

BULLETTINEN

BRANSCHTIDNINGEN FÖR ENSKILDA VÄGAR



VÄGDAG 2026
Lund

**Nationell strategi
för enskilda vägar
lanseras**

**Privatpersoner ska inte
betala priset för extremvädret**

**Jordarterna som ger
stabil grund för vägen**





När vägarna sätts på prov

Hösten har fortsatt att vara både blöt och krävande, särskilt i mellersta Norrland. De kraftiga och återkommande regnen har satt hård press på vägnätet. Grusvägar har spolats ur, beläggningar har slitits upp, och såväl allmänna som enskilda vägar har drabbats. För både boende och näringsliv har konsekvenserna varit påtagliga när transporter försenas, virkesflöden bromsas och tillgängligheten till viktiga samhällsfunktioner försämras.

Under hösten har vi fördjupat vårt arbete i olika samverkansgrupper, där Trafikverket, Lantmäteriet och skogsnäringen är centrala parter. Genom nära samarbete kan vi ta viktiga steg mot en mer effektiv och hållbar hantering av både de enskilda vägarna och de transporter som sker på dem. Samverkan ger också ett stärkt förtroende mellan aktörerna.

Vi har också ökat vår närvaro i sociala medier, framför allt på Facebook och LinkedIn. Där berättar vi mer om vårt arbete, våra projekt och de utmaningar vi möter. Det stärker inte

bara dialogen med våra medlemmar, utan också medvetenheten i branschen om REV:s arbete. Stort tack till vår nya kommunikatör Linn Hjort!

För några veckor sedan var jag själv med och höll föredrag och träffade engagerade medlemmar på Vägdagen i Norrköping, vilket var mycket givande. Jag vill därför slå ett slag för vår stora Vägdag i Lund lördagen den 21 mars 2026, läs mer på sidorna 8-15. Anmälan är öppen när denna tidning kommer ut.

Jag hoppas vi ses!

Anders Lundell
Kanslichef

Nr 4/2025

Notiser	4
VÄGDAG 2026 Lund	8
Röster från en tidigare Vägday	14
Frågor vi driver	16
– Privatpersoner ska inte betala priset för extremvädret	
Ny hushållsnära sortering påverkar enskilda vägar – så här kan väghållare förbereda sig	20
Nationell strategi för enskilda vägar lanseras	24
Artikelserie om markförhållanden – del 2, Jordarterna som ger stabil grund för vägen	26
Experterna	30
Vägopedia: Hinder inom vägområdet	34
Brorenovering	38
Krönika: Ljus i mörkret	42
Väggkrysset	46



REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Tidningen utkommer med 4 nr/år, upplaga 16 500 exemplar.

REV Bulletinen distribueras till:
- REV:s samtliga 13 800 medlemsföreningar
- Externa prenumeranter
- Tjänstemän på verk och myndigheter
- Politiker på riksnivå och lokal nivå

REDAKTION
Ansvarig utgivare: Maria Sigfridsdotter
Redaktör: Anders Lundell
Form & Layout: Sven R Ohlson

REV
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.

På omslaget:
Brorenoveringen i Skärblacka.

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

TRYCK Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB

SYNPUNKTER
redaktionen@revbulletinen.se





REV: Lägg inte klimatkostnader på fastighetsägare

I oktober gav Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) ett remissvar till Klimatanpassningsutredningen, som analyserat behovet av en ny lagstiftning för klimatanpassningar. REV välkomnade flera av förslagen och menade att vägsamfälligheter kan göra stor nytta i arbetet med anpassningarna, men varnar samtidigt för att kostnaderna inte ska läggas på enskilda fastighetsägare.

REV konstaterar att:

- Kommunal eller statlig medfinansiering för klimatanpassningar, liknande det bidragssystem som redan finns för enskilda vägar, kan stötta samfälligheternas insatser.
- Stat och kommun måste ta ett tydligt ansvar, särskilt vid stigande havsnivåer.
- För att samfälligheter effektivt ska kunna bidra till klimatanpassningarna, bör hela finansieringssystemet ses över och processen för ändringsförrättningar bör förenklas.

30 gångtrafikanter dör i trafikolyckor varje år

Cirka 30 gångtrafikanter dör varje år i trafikolyckor i Sverige, i huvudsak på grund av kollision med bilar, skriver Riksförbundet M Sverige.

Risken är större under det mörka vinterhalvåret. De flesta som omkommer i mörkerolyckor befinner sig i tätbebyggda områden med upplysta vägar. Unga personer som går till och från bussen är särskilt utsatta.

Förbundet uppmanar därför alla gående att använda reflex. Biltörare bör vara extra uppmärksamma den här tiden på året och anpassa sin körning efter den sämre sikten.

– Med bra reflexer kan en person upptäckas på cirka 125 meters håll. En mörklädd person utan reflexer syns först på 20–30 meters avstånd. Då kan det redan vara för sent, säger Jacob Sidenvall, pressekreterare på M Sverige.



Foto Natasja Kamenjasevic Lantmäteriet

Lantmäteriet säger upp 160 medarbetare

Lågkonjunkturen har lett till färre förrättningsärenden för fastigheter. Det betyder att intäkterna till Lantmäteriet har gått ner och 160 anställda är övertaliga, skriver myndigheten på sin hemsida.

Antalet fastighetsbildningsärenden som inkommit till Lantmäteriet har minskat

med 25 procent på tre år, från 12 500 till 9 500 ärenden per år.

Cirka 160 tjänster ska tas bort och verksamhetsområdet Fastighetsbildning går från elva enheter till sju.

Samtidigt har förbättrade rutiner minskat tiden det tar att få ut sina förrättningsakter från Lantmäteriet. Tidigare tog det ett par månader, men nu ligger handläggningstiden på cirka en vecka.

VI KAN...

INFRACTION

Våra erfarna konsulter kan erbjuda stöd och rådgivning till Enskilda vägar och broar i både drift- och underhållsfrågor som ombyggnadsfrågor.

infraaction.se

Ola Östlund, 070-108 93 02
ola.ostlund@infraaction.se



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



SVENSK MILJÖBAS

Snökäppar



Sandlådor



Trafikspeglar



Komplett paket
Farthinder med reflexstolpar



Hastighetsdisplay

Komplett paket med
fäste, batteri och förberedd
för solcell



Uppfyller Trafikverkets rekommendation vid
utmärkning av farthinder på enskilda vägar



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

OPTIMUS

ADVOKATBYRÅ

ENSKILDA VÄGAR SAMFÄLLIGHETER FASTIGHETSRETT BOSTADSRÄTT
KOSTNADSFRI JURIDISK RÅDGIVNING TILL REVS MEDLEMMAR. KONTAKTA REVS KANSLI FÖR ÄRENDENUMMER 08-20 27 50.
UNO JAKOBSSON – FREDRIK SILVERBERG – CHRISTIAN LUNDIN
HANS ROSÉN – BJÖRN HEDLUND
WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE 08-718 36 00



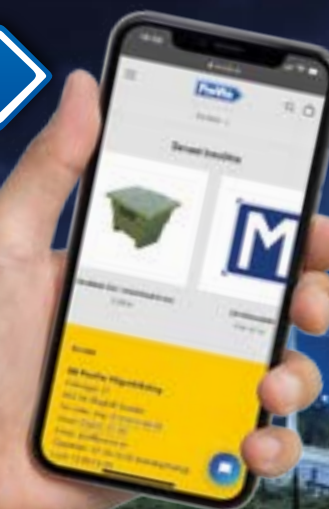
Vägbyrån hjälper er med vägen

Vi är specialister på vägfrågor och hjälper till med allt ifrån lantmäteriärenden och intrång till andelstal, vägbyggnation och underhåll. Hör av dig så berättar vi mer!

Hitta din kontakt på norraskog.se/vagbyran/
eller maila till vagbyran@norraskog.se

**norra
skog**

ProVia



Nu kan du köpa allt för vägen på
provia.se

Vägmärken • Farthinder • Trafikspeglar
Snömarkeringskäppar • Sandningslådor

010-410 44 00

www.provia.se



#revvägdag

VÄGDAG 2026 LUND



**BOKA
NU!**

Lördagen den 21 mars 2026 är det dags för REV:s Väg dag på Scandic Star Hotell i Lund. Det blir en heldag fylld av intressanta programpunkter för alla som sitter i en vägförenings styrelse. Den senaste stora Väg dagen i Örebro var mycket lyckad och flera av bilderna här är från den.

Anmälan har öppnat på www.revriks.se
klicka på Kurser & Event

**LÖRDAGEN
21 MARS
2026**

Anmälan har öppnat

Gå flera – tag del av mera!



Sessioner & föredrag

På Väg dagen finns flera olika sessioner med föredrag om intressanta och aktuella ämnen. Varje session hålls två gånger. De flesta sessionerna innehåller två föredrag och en frågestund, medan andra har ett längre föredrag.

Programmet innehåller föredrag om bland annat ändring av andelstal, beläggningsfrågor, grusvägsunderhåll, slitageersättning, dagvattenhantering, genomförande av stämmor, föreningsekonomi och annat styrelsearbete. Se programmet på nästa uppslag för att se vilka föredrag varje session innehåller.



