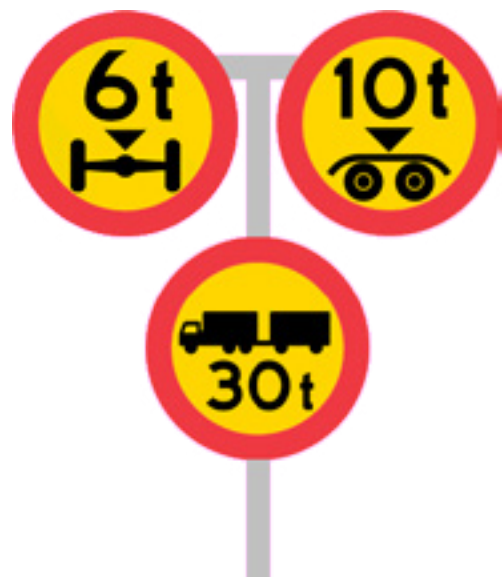
Foto: Mostphotos

Kan man vägra att släppa in fordon på 74 ton?

Föreningar som inte har något bidrag (statligt eller kommunalt) kan normalt förbjuda all extern motorfordonstrafik oavsett vikt utan vidare motivering. Om medlemsfastigheter, t.ex. jordbruk eller skogsfastigheter, ska förbjudas att använda tunga fordon krävs normalt att det finns en teknisk anledning till det. Sådan skulle kunna vara att man genom en vägteknisk undersökning kommit fram till att vägen är för klent dimensionerad, eller att vägen på grund av kurvighet inte klarar långa fordon.

Föreningar som har statligt bidrag från Trafikverket har i princip gått med på att hålla vägarna öppna för alla. Om detta per automatik innebär att föreningen måste släppa in 74 tons fordon är oklart. Eftersom denna fråga är viktig för den enskilda väghållarna arbetar REV vidare med den och kommer inom kort stämma av med Trafikverkets utredare som arbetar med bidrag till enskilda vägar. Vi återkommer med resultatet av detta i senare nummer av Bulletinen och med information på hemsidan.

» » »



För broar längre än 6 meter är det viktigt att man får bron bärighetsklassad även för bruttovikt för fordonskombinationer, det nedersta trafikmärket i bilden.

74 ton på enskilda vägar

» » »

Broar kan vara ett problem

En tydlig teknisk begränsning för bärighet kan vara broar i området. Föreningar som har en bro som saknar skyltning om maxbelastningar bör agera omgående. För korta broar räcker det normalt med angivelse av maximalt axel- respektive boggitryck eftersom endast en axel eller boggi åt gången befinner sig på den mest utsatta delen av bron. Längre broar bör dock också ha en angivelse om maximal bruttovikt för fordonståg. Hur skyltningen ser ut framgår av bilden på föregående sida.

För hjälp med klassning av broar kan man vända sig till Trafikverket (gäller endast föreningar som har statligt bidrag). Trafikverket utför och bekostar en bärighetsklassning per bro.

Vad gäller broar ska också nämnas att om man ska renovera eller bygga en ny bro så ställer Trafikverket krav på att bron ska dimensioneras för att klara 74 ton om den ska vara bidragsberättigad, detta gäller i hela landet redan nu. ▲

Foto: Skogsindustrierna





Beläggningsdags? – 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** – föryngringsbeläggning
- **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 beläggningsåtgärder 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

Ett välbesökt och lyckat öppet hus



Succé för Öppet Hus

Text: Anders Östberg

Foto: Anders Lundell

Den 26 oktober hade REV tillsammans med Trafikverket och Lantmäteriet premiär för vårt nya koncept Öppet Hus. Den historiska händelsen tog plats i Vänersborg dit ett drygt 50-tal intresserade och engagerade enskilda väghållare samlades.

– Självklart är vi nöjda från Trafikverkets sida, säger Bengt R Johansson som arbetar med enskild väghållning inom Trafikverket. Jag tror att de som åkt längst var från Grums kommun vilket är drygt 15 mils resa. Det tyder väl också på att det var ett attraktivt arrangemang. Vi på Trafikverket är ju mycket angelägna att hitta så många kontaktytor det bara går för att träffa våra väghållare, avslutar Bengt.

Deltagarna slöt upp för att få reda på det senaste inom enskild väghållning samt få svar från experter från alla arrangörerna.

– Alla verkade mycket nöjda, berättar REVs vägingenjör

Anders Lundell som var på plats, jag fick många intressanta frågor. Flera hade med sig kartor och andra dokument de ville diskutera. Deltagarna uppskattade att de fick tid till längre samtal med oss experter.

Deltagarna fick möjlighet att lyssna på några kortare presentationer, ta en fika samt inte minst byta erfarenheter med varandra. Just den möjligheten att höra hur andra ideellt engagerade väghållare löser skötseln av sin väg uppskattades av många på plats. Vi hoppas sprida detta arrangemang till flera orter under 2018. ▲

Del 4 Vinter

Året med vägföreningen

Text: Anders Östberg

Foto: Thomas Andersson

Nu har vi fått följa Skålbo Vägförening under hela 2017, och det är vinter igen. Vi har fått läsa om allt från extrastämman i januari, möte om grannsamverkan, väntan på besked från Lantmäteriet och nu till sist förberedelse för ännu en vinter.

Föreningens ordförande Thomas Andersson, som varit vår följeslagare under året, vad har hänt sedan sist?

– Första helgen i november arbetade vi tillsammans med plogspön. Vi hade fint väder, kanske lite tjälat i backen men några hugg extra så kom man genom den tjälade ytan. I övrigt en trevlig arbetsdag där föreningens medlemmar jobbade bra.

Nu har det gått snart ett år sedan vi hörde om er ansökan om omförrättning, vad händer där?

– Vi träffade Lantmäteriet i mitten av november, där vi framförde våra önskemål från den extrastämman som vi hade i januari. Det som ligger närmast om hjärtat är att vi vill ha tre definitioner av en fastighet, det är fastboende full andel

(1,0 andel), fritidsboende som vistas betydande del av året (0,75 andel) samt fritidsboende som endast tillbringar någon vecka per år på sin fastighet (0,5 andel) detta var vi eniga om på extrastämman, vi vet att det är lantmätaren som har sista ordet så vi skall försöka påverka så gott det går.

Du och din kollega från styrelsen var på REVs Kurs 2 i Bollnäs i november. Vad tyckte ni om den?

– Den var mycket bra och lärorik.

Redaktionen vill tacka Thomas och hela Skålbo Vägförening för att ni ställt upp och delat med er under året.

Lycka till framöver!



Aktiva medlemmar i Skålbo Vägförening



REV s EXPERTER

Fråga lantmätaren

Kraftledningar och enskilda vägar

För byggande och drift av kraftledningar används enskilda vägar. Normalt är inte ledningshavaren delägare i den enskilda vägen och har således inget andelstal i berörd väg. Praktiskt löses detta när ledningen byggs, då det är ganska omfattande tunga transporter, med att avtal träffas med vägföreningen att vägen får användas mot en engångsersättning och att eventuella skador på vägen åtgärdas. Driften av ledningen beräknas ge så lite transporter att det inte motiverar att ledningshavaren har andel i vägen. Vanligtvis kombineras ledningsrätten med en servitutsrätt att ta väg över upplåtande fastighet för åtkomst av ledningen.

En annan aspekt av breddade och nya

ledningsgator är att dessa kan påverka upplåtande fastigheters andelstal i den enskilda vägen. Breda ledningsgator kan ju nästan helt utplåna ett skogsskifte eller i vart fall påtagligt minska arealen produktiv skogsmark. En sänkning av berörd fastighets andelstal borde alltså göras och ledningshavaren borde svara för kostnaden för detta. Eftersom vägföreningen vanligtvis inte blir behandlad som sakägare i ledningsrättsförrättningar är det viktigt att berörd markägare själv påpekar detta i ledningsrättsförrättningen. REV har fått telefonsamtal från föreningar där detta glömts bort och där berörd markägare vill att andelstalet ska sänkas. Detta är förstås normalt lätt att ordna

med en överenskommelse enligt 43 § anläggningslagen. Problemet är då att det inte finns någon som vill ta denna kostnad. Jag tycker att det bör ligga på förrättningslantmätarens utredningsansvar att se till att sådana här situationer inte ska behöva uppstå.



PER NILSSON
LANTMÄTARE, REV

Fråga vägingenjören

Några frågor om vinterunderhållet

Kan vi salta så att grusvägen blir fri från is och snö?

Om man saltar så mycket att vägen alltid är helt snö/isfri kommer inte vägbanan att vara fryst utan bestå av löst grus. När nysnö kommer och man ska ploga så plogar man då också med gruset ner i diket. Grusytan måste vara frusen för att man ska kunna ploga utan att förstöra vägen.