Inledning samt panel med experter

REV:s ordförande Maria Sigfridsdotter inleder Väg dagen och presenterar frågor som REV driver. Därefter besvaras knepiga frågor av en panel med några av REV:s experter. Vi kommer att ta upp ett antal aktuella frågor inom olika områden, och det kommer finnas möjlighet att ställa fölfrågor.



*Missa inte årets viktigaste
mötesplats för vägföreningar!*

Utställare

På Vägdagen kan du träffa särskilt inbjudna företag som har montrar i utställningsområdet. Här kan du lära dig mer om företag som erbjuder viktiga produkter och tjänster för väghållare. Du kan också få tips och råd om hur deras produkter och tjänster kan användas.

REV kommer att ha en egen monter där ni kan träffa vår kanslipersonal och våra förtroendevalda. I REV-montern kommer vi också att visa våra digitala tjänster, till exempel Vägopedia och eBULLETINEN.

#revvägdag använd och följ hashtaggen i sociala medier

Heldag eller från kl 11:00

Den gemensamma inledningen av Vägdagen hålls klockan 11:00, men för den som bor i närområdet eller övernattar från fredagen finns möjlighet att besöka fler sessioner med föredrag redan från klockan 08:40 på lördagen. En översikt av programmet och beskrivning av innehåll i sessionerna finns på nästa uppslag, där finns också samtliga tider.



Bokning & pris

Bokning görs på www.revriks.se/kurser-event
Vägdagen är gratis för medlemmar.
Även andra deltagare är välkomna,
priset är då 1890 kr/person.



Boende & parkering

Den som önskar boende bokar och betalar det på egen hand på hotellet. Mer detaljer om hur bokning av boende går till finns i informationen om Vägdagen på www.revriks.se

Kostnadsfri parkering finns utanför hotellet.

Mat & dryck

Under dagen ingår lunch, för- och eftermiddagsfika samt tilltugg under pauserna i programmet. Om du har några allergier eller särskilda kostbehov, ange dem när du anmäler dig till Vägdagen.



Se hur det kan vara på en Vägdag

Titta på reportagefilmen från 2025 års Vägdag på vår Youtubekanal.

Använd QR-koden för att se filmen



Gratis för medlemmar!

#revvägdag

SESSIONER MED FÖREDRAG

1. Ersättning för slitage av vägen

Medlemmarnas utökade användning
Vilka möjligheter har föreningen att ta ut slitageersättning från medlemmar- nas vid utökad tillfällig användning?
Christian Lundin, Optimus Advokatbyrå

Om en utomstående vill använda vägen
Kan föreningen kräva ersättning från utomstående (ej medlem) som vill använda vägen, eller går det att förbjuda dem?
Agnes Kjellberg, Lindhés Advokatbyrå

2. Ändra andelstal på stämma – möjligheter, utmaningar och begränsningar

Hur har det gått med 43a-paragrafen? I över två år har föreningar kunnat ändra andelstal på stämma som blir rättsligt gällande efter godkännande av lantmäterimyndigheten. Erfarenheter kring föreningarnas möjlig- heter, utmaningar och begränsningar. Vilka alternativ finns för föreningarna.
Lina Högberg, REV

3. Hur föreningen får in sina vägavgifter

Budgetprocessen och antagande
Juridiska krav kopplat till den budget som ska beslutas för verksamhetsåret och som är grundläggande för föreningens ekonomi.
Fredrik Silverberg, Optimus Advokatbyrå

Att gå till Kronofogden
Efter en korrekt genomförd uttaxering kan en samfällighetsförening vända sig till Kronofogden om medlemmar inte betalar sina vägavgifter.
Karin Andersson, Lindhés Advokatbyrå

4. Föreningsekonomi - hur ska föreningens ekonomi skötas?

En samfällighetsförening är inte ett företag. Den ekonomiska redovisningen i en samfällighetsförening kan ofta göras enklare än i ett företag. Grundprinciper för bokföring, redo- visning och rapportering presenteras samt hur momsintyg upprättas.
Jacob Almsköld, REV

5. Förstärkningsåtgärder och beläggning av väg

Dålig bärförmåga i vägkroppen
Många vägar har problem med dålig bärförmåga vilket begränsar användningen av vägen. Olika sätt att förstärka vägen går igenom.
Johan Granlund, REV

Beläggning av väg
Att belägga en väg innebär både tekniska och juridiska utmaningar. Är det tekniskt lämpligt och juridiskt möjligt att belägga vägen?
Bengt Johansson, REV

6. Förutsättningar och förändringar i föreningen

Upplåtet utrymme
Vilken yta som ingår i det skötsel- ansvar föreningen har definieras i förrättningen av upplåtet utrymme. Föreningen kan inte själva ta mer i anspråk.
Sandra Naenfeldt, REV

Detaljplanearbete i området
Nya detaljplaner kan vara en utmaning för föreningen. Hur styrelsen bör agera och hur ändrade förutsättningar kan hanteras tas upp i föredraget.
Anders Lundell, REV

7. Bidrag i olika former till föreningen

Statliga bidrag till särskilda projekt
Föreningar som har årligt statsbidrag kan även söka bidrag för särskilda projekt. Föredraget beskriver vad som kan vara bidragsberättigat.
Peter Englund, Trafikverket

Kommuner och andra bidragsgivare
Vilka bidrag föreningen kan få från kommunen och andra bidragsgivare. REV:s synpunkter på den nya bidrags- förordningen redovisas också.
REV

8. Motioner, stämmobeslut och röstningsregler

Hastighetsbegränsning och väggupp
Formell hastighetsbegränsning kräver myndighetsbeslut – men vad kan föreningen göra själv? Vi går också igenom hur väggupp utformas.
Bengt Johansson, REV

Röstningsregler vid stämma
Det finns flera sätt att rösta vid en stämma. Vi går igenom de olika meto- derna och hanteringen av fullmakter.
Lukas Nordblom, Lindhés Advokatbyrå

9. Workshop

Vision 2040
Träffa representatner från REV:s styrelse och hjälp oss att sätta fokus på den enskilda vägen.

Vilka frågor vill du att REV ska driva och hur kan vi utveckla förbundet på bästa sätt framåt?

Delta på en workshop med styrelsen och lämna ditt bidrag till hur vi ska stötta framtidens väghållare.

PROGRAM VÄGDAG 2026

FOAJÉN		Theater	Knowledge	Brainstorm	Science	UTSTÄLLNING	
INCHECKNING & REGISTRERING	08:00	V Ä G D A G E N S L Å R U P P D Ö R R A R N A K L 0 8 : 0 0					BESÖK VÄGDAGENS UTSTÄLLARE
	08:40	Session 4	Session 1	Session 5			
	09:30	P A U S					
	09:50	Session 2	Session 6	Session 8	Workshop 9		
	10:40	P A U S					
	11:00	Inledning samt Panel med experter					
	12:15	L U N C H					
	13:15	Session 7	Session 8	Session 3	Session 4		
	14:05	P A U S					
	14:20	Session 5	Session 6	Session 3	Session 2		
15:10	P A U S						
15:40	Workshop 9	Session 7	Session 1				
16:30							

I utställningen kan deltagarna bekanta sig med företag som erbjuder bra och användbara produkter och tjänster för enskilda väghållare. Man kan också få tips och råd om hur de kan användas.

#revvägdag

Anmälan görs på www.revriks.se klicka på Kurser & Event





Röster från en tidigare Vägdag

#revvägdag



Ronny, kassör, Skärblacka VF, Norrköping

Varför kom du till vår Vägdag den här gången?

För att få mer information och klargöranden och för att få andras åsikter.

Vad tycker du om dagen?

Sammantaget var det riktigt bra. Jag tyckte att delarna om andelstal och om bidrag var bra. Det var roligt att få träffa Aron från Trafikverket personligen – vi har mejlat varandra om ett projekt i ett års tid, och nu fick vi ses på riktigt!

Skulle du rekommendera andra att gå på en Vägdag?

Absolut, utan tvekan. Man får en så bra överblick över många viktiga frågor.



My, kassör, och Ola, ordförande, Stora Berga VS, Söderköping

Vilka frågor tyckte ni var mest intressanta idag?

Ola:

Jag har suttit i föreningen i trettio år och kan en del redan. Men frågor som till exempel andelstal var intressanta och det är bra med lantmätare på plats.

My:

Det var intressant att få höra om hantering av folk som inte betalar sin avgift, och det var kul att höra andra föreningars frågor.

Vad tyckte ni om Vägdagen?

Ola:

Jag har aldrig varit på Vägdagen tidigare, det är ett bra sätt att få ny information – och det är alltid bättre att träffas fysiskt!

My:

Jag lärde mig jättemycket, till exempel vilken slags väg vi har och vad som ingår i vägområdet, som diken.

Eva, suppleant, Åshorns SFF, Trosa

Varför kom du till vägdagen här i Norrköping?

Jag är nyvald suppleant i styrelsen och har gått introduktionskursen. Jag har inte varit på någon Vägdag tidigare, så när vår ordförande frågade om någon var intresserad tänkte jag att det är bra att gå och få mer matnyttig information.

Vad fick du störst nytta av från dagen?

Det som handlade om avgränsningen av styrelsens uppdrag och vägsamfällighetens möjligheter och skyldigheter, om gränsdragningen gentemot fastighetsägarna. Många vill ju att styrelsen ska engagera sig i frågor som egentligen inte tillhör oss. Den informationen jag fick idag bekräftade den jag redan hade.

Vilka frågor är extra viktiga för er förening?

Frågan om in- och utträde ur föreningen. Jag blev ombedd av de andra i styrelsen att ta reda på om man har rätt till ekonomisk kompensation om man utträder, till exempel.

Vad tyckte du om dagen?

Det var en väldigt bra eftermiddag och jag kan absolut rekommendera andra att ta chansen att vara med på en halvdag!



Enskilda vägar

Har ni rätt bidrag?

På Trafikverkets webbplats hittar du information om bidragsregler och e-tjänster för enskilda vägar

– där kan du som väghållare göra ansökningar för bidrag samt administrera din väg.

Kom ihåg!

Uppdatera din e-postadress
och dina kontakt- och kontouppgifter!
Välj, Anmäl förändringar



E-tjänsten finns på:

www.trafikverket.se/enskildavagar



www.trafikverket.se



Frågor vi driver — *Privatpersoner ska inte betala priset för extremvädret*

När skyfall och stormar slår sönder enskilda vägar tvingas privatpersoner stå för notan – trots att vägarna är oundgängliga för hela samhället. Vi behöver ett permanent akutbidrag som täcker hela kostnaden för återställning, så att samfälligheter och privatpersoner inte ruineras.

45 000 av Sveriges 60 000 mil långa vägnät utgörs av enskilda vägar. Här startar en miljon människor sin morgon för att ta sig till arbete, skola och sjukvård. De enskilda vägarna är nödvändiga för näringslivets leveranskedjor, för räddningstjänst och ett rörligt friluftsliv.

De underhålls av enskilda väghållare: samfälligheter och föreningar bestående av ägare till fastigheter som befinner sig längs vägen. De håller vägarna fria från snö och andra hinder, lagar skador, sätter upp vägskyltar och mycket annat.

Cirka 22 500 enskilda väghållare uppstår årliga statsbidrag. De kan även ansöka om särskilt bidrag för reparationer av vägar. Men även om de får det särskilda driftbidraget beviljat måste vägförningens medlemmar betala minst 30 procent av kostnaderna ur egen ficka.

Från årsskiftet öppnas möjligheten för alla enskilda vägar att få särskilt stöd, även för dem som inte har statligt bidrag. Det kommer att hjälpa många enskilda väghållare, som dock fortfarande måste stå för en stor del av kostnaden för reparationer själva.

I en normal situation kan samfälligheterna och föreningarna planera för större investeringar genom sparande och fondering av medel. Men idag verkar de i ett sammanhang där allt fler extrema väderfenomen skapar akuta och djupgående skador på vägarna, vilket gör dem väldigt sårbara inför de betydande utgifter som krävs för återställning.

Skyfallen i Västernorrland i september är ett påtagligt exempel. Regnet ledde till att järnvägar och vägar spolades bort, människor förolyckades och isolerades och konsekvenserna för näringslivet går ännu inte att överblicka.

Med dagens bidragssystem får privatpersoner ta ett orimligt stort finansiellt ansvar för händelser som dessa. Vid särskilda händelser där Trafikverket får extra medel för att återställa infrastruktur, anser vi att samma princip ska gälla för enskilda väghållare.

Efter den kraftiga branden i Västmanland 2014 infördes en tillfällig paragraf för akuta åtgärder som bekostades av extra statliga medel. En liknande paragraf bör införas permanent i regelverket för enskild väghållning.

Men skador från extraordinära händelser ska inte täckas av de medel som öronmärkts som särskilda bidrag för enskilda väghållare. Dessa medel ska gå till planerade ombyggnationer och reparationer som till exempel förstärkning av vägar, renovering av broar eller byte till större trummor. Om vi tvingas ställa in planerade ombyggnationer på grund av att pengar för grundläggande underhåll saknas, kommer vi att stå sämre rustade för kommande extremhändelser.

Enskilda väghållare behöver ett akutbidrag som ligger utanför de redan beslutade driftsbidragen. Det ska täcka hela kostnaden, inte bara högst 70 procent av återställandet, och det ska gå snabbt att aktivera.

Det skulle göra det möjligt för alla enskilda väghållare att söka medel för att kunna återställa sina vägar utan att det urholkar driftsbidragen och nödvändigt vägunderhåll i framtiden. ■

Maria Sigfridsdotter,
ordförande Riksförbundet Enskilda Vägar
Håkan Wennerström,
styrelseledamot Riksförbundet Enskilda Vägar
Anders Lundell,
kanslichef Riksförbundet Enskilda Vägar

Skyfall i Västernorrland drabbade Långsjöns VF kraftigt. Cirka 100 meter väg spolades bort, på några ställen ner till en meters djup. Vägmaterialen går inte att återanvända då det spolades ut i skogen.

På bilden Peter Persson, Lillemor Lundin och Tormod Skarstad.

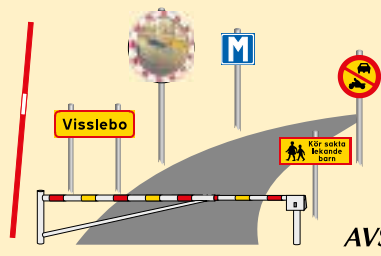




Följ oss på LinkedIn
@revriksförbundetskildavagar

HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTAR
RÅGÅNGSSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL

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

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

En enkel lösning på ett stort problem



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

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

Sture Steens Väg 2, Vittaryd · Tel. 0370-472 00
info@pekuma.se • www.pekuma.se

Ditt projekt håller jämt hos oss

Har ni fått anmärkning på er konstruktion?
Vi hjälper er med rådgivning och projektering

martin@wercon.nu 0730-244 268 www.wercon.nu

FÖR BARNENS SÄKERHET

MARKNADENS BÄSTA FARTHINDER

VÄGBOMMAR OCH OMRÅDESSKYDD

HASTIGHETSDISPLAY DIN FART

HASTIGHETSDISPLAY LUX

ALLTID BÄSTA PRISET

- ORIGINALET SEDAN 1963
- PRISGARANTI
- SNABBA LEVERANSER

ÖKA ER SÄKERHET, KONTAKTA OSS IDAG!
E-POST: ORDER@FARTHINDER.NET
WWW.FARTHINDER.NET
TEL: 0370 123 83



Vi hjälper er att lösa alla typer av entreprenaduppdrag och med Hollands största maskinpark så erbjuder vi helhetslösningar på kundspecifika uppdrag & projekt.

Halmstad: 035 - 19 13 00
Falkenberg: 0346 - 145 75

info@transportcentralen.se

Svårt att hitta ordförande?

Vi tar uppdrag som ordförande i vägsamfälligheter till fast pris



20
års erfarenhet

SJÖLEJONET K O N S U L T

Tel 0705-571225 | lotta@lottaunosson.se

Vi utför styrelsearbete, myndighetskontakter, bidragsansökningar och besiktningar.

Följ oss på instagram
@revenskildavagar





PRISMATIBRO
TRAFIK
SÄKERHET
IDAG OCH FÖR
FRAMTIDA
GENERATIONER

FARTHINDER SOM FLEXAR



MONTERAS MYCKET ENKELT
UTAN FÖRBORRNING ELLER GJUTNING

FLEXI BUMP

MARKNADENS BÄSTA GARANTI: 10 ÅR
FUNGERAR SUVERÄNT OAVSETT UNDERLAG
SVERIGES MEST POPULÄRA

Flexibump monteras på några minuter – även av en person utan förkunskaper – och är enkel att flytta. **Flexibump** fungerar suveränt på både grusväg och asfalt. Mycket stabil och följer ojämnheter i underlaget. Passar in i alla miljöer och är byggd för långsiktig användning i vägsamfälligheter, boendeföreningar och offentliga områden som har problem med höga fordonshastigheter. **Flexibump** är ett bekvämt farthinder tack vare unik smart konstruktion som **flexar och sjunker ihop** när fordonet håller rätt fart vid passering. Maximal trafiksäkerhet, helt enkelt.

SE FILM

FLEXIBUMP.SE
FÖRMÄNLIG ENHETSFRAKT
FLEXIBUMP – EN DEL AV PRISMATIBRO

HEMSIDA

Text: Maria Sigfridsdotter

Ny hushållsnära sortering som påverkar enskilda vägar

— så här kan vägghållare förbereda sig

Den nya hushållsnära sorteringen införs successivt runt om i landet, och många vägföreningar och samfälligheter undrar nu vad förändringen innebär i praktiken. Frågorna handlar framför allt om vad kommunen får kräva – och vilket ansvar vägghållaren själv har.

Sedan 2024 är det kommunernas ansvar att samla in förpackningar av papper, plast, metall och glas. Målet är att öka andelen sorterat avfall genom att flytta sorteringen närmare hushållen. Från och med den 1 januari 2027 ska systemet med hushållsnära sortering vara fullt infört i hela landet.

Olika lösningar i olika kommuner

Hur sorteringen ska genomföras varierar. Vissa kommuner väljer system med olikfärgade plastpåsar som samlas in i ett gemensamt kärl och sorteras centralt. Andra inför flerfackskärl, där avfallet separeras redan vid insamlingen. Det senare kan kräva fler sopbilar – eller större fordon som kan ta flera fraktioner samtidigt.

Undantag i glesbygd

Kommuner kan beviljas undantag om hushållen ligger glest, om vägar är svårframkomliga eller om andra särskilda omständigheter gör fastighetsnära insamling olämplig. Då kan avfallet samlas in vid gemensamma upphämtningsplatser, som kommunen beslutar om i samråd med markägare.