Hur sätter man snökäppar?

Man bör använda orange/röd-färgade käppar med reflexband så att de syns bra även i mörker. Käpparna sätts 2-3 decimeter utanför körbanekanten, och lutas utåt från vägen med en vinkel på

ca 10 grader. Käpparna sätts parvis mittemot varandra och avståndet i längdled bör aldrig vara mer än 50 meter, tätheten beror på vägens kurvighet. Vid hinder intill vägen, till exempel vägräcken, sätter man dubbla käppar i varje ända.

Måste man ha snökäppar?

Det finns inget absolut krav på att ha snökäppar men det är en klar rekommendation att man har det. Dels för att undvika dikeskörning på grund av överplogning, det vill säga att plogbladet kommit för långt ut så att körbanan ser bredare ut än den är, och dels för att inte för liten del av körbanan ska

plogas. Om man låter en del av snövalen ligga på vägen kommer tjälen att gå olika djupt ner i olika delar av vägen vilket leder till ökade problem med tjäl-skjutningar. Om föreningen har statligt bidrag från Trafikverket så är det så att bidraget är beräknat inklusive kostnad för snökäppar och uppsättning/borttagning. I princip har föreningen därmed lovat att sätta snökäppar om man tar emot bidraget.



ANDERS LUNDELL
VÄGINGJÖR, REV

Fråga advokaten

Har medlem eller annan rätt att få ta del av styrelseprotokoll

Huvudregeln inom föreningsrätten generellt är att styrelseprotokoll inte är offentliga, dvs att vare sig medlemmar eller andra har rätt att få ta del av dem. Hur styrelsen sköter sitt arbete granskas av de revisorer medlemmarna väljer på stämman. En av deras uppgifter är givetvis att gå igenom styrelseprotokollen, och andra verifikat, i sin granskning av hur styrelsen förvaltat föreningens angelägenheter under året.

Styrelsen har en vårdplikt, det vill säga att sköta föreningens förvaltning på ett klokt sätt inom ramen för lag, stadgar, stämmobeslut men även annars. I denna vårdplikt ligger att bedöma huruvida det är lämpligt att släppa ifrån sig handlingar utanför styrelsen. Ingen ledamot i styrelsen bör alltså låta andra utanför styrelsen få ta del

av handlingar om inte styrelsen fattat beslut om det.

Det är inte helt ovanligt att styrelsehandlingarna med protokoll görs tillgängliga för medlemmarna i samlighetsföreningarna, till och med att de läggs ut på föreningens hemsida. Oftast har detta föregåtts av ett styrelse- eller stämmobeslut om att så ska ske. Det förekommer även att stadgarna utformats så att styrelseprotokollen ska vara offentliga och det är fullt möjligt. Även om det kan kännas naturligt att det ska råda transparens och öppenhet så kan det diskuteras huruvida det är lämpligt att göra styrelseprotokollen offentliga. Det kan till exempel vara olämpligt att styrelsens överväganden inför en upphandling kan komma de som ska lämna bud till del. Offentliga

protokoll har också en tendens att med tiden bli litet urvattnade.

Ett alternativ till att göra styrelseprotokoll offentliga är ju att någon i styrelsen på styrelsens uppdrag gör en sammanfattning som görs offentlig, då är ju styrelsen i kontroll över informationsflödet och kan utelämna sådant som inte bör lämna styrelserummet.



HÅKAN WEBERYD
ADVOKAT, OPTIMUS
ADVOKATBYRÅ AB

.....

Har ni frågor till dessa sidor?

Mejla er frågeställning till kansliet@revriks.se

Kontaktuppgifter till REVs regionansvariga

Regionansvarig Norr

Mikael Näslund 070-347 59 19, mikael.naslund@revriks.se

Regionansvarig Öst

Christer Ångström 070-839 09 26, christer.angstrom@gmail.com

Regionansvarig Väst

Ulf Lidesjö 070-543 72 20, ulf.lidesjo@revriks.se

Regionansvarig Syd

Lars Olin 070-548 42 44, lars.olin@revriks.se



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



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



Enskilda vägar

- E-tjänster och blanketter

På Trafikverkets webbplats hittar du blanketter och information om enskilda vägar. Här kan du göra ansökningar och administrera dina uppgifter.

www.trafikverket.se → Resa och trafik → Enskilda vägar

Väghållare som har anmält sin e-postadress får alla utskick elektroniskt. Exempelvis:

- Tillsynsprotokoll
- Beslut bidragsrätt
- Besiktningsprotokoll
- Beslut särskild drift

Kom ihåg att uppdatera din e-postadress och dina kontaktuppgifter!



TRAFIKVERKET



www.trafikverket.se

STANDARDISERADE RÖRBRÖAR FÖR ENSKILDA VÄGAR



STANDARDBRÖAR OCH FÖRKONTROLLERAD DOKUMENTATION

ViaCon AB tar fram standardiserade brolösningar för bidragsberättigade enskilda vägar. Den dokumentation som krävs kommer i stor utsträckning att vara förkontrollerad av Trafikverket. Detta förenklar processen med framtagande av handlingar och resulterar i lägre kostnader för vägföreningarna.



RING OSS 0771-64 00 40
E-post: viacon@viacon.se
Webb: www.viacon.se

Lidköping
Lycksele
Luleå

Umeå
Gävle
Märsta

Karlstad
Kungälv
Halmstad

Billesholm
Eslöv

OPTIMUS

ADVOKATBYRÅ

**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.

gemva

Vi hjälper er att lösa vatten och avlopp gemensamt.

teknisk, administrativ och juridisk hjälp

GemVA är en medlems- och serviceorganisation för alla som har, funderar på att bygga eller är i planeringsfasen för att skaffa gemensamhetsanläggningar för vatten och/eller avlopp.

För mer information:

www.gemva.se

08-428 431 51

amelia@gemva.se



Matriset

ENKEL VÄGFÖRVALTNING

Kompletta system för administration av vägföreningar.



WEBBVÄG

WINVÄG

Kompletta system för administration av vägföreningar.

Medlemsregister
Debiteringslängder
Faktureringsrapport
Möteskallelser
Bokföring
Hemsidetjänst

Prova gratis

Gå in på www.matriset.se
och registrera dig för ett
gratistest.

Fastighetsdata från lantmäteriet via oss med bra priser.

Med över 20 års erfarenhet från förvaltning av enskilda
vägar och programproduktion för branschen.



matriset.se

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



CASSIOPEIA LED

- Cassiopeia finns i storlekar upp till 150 watt och ersätter 50-400 watt kvicksilver, natrium och metallhalogen i befintliga armaturer.
- Brinntid 55000 timmar (12 år).
- Beställ hos din grossist eller direkt från oss.
- Lagerhålls i 3000 K och 4000 K



E-nummer	LED	Motsvarar (HQL/SON)	Sockel	Ljusflöde	Ljusutbyte	CRI	Passar armatur
82 928 33	15w	50w/ - w	E27	2175 lm	145 lm/w	85	Pollare/armaturer upp till 1,5 m
82 928 34	19w	80w/50w	E27	2755 lm	145 lm/w	85	Fasad/innegårdar Armaturer mellan 1,5 - 3 m
82 928 35	24w	125w/70w	E27	3120 lm	145 lm/w	85	Gator/parkeringar Armaturer mellan 4-6 m
82 928 36	28w	125w/70w	E27	3920 lm	140 lm/w	85	Större ytor Armaturer från 6 m och uppåt



Cassiopeia Plus med bländskydd

Miljöbelysning
växer och nu
finns vi även i
Göteborg!

Stockholm: Polygonvägen 31 • 187 66 Täby
Göteborg: Industrivägen 55 • 433 61 Sävedalen
Vxl: 08-120 039 80 • www.miljobelysning.nu

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

I samarbete med
REV sedan 1968



HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



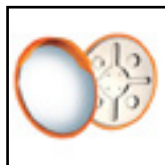
VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTAR
RÅGÅNGSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL
SNÖKÄPPAR & SANDLÅDOR M.M.

Beställ vår broschyr!

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

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

DET MESTA FÖR ENSKILDA VÄGAR



Trafikspeglar



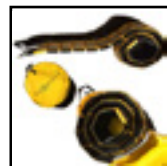
Staket & Grindar



Slang & Kabelskydd



Vägs skyltar



Farthinder



Konor & Stolpar

Plastic produkter
ETT FAMILJEFÖRETAG SEDAN 1963 I FRONLÖV

Tel: 0703 888 883

E-mail: order@farthinder.net

STORT UTBUD &
DET BÄSTA PRISET!