Sådana lösningar kan dock leda till konflikter, exempelvis när sopkärl placeras nära enskilda fastigheter.

Påverkan på vägarna

För vägghållare är det viktigt att kärlen inte placeras i vägområdet. De kan utgöra hinder för framkomlighet och snöröjning. Fler kärl och olika tömningsintervall kan också skapa logistiska utmaningar för fastighetsägare.

Dessutom väntas ökad och tyngre trafik när fler eller större sopbilar trafikerar vägarna – vilket på sikt kan leda till ökat slitage.

När kommunen ställer krav

I vissa fall kräver kommunen att vägföreningar ordnar uppsamlingsplatser. Det är möjligt om föreningen redan har den rätten i sin förrättning. Saknas gemensamma ytor kan en lantmäteriförrättning behövas, men det kräver både stämmobeslut och medför kostnader. Riksförbundet uppger att många medlemmar redan fått krav på större vändytor, vägförstärkning och breddning. Innan sådana åtgärder vidtas bör föreningen noggrant granska sina juridiska förutsättningar och förrättningshandlingar.

Vem tar ansvar om det blir fel?

REV känner till flera vägföreningar som genomfört omfattande åtgärder på sina vägar utifrån krav från kommunen – i tron att de varit skyldiga att följa dessa direktiv. I vissa fall har det i efterhand visat sig att kommunens krav saknat grund.

Det rimliga, menar Riksförbundet, är att kommuner som ställt felaktiga krav också tar det ekonomiska ansvaret och ersätter de merkostnader som föreningarna riskerar att drabbas av. REV kommer att fortsätta bevaka frågan och föra dialog med berörda myndigheter.

REV:s syn på upphandling av avfall

Enligt Riksförbundet är det avgörande att avfallshanteringen upphandlas med hänsyn till hur vägnätet faktiskt ser ut. I kommuner där stora delar av vägnätet består av smala vägar utan tillräckliga vändmöjligheter krävs mindre sopbilar för att insamlingen ska fungera säkert och effektivt.

Eftersom det inte finns några lagstadgade bärighetskrav för enskilda vägar kan kommunerna inte heller kräva att vägar förstärks för att klara tyngre fordon som upphandlats i efterhand.

REV har under många år arbetat för att upphandlingar ska anpassas efter vägnätet – inte tvärtom. Det är en grundläggande förutsättning för att systemet med hushållsnära sortering ska fungera utan att skapa orimliga krav och kostnader för vägföreningarna. ■



Vad gäller för samfälligheter respektive ideella föreningar

Föreningar som bildats enligt väglagen eller anläggningslagen kan kallas både samfällighet och vägförening. De styrs av sin förrättningshandling, där det framgår vad föreningen ansvarar för och hur väganläggningen är utformad – ofta med karta och beskrivning.



- Bygga om vägar: Nya vändplaner eller breddningar kräver tillägg i förrättningen via Lantmäteriet och beslut på föreningens stämma.
- Förstärkning: Stöd kan sökas hos Trafikverket för bärighetsåtgärder genom särskild drift – ansök gärna i god tid.
- Löpande skötsel: Åtgärder som slöröjning, siktröjning i korsningar och att hålla rätt fri höjd över vägen ingår i den årliga skötseln. Föreningen ansvarar om grenar eller hinder skadar fordon.
- Viktigt: Föreningen får inte genomföra ombyggnader på kommunens begäran om dessa saknar stöd i förrättningen – det räknas som främmande verksamhet, och styrelsen kan bli ekonomiskt ansvarig.



Ungefär 4000 föreningar av Riksförbundets medlemmar saknar helt eller delvis en förrättning. Dessa föreningar klassas som ideella föreningar.

- Bygga nya vägar och vändplaner kräver avtal med de som äger marken
- Avtal med medlemmar. Då medlemskapet är frivilligt krävs avtal så att ingen backar från sitt betalningsansvar om stora kostnader uppstår.
- Formalia det kan krävas en lantmäteriförrättning om ni inte är överens

Får ni krav på att bygga om vägen, så ta kontakt med kommunen och berätta hur era förutsättningar ser ut. Kontakta oss på REV om ni behöver råd och stöd.

Redo för nytt styrelseår?

Gör rätt från början!

**Ett verktyg för styrelsen –
helhetslösning för samfälligheten**

- ✓ Automatiskt uppdaterat medlemsregister
- ✓ Inget personberoende, vem som helst kan ta vid!



**Nu lanserar vi även BankID-
inloggning och digital signering!**



Testa gratis på vagfas.se

LANTMÄTERIET
CERTIFIERAD ÅTERFÖRSÄLJARE



DIGITAL SIGNERING

08-502 761 03
sales@vagfas.se

svedea.se
0771-160 190



VÄGFONDEN

Ett initiativ av **svedea**

Svedea stöttar din vägförening!

Via Vägfonden kan väg- och samfällighetsföreningar ansöka om bidrag till underhåll och förbättring av föreningens vägar. Ansök idag ur Vägfondens sammanlagda pott på 250 000 kronor.

Ansök senast
15 december
2025

Ansök här!



Bil | Båt | Vattenskoter | Mc | Snöskoter | ATV | Hem | Hund & Katt | Företag

svedea

DUBBELVALV

- en kostnadseffektiv lösning istället för bro



Kontakta oss för mer information
Lars Hansing
073-149 44 03 / lars.hansing@ponova.se

PONOVA

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

I samarbete med REV sedan 1968

Lindhés Advokatbyrå AB

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

Karin Andersson
Advokat

Bengt Nydahl
Advokat

Agnes Kjellberg
Biträdande Jurist

Linnéa Birgersson
Biträdande Jurist

Lukas Nordblom
Biträdande Jurist



info@lindhes.se

www.lindhes.se

08 - 723 15 00

Riddarg. 35, 114 57 Stockholm

Text: Anders Lundell

Nationell strategi för enskilda vägar lanseras

Snåriga processer och brist på samordning gör väghållningen komplicerad för landets enskilda vägar. Nu lanseras en nationell strategi som ska förenkla arbetet och stärka förutsättningarna för både boende, näringsliv och friluftsliv. Riksförbundet Enskilda Vägar välkomnar förslagen och lyfter behovet av ett närmare samarbete mellan myndigheter och vägföreningar. REV:s ordförande ger här sin bild av situationen.



Flera organisationer som samlar enskilda väghållare har arbetat fram en strategi för enskilda vägar som nu lanseras. REV har valt att ställa sig bakom huvudpunkterna i strategin.

– Det är framför allt behovet av samordning och förenklade processer som är viktiga för våra medlemmar, säger Maria Sigfridsdotter, ordförande i REV.

Gediget utredningsarbete

Arbetet bakom strategin har varit omfattande och grundligt. Både myndigheter, näringsliv, intresseorganisationer och akademiker har bidragit med kunskap. REV har varit representerade av bland annat tidigare lantmätaren Therese Svedberg och representanter från styrelsen. Strategin landar i fyra förslag som ska stärka de enskilda vägarna på lång sikt. Både för dem som bor och dem som har sin försörjning längs de enskilda vägarna.

Idag är de enskilda vägarna uppdelade mellan olika myndigheter och det ligger på olika samverkansgrupper att hantera enskilda

vägar. En utpekad samordning skulle underlätta för väghållningen och minimera konflikter. Att skapa upphandlingsområden på lokalnivå efterfrågas också av REV:s medlemmar.

– Många föreningar vill gärna ha en samordnande kontakt så att de själva slipper ringa runt mellan olika myndigheter. Idag kan vägar med bidrag få stöd hos Trafikverket men merparten av alla enskilda vägar saknar bidrag och de har ingenstans att vända sig om de inte är medlemmar i en organisation, som REV, konstaterar Maria Sigfridsdotter.

– Vi vill se mer av samarbete mellan organisationer och myndigheter för att göra det enklare att ta hand om vägen, vi vill att fler väghållare får bidrag för sin väg och att konflikter runt vägarna kan förebyggas, säger hon.

Viktiga för landsbygd och friluftsliv

De enskilda vägarna är viktiga för dem som bor, för skogsbruk och jordbruk men också för det rörliga friluftslivet. Flera av stra-



tegin förslag är framtagna med skogsbrukets behov i fokus. Men även andra väghållare kan ha nytta av tydligare krav på entreprenörer och branschgemensamma byggnormer, framför allt när det kommer till framdragningsav fiber och andra grävningar längs vägarna som inte alltid kommuniceras korrekt med väghållaren.

Genom att förenkla processer runt förrättningar och bättre avgiftsmodeller kan fler vägar få en långsiktig och hållbar förvaltning. Idag är det

kostsamt för föreningarna att göra förändringar i sin förrättning eller ansöka om nya, vilket leder till problem och är direkt kontraproduktivt. – Många saker kan lösas mer effektivt gemensamt men initiativ riskerar att gå förlorade när det blir för komplicerat och dyrt att genomföra. Här behövs fler lösningar som kan individualiseras efter enskilda förenings behov och fastighetsägares behov utan att för den skull bli rättsosäkra, avslutar Maria. ■



1. **Nationell samordning** – för konkurrenskraft och robusthet i hela landet
Utse myndighet(er) med ansvar att driva samordning, utred och långsiktig utveckling i frågor kopplat till enskilda vägar.
2. **Rättsäker samverkan** – för effektivare väghållning
Underlätta förrättningsprocessen samt skapa verktyg som möjliggör enklare, effektivare samverkan.
3. **Effektivare nyttjande och underhåll** – för ett robustare enskilt vägnät
Säkra tillgång till vägdata, grusmaterial och ny teknik.
4. **Utbildning och normer** – för kompetens och kvalitet
Utveckla utbildningar, branschnormer och fortbildning i nära dialog med näringen.