Tel: 0708 445 343

Web: www.farthinder.net

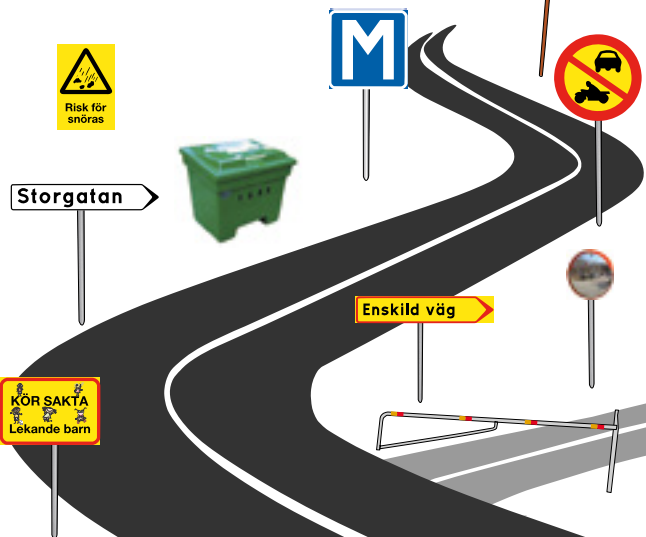


SKYLTAR
med garanti
3M

PPV:s permanenta vägmärken är CE-märkta.
Detta är ett krav enligt EU:s byggproduktförfordning
för att få säljas inom EU:s inre marknad.

Vi lämnar 3M reflexions garanti på
våra vägmärken, läs mer på vår hemsida.

Se aktuella erbjudande på PPV.se



Telefon 031-997090
mail ppv@ppv.se
hemsida www.ppv.se



Allt för vägen

Säkerhet på alla vägar

010-410 44 00 www.provia.se

NYHET

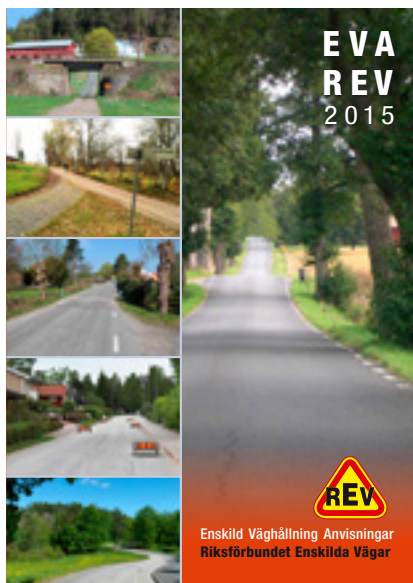
MED VÄGFAS VET DU OM ETT E-MAIL HAR GÅTT FRAM,
ÖPPNATS ELLER OM DET MÅSTE SKICKAS ETT BREV.
LÅTER DET AVANCERAT, LUGN, DET SKER AUTOMATISKT.

Öppna ett demokonto & upptäck hur enkelt och
användarvänligt programmet är.
Besök vagnu.se eller ring oss på 0709-73 46 10.

PROVA
VÄGFAS
GRATIS!

VI HJÄLPER DIG HELA VÄGEN 

EVA REV handboken



Den Enskilda Vaghållarens oundgängliga uppslagsverk

NYTT PRIS! 265 kr exkl porto

Läs mer om boken på www.revriks.se/publikationer
Beställning via kansliet@revriks.se

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

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 på
042-453 27 00 så berättar vi mer.

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



Inte dags att korka upp champagnen ännu!

Text: Barbro Zetterberg, ordförande i Rörsberga Samfällighetsförening
Foto: Privat

– Vi får hålla humöret uppe och hoppas på att vårt idoga arbete så småningom gör att också övriga riksdagspartier kommer till samma fina insikt som centern redan gjort!

Den som gav oss dessa trösterika ord i ett månadsbrev är REV:s ordförande. Månadsbrevet handlade om riksdagsdebatten i juni 2015 om att införa ett förenklat förfarande för omprövning av andelstal enligt den så kallade Finlandsmodellen. Och jag kan bara hoppas av hela mitt ordförandehjärta att den fromma förhoppningen blir verklighet. Snart.

Det finns cirka 40 000 väghållare runt om i Sverige med över två miljoner anslutna fastigheter. Vi sköter om 44 000 mil väg eller 75 procent av det totala vägnätet för att alla väganvändare ska kunna ta sig till jobbet, skolan, förskolan, läkaren eller fritidsaktiviteter för att bara nämna några exempel. Trots det får bara 7 700 mil enskilda vägar statsbidrag, det vill säga knappt 18 procent. Då kan var och en lätt räkna ut varför många vägföreningar inte har råd att hålla sina vägar i perfekt skick och än mindre ha råd att ändra andelstalen via en ny lantmäteriförrättning. En förrättning som för vår lilla förening kan kosta allt från 50 000 kronor till mer än det mångdubbla. Och om vi trots kostnaderna begär en ny förrättning kan det ta ända upp till tre år innan den är klar. Så tacka sjutton för att vi vill ha enklare regler för att bli på bättre humör när vi ska sköta vårt många gånger helt ideella infrastrukturarbete till stor nytta för samhället.

Det jag vet är att REV i åtminstone fem år har jobbat hårt med Finlandsmodellen genom att först ta initiativ till ett förenklingsförslag i anläggningslagen och sen driva frågan framåt. Men som bekant kan det vara trögt i uppförbackar när till exempel lagar behöver ändras. Och då kan lite extra skjuts bakifrån vara bra och varför inte från oss föreningar själva. Men hur?

För att hålla humör och engagemang uppe är ett sätt att chartra ett antal bussar från Sveriges alla hörn, lasta dem fulla med ledsna delägare till vägföreningar som inte har råd att ändra andelstalen – vi är många, väldigt många –

och sen styra kosan mot Stockholm och Rosenbad där vi visar vår oro med dessa sakernas tillstånd. Ett annat, lite lättare sätt är att jobba på hemmaplan för att påverka.

Idén att jobba på hemmaplan fick jag efter en svettig natt då jag drömt mardrömmar om ordinarie och extrainsatta föreningsstämmor, arga delägare med fel andelstal, för lite pengar i föreningsplånboken, utdebitering, hot om överklaganden till mark- och miljödomstolen och lite till som jag tack och lov inte kommer ihåg nu. Varför inte mejla till ett antal riksdagsledamöter i gamla Skaraborg och vädja till dem om draghjälp.

Åtta riksdagsledamöter fick mejl om föreningens behov av att ändra andelstalen, eftersom en del fastigheter blivit permanentbostäder. I budskapet ingick att det är dyrt, alldeles för dyrt för en liten, 25 år gammal förening att betala en ny anläggningsförrättning hos lantmäteriet. Plus att Finlandsmodellen kan vara lösningen, men att det krävs en lagändring för det. Uppropet ljöd: "Vad kan du konkret göra för att göra det enklare och billigare att ändra andelstalen i en förening som vår?"

Fyra ledamöter svarade, varav två använde riksdagens allmänna motionstid till att skriva var sin motion om ändring av andelstal för enskilda vägar: en moderat och en socialdemokrat. Uppropet resulterade också i en extra bonus i form av en artikel i lokaltidningen och på webben. Bara att tacka allra ödmjukast. Det går bevisligen att påverka även från hemmaplan.

Kanske kan dessa motioner sätta lite blåslampa på riksdag och regeringskansli för att skynda på beredningen av ärendet. Ett ärende som fortfarande står och stampar på samma fläck vet jag efter att ha kollat med berörd enhet på sagda kansli. Men för att öka blåslampans styrka behöver fler föreningar agera. Därför föreslår jag att även din vägförening skriver till era riksdagsledamöter som vår vägförening gjorde. Tillsammans kan vi påverka mer än vi tror.

Än är det inte dags att korka upp champagneflaskan och skåla för Finlandsmodellen, men snart kanske. Till dess försöker vi hålla humöret uppe!





NYHET

MED VÄGFAS VET DU OM ETT E-MAIL HAR GÅTT FRAM, ÖPPNATS ELLER OM DET MÅSTE SKICKAS ETT BREV. LÅTER DET AVANCERAT, LUGN, DET SKER AUTOMATISKT.



VägFas är i ständig utveckling. Fler funktioner och en användarvänlighet som förbättras hela tiden, allt för att VägFas ska vara det självklara valet för dem som ska sköta administrationen av vägförening och vägsamfälligheter.

Programmet underlättar hanteringen av medlemsavgifter, fakturor, betalningar, kontaktuppgifter.

Nu lanserar vi en avancerad e-postmodul. Denna funktion gör det möjligt att få total kontroll på era e-mail. Att mailen öppnas, att de kommer fram, att de läses i tid eller om det ska skickas ett vanligt brev. Avancerat men automatiskt.

Öppna ett demokonto & upptäck hur enkelt och användarvänligt programmet är. *Besök vagnu.se eller ring oss på 0709-73 46 10.*

PROVA
VÄGFAS
GRATIS!