Artikelserie om markförhållanden – del 2

I Bulletinen nr 3/2025 påbörjade vi en artikelserie med en gästskribent, Magnus Hellqvist, som delar med sig av sina kunskaper. Magnus är geolog med jordarter, mark, vatten och miljö som specialitet. Han är också förtroendevald i en av REV:s medlemsföreningar i Uppland.

Anders Lundell, kanslichef REV

Text: Magnus Hellqvist
magnus.hellqvist@geoveta.se



Jordarterna som ger stabil grund för vägen

Det finns jordarter som är stabila och säkra som grund för vägarna. Ett bra exempel är Sveriges vanligaste jordart, morän, samt olika typer av grus och sand. Andra stabila situationer är exempelvis om berget ligger vid eller nära markytan. Men även dessa jordarter kan innebära risker och utmaningar och då handlar det ofta om vatten.

All typ av infrastruktur, även enskilda vägar, påverkas mycket av de geologiska förutsättningarna som finns under vägen. Vissa markförhållanden anses normalt stabila, medan andra ofta anses mer riskabla och instabila. Det påverkar sådant som stabilitet, risker och hur marken förändras över tid. Jordartens uppbyggnad kan ge god stabilitet, men också markrörelser, sprickor, tjälskador, slitageproblem och annat.

En viktig faktor i detta är jordartens egenskaper och förhållande till vatten. Jordartens uppbyggnad ger olika förutsättningar för dess vattenhållande förmåga, framför allt när det gäller markvatten och grundvatten. Detta är en stor orsak till många problem och

svårigheter i vägens underhåll, både för statlig infrastruktur och enskilda vägar.

Stabilast är berget

Den kanske mest stabila situationen, är i de fall berggrunden är exponerad på markytan och inte ligger under jordlager. Om berget är underlag för vägen ger det normalt en oproblematisk situation. Men det är å andra sidan både komplicerat och kostsamt om man måste ta bort berg av någon anledning. Den typen av åtgärder kräver mycket specialkunskap och är ofta dyra åtgärder.



Exempel på en naturgrustäkt för sand och grus, här sorterat i olika högar för olika syften och användning som exempelvis vägar.

Om man bortser från människans aktiviteter, finns det flera naturliga orsaker till att berget är vid markytan, även kallat ”berg i dagen”. Det kan exempelvis bero på erosion och borttransport med vatten, vind eller den tidigare inlandsisen. Sedan kan vågsvallet under landhöjningen ha sköljt bort mycket av jordmaterial, i de många områden i Sverige som legat under högsta kustlinjen (HK) efter istiden.

Men i många fall kan det som ligger kvar efter erosion eller vittring vara ett tunt jordtäckte på berget. Dessa tunna jordtäcken hittas ofta högre upp i terrängen, på eller längs med höjdområden och finns på många ställen i Sverige. Om man skulle gräva på en sådan plats, ligger kanske berget på bara 20–30 centimeters djup under det tunna jordtäcktet. De är nästan alltid grovkorniga, med mycket grus och sand.

Vår vanligaste jordart

Den vanligaste jordarten i Sverige är morän, vilket man kan kalla inlandsisens eller glaciärens produkt. Moränen har i grunden bildats av alla de berg- och jordpartiklar som funnits i isen och

som kommer fram när den smälter. Det gör att den också består av det jord- och bergmaterial som inlandsisen eroderade eller plockade upp.

De flesta moränerna är mer eller mindre grovkorniga med mycket block, sten, grus och sand och den vanligaste typen av morän kallar man sandig morän. Det gör att morän väldigt ofta kan betraktas som en stabil och bra grund för exempelvis vägar. Ibland kan moränen ha mycket och stora block, då är den vara svårhanterlig på olika sätt.

Eftersom moränen byggs upp av det isen fört med sig, kan den ibland ha högt innehåll av finpartiklar som silt- och lerpartiklar. Det beror naturligtvis på att inlandsisen rört sig över områden med sådan grund. Det kan skapa problem eftersom moränen då kan innehålla mycket vatten. Har den hög andel finpartiklar, speciellt silt, så kan den trots allt skapa tjälproblem och instabilitet för vägen. ►

Morän - med mycket grus, sand och block - i vägskärning vid ett vägbygge i Västergötland.



En viktig jordart

En annan jordart som det finns mycket av och som kan betecknas som mycket stabil är den vi kallar för isälvsmaterial. Det är det material som kommer från inlandsisens smältvatten och det består ofta av mycket grus och sand. Detta är också grundmaterialet i de rullstensåsar som finns i landskapet, som är lämningar efter smältvattenkanalen i inlandsisen.

Dessa jordarter är visserligen stabila och har använts för vägar länge, men de kan ge andra svårigheter som vägbyggaren måste tänka på vid exempelvis driften. I isälvsmaterial finns mycket och bra grundvatten och det är ofta runt dessa som det finns

många vattenskyddsområden. Så om man har sin väg vid isälvs-material och kanske till och med på en rullstensås, så måste man ofta ta hänsyn till vattenbrunnar och vattenskydd.

Man bröt tidigare mycket naturgrus ur rullstensåsarna, men idag är det till stora delar utbytt mot krossberg. Dessa åsar användes ofta tillbaka i historien till transporter, för stigar och ridvägar. Så det finns ofta historiska väglämningar på dessa bildningar. Ibland har den mer moderna vägen lagts på samma ställe, vilket skapar mycket krav på miljöhänsyn på grund av grundvattnet. ■

Liten skärning i rullstensås med jordarten isälvsmaterial, en så kallad "räkt för husbehov", norr om Heby i Uppland.



Beläggning för dig som tänker hela vägen

- Ytbehandling (Y1)
- Indräkt makadam (IM/IMT)
- Justering med indräkt makadam (JM/IMT)
- Infräsning av makadam

Vi hjälper också till med kontaktläggning, däckning och trumbyten i samband med beläggningsarbeten – alltid till konkurrenskraftiga priser.



Intresserad? Skanna QR-koden eller kontakta oss direkt så tar vi en diskussion om vilka beläggningstjänster som gör mest nytta för just din väg. Vi erbjuder beprövade helhetslösningar för dig som tänker hela vägen. Vi ses!

Kontakta oss på SVEVIA

Skåne, Jönköpings, Västra Götalands och Hallands län
Tomas Brodin, 070-328 81 55
tomas.brodin@svevia.se

Stockholms län och norröver
Hans Anders Jönham, 070-982 06 21
hans.jonham@svevia.se

Örebro, Värmlands, Västmanlands och Södermanlands län
Melina Stender, 070-205 70 26
melina.stender@svevia.se

Östergötlands, Kalmar och Blekinges län
Sebastian Johansson, 070-437 21 09
sebastian.johansson@svevia.se

Kronobergs län
Peter Karlsson, 070-314 95 13
peter.karlsson@svevia.se

SVEVIA

Vilken nivå bör föreningen ha på vinterväghållningen

När dessa rader skriv så befinner vi oss i slutet på oktober, vi har inte haft några direkta vinterfrågor till kansliet ännu. I norr har snön redan kommit på vissa ställen men hos oss i södra delarna av landet är det fortfarande höst och ingen frost eller snö i sikte. Skrev vid den här tiden för tre år sedan lite om ambitionsnivå på vinterväghållningen. Frågan är ständigt aktuell med många frågor till oss på kansliet under vintersäsongen.

Här kommer återigen lite tankar att fundera på för er styrelseledamöter. För att om möjligt slippa diskussioner med era medlemmar vintertid så är rådet att ni tar upp en särskild punkt på stämman som handlar om vinterväghållning. Där diskuterar ni och lägger fast en rimlig nivå på vinterväghållningen utifrån kostnader och lämplig standard.

Ju högre standard desto högre kostnad för era medlemmar. Man kan på stämman ta ställning till ett enkelt regelverk som beskriver vid vilken mängd snö det är rimligt att påbörja snöröjningen och hur lång tid entreprenören har på sig att röja era vägar. Viktigt i sammanhanget är att stämman inte skall detaljstyra verksamheten det är styrelsens ansvar.

Vilken är då den lägsta ambitionsnivå man bör ha på en enskild väg? Jag har i tidigare artiklar hänvisat till Trafikverkets lägst trafikerade vägar (vinterklass 5, mindre än 500 fordon per dygn) där påbörjas snöröjningen vid tre centimeter snö. Tycker nog att det

att lägga ribban något högt att påbörja snöröjning redan vid tre centimeter.

I Trafikverkets publikation ”Drift och underhåll av enskild väg” rekommenderar man att snöröjning påbörjas vid ett snödjup på åtta centimeter vilket kan ses som mer rimligt.

Isgrusning med sand eller flis är den vanligaste metoden för halkbekämpning. För att hålla nere kostnaderna är det vanligt att man bara punktsandar vilket innebär att man isgrusar i kurvor, backar och vägkorsningar. Vid snabba kraftiga väderomslag från flera minus till plusgrader kan det finnas behov av genomgående isgrusning. ■



Bengt Johansson
Vägteknik
kansliet@revriks.se



Anlägga parkeringsplatser

Kan en enskild väghållare anlägga parkeringsplatser inom sitt förvaltade vägområde utan att först begära en omprövningsförrättning för ändamålet? Frågan har nu prövats i domstol.

I en färsk dom (MMD, Nacka tingsrätt dom 251027 i mål F 5710-25) avslog domstolen en klandertalan med begäran att vägföreningen skulle upphöra med parkeringsverksamhet, eftersom en sådan påstods inte ingå som ändamål enligt för vägen gällande förrättningsbeslut.

Men föreningen lyckades försvara sin förvaltningsinriktning framgångsrikt, bland annat under åberopande av att målade parkeringsrutor är att anse som en naturlig väganordning även om sådana inte explicit omnämns i förrättningen för vägen och att stämmans beslut om en reglerad parkeringsverksamhet i praktiken endast innebar att den tidigare oreglerade parkeringen på platsen, som utgjorde ett verkligt hinder för vägens ändamålsenliga användning, därmed reglerades på ett gynnsamt sätt både för medlemmarna, allmänheten och föreningens väghållning.

Som kan förstås av föreningens svar på klandertalan var bakgrunden i ärendet att vägen av olika skäl var extra bred på en sträcka som därtill inbjöd till mer varaktig och oreglerad parkering. Ett förhållande som föreningen genom ett resolut agerande ville få stopp på, varvid parkeringsrutor målades upp och parkeringsbestämmelser infördes. Något som domstolen uppenbarligen inte har haft någon invändning emot, utan tvärtom gillat med ett kort och kärnfullt domskäl konstaterande, att det inte framkommit att föreningens stämmobeslut och agerande varken ”strider mot anläggningslagen, annan författning eller föreningens stadgar” och avslog därmed klandertalan. Den slutsats som kan dras av avgörandet är att det är möjligt för en enskild väghållare att såväl reglera parkering inom sitt upplåtna område som mer handfast också anvisa till särskilt uppmålade parkeringsrutor, även när parkeringsändamål inte utgör en del av förrättningsbeslutet. ■

Uno Jacobsson
Juridik
uno.jacobsson@optimusadvokat.se



EXPERTERNA

Ändring av andel i gemensamhetsanläggning vid fastighetsbildning



Andelstal kan också ändras genom att det sker ändringar i fastighetsindelningen. Det vanligaste fallet är att någon styckar av en fastighet som ska bli en ny bostadsfastighet och då har Lantmäteriet möjlighet att enligt 42 a § Anläggningslagen besluta om att den nybildade fastigheten ska inträda i gemensamhetsanläggningen.

Vid en sammanläggning av två fastigheter övergår fastighetersnas rättigheter och skyldigheter till den nya fastigheten som bildas. Om en av fastigheterna är ansluten till en gemensamhetsanläggning övergår därför fastighetens skyldigheter gentemot de övriga delägarna till den nya fastigheten med stöd av 41 § Anläggningslagen. Detta sker automatiskt och Lantmäteriet behöver inte fatta något beslut om åtgärden i samband med lantmäteriförrättningen. Det gör att samfällighetsföreningen inte berörs av förrättningen och därför inte ses som sakägare. Det gör att frågan om ersättning inte heller är aktuell.

Om Lantmäteriet styckar av en ny fastighet (till exempel en obebyggd tomt som ska bebyggas med ett nytt bostadshus) kan förrättningslantmätaren, med stöd av 42 a § Anläggningslagen, besluta att den nya eller ombildade fastigheten ska anslutas till en befintlig gemensamhetsanläggning. Anslutningen sker inte per automatik och det finns inget krav i lagstiftningen att ansluta en fastighet genom 42 a § Anläggningslagen. Som styrelsemedlem i en samfällighetsförening är det därför bra att vara lite på tårna vid en avstyckning i området. Genom att

påminna fastighetsägaren och förrättningslantmätaren om att en anslutning bör göras i samband med avstyckningen kan du spara pengar åt föreningen. Annars behöver fastigheten anslutas i efterhand med stöd av 43 § Anläggningslagen vilket kan kosta föreningen pengar beroende på vad parterna kommer överens om.

42 a § Anläggningslagen kom först på 1990-talet. Innan dess var det inte helt ovanligt att ansvaret för att ansluta en ny fastighet lades över på samfällighetsföreningen eller fastighetsägaren. Dessvärre glömdes det ibland bort eller hoppades över. Det kan vara en förklaring till att det finns fastigheter utmed er väg som aldrig blivit delägare i er gemensamhetsanläggning.

Att ansluta en ny fastighet till en gemensamhetsanläggning med stöd av 42 a § Anläggningslagen gör att frågan om ersättning blir aktuell. Anledningen är att det totala andelstalet i gemensamhetsanläggningen ökar. ■



Lina Högberg
Lantmäteri
kansliet@revriks.se



Har du tröttnat på ojämna vägar?

Tack vare att ytbehandla vägen genom tankbeläggning eller indränkta makadam förlängs vägarnas livslängd på ett mer kostnadseffektivt sätt än att lägga en helt ny toppbeläggning.

Kontakta Thomas Ålund, 0725-33 35 22, thomas.alund@peabasfalt.se eller Maja Hjeltman, 0706-90 53 72, maja.hjeltman@peabasfalt.se för mer information och kostnadsfri offert.

peabasfalt.se

PEAB
Peab Asfalt

REGIONANSVARIGA

NORR	Lars Åstrand	regionansvarig.norr@revriks.se
MITT	Johan Granlund	regionansvarig.mitt@revriks.se
ÖST	Maria Sigfridsdotter	regionansvarig.ost@revriks.se
VÄST	Christer Ångström	regionansvarig.vast@revriks.se
SYD	Malin Ohlsson	regionansvarig.syd@revriks.se



Hinder inom vägområdet

En viktig uppgift för styrelsen är att se till att inte vägområdet blockeras genom olovlig uppställning av sådant som hindrar sikt och säkerhet. Angränsande fastigheter ska inte utan tillstånd placera saker inom vägområdet.

Om någon fastighetsägare olovlig använder föreningens vägområde (upplåtet utrymme) som upplagsplats, uppställningsplats eller inom vägområdet sätter upp fasta föremål bör styrelsen omedelbart vidta lämpliga åtgärder för att tillvarata föreningens intressen och hålla vägområdet fritt. Exempel på fasta föremål är staket, murar, plank eller byggnader.

Ett skäl till att styrelsen bör agera omedelbart är för att undvika att den som placerat/uppfört föremålen inom vägområdet ska kunna åberopa ett tyst samtycke till att så har skett, eller annars att ett nyttjanderättsförhållande har uppstått. Ett annat är att föreningen som väghållare är ansvarig för att vägområdet sköts ändamålsenligt och därmed kan riskera att hållas ansvarig för skada som kan uppstå till följd av att tredje man skadar sig/sitt fordon på grund av föremålen i vägområdet.

När någon olovligen tagit föreningens vägområde i anspråk bör omedelbart en skriftlig uppmaning om krav på åtgärd skickas till fastighetsägaren. Brevet bör innehålla en upplysning om:

- att föreningen med stöd av anläggningsbeslut och lag har bestämmanderätten över vägområdet
- att ianspråktagandet har skett utan lov
- att föremålen, om dessa inte tas bort inom en kortare tidsfrist, kommer att avlägsnas genom Kronofogdens försorg på fastighetsägarens bekostnad

Kronofogdens handläggning av ärendet är skyndsam. Viktigt för att få en snabb handräckningshjälp är att klargöra föreningens rätt till vägområdet vilket enklast görs genom att till ansökan bifoga:

- gällande anläggningsbeslut och en karta med en markering av var det olovliga ianspråktagandet av vägområdet ägt rum
- gärna fotografier och en enklare skiss över vägområdets bredd med intrånget markerat
- en kopia av brevet till fastighetsägaren



Scanna koden med din mobil för att gå till ämnes-sidan i VägoPedia. Där får du tips om andra närliggande ämnen. Stämman ska inte besluta om debiteringslängden, kravet är att den ska ha funnits framlagd på stämman. Att så varit fallet ska anges i protokollet.

Om situationen är av trafikfarligt slag bör Polisen kontaktas. Styrelsen avråds från att i egen regi genomföra en flyttning eftersom en ”objektiv nödsituation” måste föreligga för att en sådan åtgärd med säkerhet inte ska anses straffbar.

Acceptabla hinder

Det finns två saker som tillhör fastigheten som kan accepteras inom vägområdet och det är brevlådor och soptunnor eftersom dessa oftast måste placeras inom vägområdet för att samhällsservicen ska fungera.

Om brevlådor kan placeras i brevlådsamlingar är det en fördel för skötseln av vägen men om postutdelning görs vid varje fastighet får föreningen acceptera brevlådor en bit ut i vägområdet om de inte går att komma åt på ett rationellt sätt annars. Viktigt då att det är en eftergivlig konstruktion som ger vika om den blir påkörd.

Soptunnor ställs numera oftast fram vid vägen på tömningsdagen men det är viktigt att fastighetsägaren flyttar tillbaka dem in på sin fastighet efter att tömning skett. Soptunnor får inte placeras permanent inom vägområdet. ►

”Föreningen som väghållare är ansvarig för att vägområdet sköts ändamålsenligt och kan därmed riskera att bli ansvarig för skador.”





A B C D E F G



Andra situationer

Det finns ett antal situationer, snarlika "Hinder i vägområdet", som beskrivs på separata ämnessidor i Vägopedia:

- Parkering
- Flyttning av fordon
- Stormfällad träd
- Timmerupplag



Frågor & Svar

Hur bör styrelsen agera om en fastighetsägare vill bygga till exempel ett garage nära sin fastighetsgräns?

I de fall sidoområdena (diken och slänter) är smala kan byggnation nära vägen vara ett problem framförallt om det begränsar sikten, vilket självklart bör undvikas.

Inom detaljplanlagt område är det normalt "prickmark" som inte får bebyggas 4,5–6 meter från fastighetsgräns mot väg. För att kommunens bygglovsenhet ska kunna ge dispens krävs då normalt väghållarens medgivande. Om det är begränsande för säkerhet eller skötseln av vägen bör styrelsen inte ge medgivande.

Rent principiellt är dock inte byggnation utanför vägområdet en fråga som väghållaren ska ha någon åsikt om annat än om det påverkar skötseln av vägen.

Vilken möjlighet har föreningen att förbjuda att älgpass placeras utmed vägen?

Inom upplåtet utrymme (ofta 2 meter från körbanekant) kan styrelsen säga nej att älgpass placeras ut. Det är liktydigt med ett hinder inom vägområdet.



<https://vagopedia.revriks.se>

SÅ HÄR KOMMER MAN ÅT VÄGOPEDIA

Vägopedia är REVs digitala handbok som innehåller allt som har med enskilda vägar att göra. Materialet är upplagt på olika ämnessidor som är länkade till varandra.

Vägopedia nås via medlemssidorna på hemsidan, gratis användning ingår i medlemskapet men inloggning med medlemsnummer och lösenord krävs.

WEBBVÄG

Från debiteringslängd till bokföring och egen hemsida, allt i ett system!

Första året bara 1900 kr

Ingår fastighetsdata från Lantmäteriet!

Skicka vägavgifter som e-Faktura.
Stöd för momshantering.

Många har problem med sin bokföring!

Något vi kan hjälpa Er med.

Nyhet

Ekonomi support till fast kostnad!

Kontakta oss, så sätter vi ihop
ett paket för Era behov.



Sälj: 073-752 24 92

webbvag@doctech.nu

Växel: 019-760 89 00

www.doctech.nu/tjanster/webbvag/

PROJEKT

Text: Anders Lundell

Brorenovering

I Skärblackska, en dryg mil väster om Norrköping sköter Skärblackska Vägförening de flesta vägarna. Efter nästan två år av arbete, byråkratiska turer och byggutmaningar har Skärblackskas historiska bro äntligen öppnats igen. Den 140 år gamla järnvägsbron som sedan 1960-talet tjänat som vägbro har renoverats från grunden, till glädje för hela samhället. När ordföranden Lars-Göran Wallsing klippte bandet i december 2024 markerade det slutet på ett av Skärblackskas största infrastrukturprojekt de senaste åren.

Bron har en lång och stolt historia. Den invigdes redan 1884 som en smalspårig järnvägsbro för linjen som då förband Skärblackska med Norrköping i öster och Finspång i nordväst. När järnvägen byggdes om till normal spårvidd på 1960-talet byggdes en ny järnvägsbro och den gamla bron fick nytt liv som vägbro. Sedan dess har den fungerat som en central förbindelse mellan samhällets två delar, en vardaglig men oundgänglig länk för många.

Men tidens tand är obeveklig även mot stål och betong. Efter Trafikverkets besiktning i februari 2023 stod det klart att bron inte längre var säker att använda. Korrosion och slitage hade påverkat konstruktionen så mycket att bron fick stängas av helt, inte bara för biltrafik utan även för gående och cyklister. För många invånare blev avstängningen ett hårt slag. Den alternativa vägen runt är både lång och opraktisk, eller som en medlem uttryckte det: – Jag får köra minst en mil extra per dag, för en resa som annars bara är någon kilometer.

Vägen mot beslut

Under större delen av 2023 stod bron oanvänd, medan vägföreningen arbetade febrilt bakom kulisserna. Innan något

kunde göras krävdes kommunala beslut, ekonomiska garantier och ett omfattande förarbete tillsammans med Trafikverket. I samband med detta kallades det till en extra stämma i föreningen, där frågan om brons framtid skulle avgöras.

När medlemmarna samlades i december 2023 blev beslutet tydligt: bron skulle renoveras. Trots en beräknad kostnad på 35 miljoner kronor röstade en klar majoritet för projektet. – Det känns skönt att vi nu fått ett beslut och kan börja jobba vidare med att få in anbud, sade vägföreningens ordförande Lars-Göran Wallsing dagen efter omröstningen.

Från plan till verklighet

För att arbetet skulle bli både effektivt och säkert anlätades sakkunnig projektledning. Tillsammans med teknikonsultföretaget WSP tog en arbetsgrupp från föreningen fram ett detaljerat förfrågningsunderlag, som senare granskades av Trafikverket.

– Vi har haft en mycket bra dialog med Aron Cleveson på Trafikverket, som är sakkunnig utredare för broar på enskilda vägar. Hans stöd har varit ovärderligt genom hela projektet, säger Lars-Göran.



Renoveringen omfattade byte av balkar och stålstomme, uppbyggnad av ny körbana, utbyte av vindförband, ommålning av överbyggnaden samt lagning av betongfundament. Dessutom byggdes en ny stomme och ett modernt räcke för cykelbanan.

Efter upphandling anlätades i april 2024 NCC att utföra entreprenaden, medan WSP anlätades för projektledning. Tillsammans tog de fram en tidplan som siktade på färdigställande i slutet av året. Under byggtiden hölls medlemmarna informerade genom regelbundna nyhetsbrev med bilder och rapporter om framstegen.

Ett projekt med precision och hållbarhet

Arbetet var långt ifrån enkelt. Bron löper över ett vattendrag som är en del av Norrköpings dricksvattentäkt, vilket ställde extremt höga krav på miljösäkerhet. Inget material fick släppas ut i vattnet, och alla moment planerades med största

noggrannhet för att minimera risker. Trots dessa utmaningar höll projektet både tidplan och budget.

Den ursprungliga budgeten på 35 miljoner kronor kunde till och med pressas och slutkostnaden stannade vid 29 miljoner kronor. Endast 3,5 procent av summan, cirka en miljon kronor, gick till tilläggsarbeten, vilket är lägre än normalt och visar att projekteringen var välgjord och genomförandet noggrant planerat.

Trafikverket stod för 70% av finansieringen som särskilt driftbidrag. Resten bekostades av vägföreningens medlemmar, där bland andra Billerud och Norrköpings kommun har stora andelar. För en vanlig bostadsfastighet innebar det en engångsavgift på omkring 4 500 kronor, utöver den ordinarie vägavgiften. ►

Den ursprungliga budgeten på 35 miljoner kronor kunde pressas och slutkostnaden stannade vid 29 miljoner kronor.

På bilden från vänster är:
Peter Fors, Billerud,
Lars-Göran Wallsing, ordförande VF
Ronny Gustafsson, kassör VF
Christian Fecht, vice ordförande VF
Sofia Forsberg Södermark, Billerud
Lina Linerzén, Billeruds ledamot i VF
Pernilla Poikela, suppleant VF

Faktaruta

Invigd som järnvägsbro: 1884
Ombyggd till vägbro: 1966
Avstängd för trafik: Februari 2023
Beslut om renovering: December 2023
Återinvigd: December 2024
Slutkostnad: 29 miljoner kronor (budget 35 miljoner)
Trafikverkets bidrag: 70 % (särskilt driftbidrag)
Kostnad för medlemmarna: Cirka 4 500 kronor per bostadsfastighet



Källa: "John Fröberg's Konstförlag, Finspång 1902"



En symbol för gemenskap

När bron återinvigdes i december 2024 var det många som hade anledning att känna stolthet. Vid ceremonin klippte Lars-Göran Wallsing bandet tillsammans med delar av föreningens styrelse och representanter från Billerud. – Renoveringen är värd allt arbete vi lagt ner,

och vi har hållit budget. Den här bron fyller en samhällsfunktion, så jag hoppas att alla Skärblackabor är glada idag. Jag är det, sade Lars-Göran.

Efter nästan två år av väntan kunde trafiken åter rulla över bron, och det som tidigare varit

ett sår i infrastrukturen blev åter en symbol för samarbete, uthållighet och lokal stolthet. När man idag kör, cyklar eller går över den nyrenoverade bron, är det lätt att glömma de månader då den stod tyst och övergiven. ■

Asfalt när den är som bäst

NCC förknippas ofta med omfattande asfaltsprojekt. Och visst asfalterar vi stora motorvägar, men lika ofta hjälper vi bostadsrättsföreningar och vägföreningar med hållbara, snygga och väl fungerande ytor – stora som små.

Att asfaltera större sammanhängande asfaltsytor, utöka antalet parkeringsplatser, garageinfarter, potthålslagning, asfaltera sidoytor eller göra anpassningar är inga problem. Med NCC får du en trygg process från offert till färdigt projekt.



Asfalt för:

- Bostadsrättsföreningen
- Vägsamfälligheten
- Fastighetsbolaget
- Föreningen
- Privatpersonen
- Industrin

Vi erbjuder:

- Rådgivning och dimensionering
- Markarbeten, inklusive grävning, schaktning och markberedning
- Fräsning och asfaltering
- Stensättningsarbeten
- Infräsning
- Om- och nybyggnation av vägar
- Linjemålning



Vill du skicka in en offertförfrågan?

Kontakta oss direkt.



Norra Sverige: john.jansson@ncc.se, 070 342 90 75
Mellersta Sverige: stefan.urby@ncc.se, 070 280 53 59
Södra Sverige: johan.hake@ncc.se, 076 521 61 73
ncc.se/asfalt

Text: Helena Palm

Ljus i mörkret

Vi lever i en mörk tid. Och nu tänker jag inte på mörka samhällsmoln som klimatförändringarna, Gaza, eller Donald Trumps alternativa inställning till demokrati, utan på det kompakta mörkret utomhus så här års. Varje dag knaprar mörkret i sig några minuter dagsljus till, innan vi kommer till vintersolståndet och vändningen 21 december. I vissa delar av landet är det till och med mörkt dygnet runt under några veckor runt årsskiftet.

Jag är därför väldigt glad över att det finns helljusautomatik på båda våra bilar. Med tidigare bilar lyckades jag aldrig få in i kroppen när det är dags att blända av och på, utan såg till att alltid ha en mörkerkörningsvanare passagerare (= min man) med mig som sa åt mig när det var dags för det ena eller andra. En sorts AI-automatik om man så vill. Praktiskt. Men samtidigt ganska pinsamt och gräsligt osjälvständigt. Nu sköter bilarna det där själv, och det har gjort att jag nästan slutat tänka på det.

Med tiden har jag dock insett att det minsann inte bara är att luta sig tillbaka och lita på bilen. Emellanåt får jag ilska helljusbländningar från mötande bilister som tycker att jag bländar ner för sent. När det händer surnar jag till bakom ratten och muttrar sårat att det är BMW:s eller Toyotas fel, inte mitt. Självklart är det inte det, men nog är det irriterande att automatiken inte funkar hela vägen, hela vitsen försvinner ju om jag ändå måste blända av manuellt.

Automatiken är inte heller tillräckligt känslig för fotgängare och cyklister. Där känner jag verkligen att jag måste skärpa mig, man måste visa extra hänsyn mot de mest oskyddade trafikanterna. Det är faktiskt inte snällt att blända ens en svartklädd person som dödsföraktande kliver fram ur mörkret framför bilen utan minsta reflex.

Okej, dags att få koll på knappar och spakar med andra ord ... Fast frågan är om det hjälper. De ljusstarka LED-lampor våra bilar är försedda med upplever många som bländande även när bara halvljuset är på. Det gör att jag inte kan vara säker på att det är seg automatik som gör att jag får helljusblink, kanske räcker det med det vanliga halvljuset. LED-ljusets högre ljusstyrka och färgsammanställning är ofta tillräckligt för att människor ska känna sig bländade. Upplevelsen av bländning verkar också förvärras av att strålkastarna är felriktade (det tror jag inte gäller i vårt fall p.g.a. nördig man) eller smutsiga (mer skyldig på den). Påverkar gör även den bländades ålder (äldre ögon är mer känsliga), och möjligen spelar det in att många ser generellt sämre i mörker.

Samtidigt går det inte att komma ifrån att det är fantastiskt – och säkrare – att köra en bil med riktigt bra halvljus. Ett dilemma således. Vissa säger att den tekniska utvecklingen gått snabbare än lagstiftningen, och det vore väl i så fall inte första gången. Men kanske börjar ändå något hända. Statens väg- och transportforskningsinstitut söker pengar för forskning om bländning, och Transportstyrelsen förväntas skärpa besiktningskraven.

På min egen att göra-lista står nu, förutom att vänja mig vid manuell avbländning, att öva på att inte titta rakt in i mötande bilars strålkastare. Det är löjligt svårt att låta bli, men det gör verkligen stor skillnad. Och blir jag ändå bländad själv lovar jag att tänka snälla tankar om att de jag möter också kör runt med LED-lampor och helljusautomatik. Vi väntar alla på ljusare tider. ■





PaceTell för en tryggare trafikmiljö

Uppmärksamma bilisten på hastigheten med vår hastighetsdisplay. PaceTell har röda ljusstarka siffror som visar fordonets hastighet när hastighetsgränsen överskrids.

Varför välja Pacetell?

Välj trygghet, kvalitet och smarta lösningar – till ett riktigt bra pris. Här är varför Pacetell sticker ut:

- **Svensktillverkad** 
 - med lokal support och service nära till hands
- **Energisnål teknik**
 - för både miljön och plånboken
- **Smarta tillbehör**
 - anpassa systemet efter dina behov
- **Enkel installation och användning**
 - spar tid och krångel
- **Konkurrenskraftigt pris**
 - hög kvalitet utan att spräcka budgeten

PACETELL

PaceTell Original

Hastighetsdisplay med möjlighet att köpa till logg, solcell och blinkljus. Välj standardiserad frontskylt eller be att få en egendesignad. Pris från 22.900:-

PaceTell Basic

Prisvärt alternativ till PaceTell Original, skillnaden är att det inte går att köpa till logg och att den lämpar sig för vägar med hastighet 40 km/timmen eller lägre. Pris från 15.900:-

PaceTell Mini

Hastighetsdisplay som istället för siffror visar texten SAKTA NER. Kan monteras på flera olika sätt, både för permanent och temporär användning. Pris från 9.750:-



I vårt sortiment finns även:

- P-klimpar för parkeringsräcken
- Gatunamnsskyltar
- Vägmärken
- Uppsättningsmateriel
- Trafikspeglar
- Vägbojor
- Betongsuggor
- Skyltbågar
- Pollare

Kontakta våra säljare för personlig rådgivning!



Vi har nöjet att presentera Vatteninfos tjänsteavtal

För gemensamhetsanläggningar för VA

Vatteninfo Sverige är det konsult och serviceföretaget som erbjuder kompletta tjänster för er som redan förvaltar, funderar på att bygga eller är i planeringsfasen för att skaffa **gemensamhetsanläggningar för vatten och/eller avlopp**.

Vad ingår i tjänsteavtalet?

Allt från teknikstöd, administration och juridiska frågor till kontakt med myndigheter. Kompetensutveckling.

Organisationsformen är inte ett villkor för att få ta del av våra tjänster, det enda kravet är att man förvaltar eller planerar gemensamt vatten eller avlopp.

Ring idag 08-428 431 50 eller maila till info@vatteninfo.com

Vi är knutna till GEMVA, riksföreningen för gemensamt VA.



46 BULLETINEN 4/2025



KURIOSA

Varför heter ni så?

Kvinnsgröta Mellstaby SFF

Betydelsen av Kvinnsgröta är inte känd eller etablerad som ett officiellt ord, men det finns spekulationer. En sägen är att Kvinnsgröta har fått sitt namn efter att byns kvinnor ska ha gett en grupp danska soldater så mycket gröt att äta så de somnade helt utslagna. Deras män som gömt sig utanför byn kunde därefter enkelt skära halsarna av danskarna.

En annan tolkning är att kvinns betyder kviga och gröta betyder fälla. Kvinnsgröta var alltså en plats för djurhållning.

Intill byn finns Kvinnsgröta alvar som är ett naturreservat. Området är naturskyddat sedan 1994 och ligger i sydöstra delen av Öland. Kvinnsgröta alvar är långsmalt och sträcker sig från odlingsmarken i öster till den så kallade mittmuren i väster. Alvarmarken är till stor del ett näst intill buskfritt grusalvar. På alvaret finns ett ovanligt flyttblock i grov, kristalliniskt, röd granit.



Platsen med flyttblocket kallas Märä och är klassad som en kulturhistorisk lämning.

Annigun Wedin, tidigare ordförande

Läs hela texten på:
www.revriks.se/kulnamn

Ändra styrelse

Logga in på hemsidan och gå till "Styrelse" som finns under "Föreningsadministration" på medlemsidorna.

Glömt lösenord?

- Gå till www.revriks.se
- Klicka på "Logga in"
- Ange ert medlemsnummer och klicka sedan på "Byt lösenord"
- Du får då ett mejl med en länk, klicka på länken och ange valfritt lösenord (två gånger enligt anvisning)
- Titta i skräpposten om du inte får mejlet inom ett par minuter
- Dela lösenordet med styrelsen

Medlemsnummer

Föreningens medlemsnummer står i adressfältet på baksidan av denna Bulletinen samt på fakturan.

Viktigt om du ringer

Ha alltid din förenings medlemsnummer till hands.

REV-faktura med mejl

För er vars förening får REV-fakturan med brev vill vi påpeka att det är enkelt att istället få den på mejl. Allt fler går nu över till mejl, det går snabbare och är bättre för miljön – gör det du också!

Uppgifterna kan ändras på vår hemsida, se Medlemsidor och sedan Föreningsadministration.

Läs gärna mer om hur man gör med hjälp av QR-koden.



KONTAKTA REV

kansliet@revriks.se
www.revriks.se
08-20 27 50