



Bulletinen

Riksförbundet Enskilda Vägars medlemstidning

Nr 2 • 2013

Vad gäller på enskilda vägar?

Ridning

Klara nu:

Höstens kurser

Referat ifrån:

Förbunds- stämman 2013



Uno har ordet

Riksförbundets kongress och förbundsstämma i början av mars blev mycket lyckad. Den entusiasm och viljan till förkovran som utmärkte deltagarna i de många olika seminarierna tillsammans med ett väl genomfört arrangemang i övrigt med en väldigt trevlig förbundsstämma som lördagens huvudnummer, gav mersmak inför arbetet under den mandatperiod som nu har inletts. Några trotjänare inom REV valde att sluta sina uppdrag och två nya suppleanter i styrelsen är valda, som kort presenteras i reportaget från Sollentunastämman på sidan åtta.



Under våren har Trafikverkets arbete med översynen av reglerna för statsbidrag kommit in i en slutfas. I april presenterades arbetet vid ett seminarium med representanter för SKL, Lrf och REV närvarande. Förslaget innebär bl.a. att möjligheten till särskilda satsningar vid behov förbättras, men framförallt öppnas upp för rejäla stöd vid investeringsbehov i broar och andra konstbyggnader. Från REV:s utgångspunkt, som verkar för att reglerna för den enskilda väghållningen både blir bättre, enklare och tydligare, är det naturligtvis angeläget att Trafikverkets förslag snarast kan antas av regeringen, som en förändring av den gällande bidragsförordningen. Investeringsbehoven är stora och ett tydligt och enkelt regelverk är grunden för en effektiv användning av statsanslaget på drygt 1 miljard per år, som över 20.000 enskilda väghållare har glädje av. REV ser fram emot en positiv och snabb behandling av Regeringen i frågan!

Det har varit en väldigt tuff vinter för Sveriges väghållare; antalet pothål på vägarna i de områden som jag vanligtvis rör mig i har slagit alla rekord. Rapporter från skilda delar av landet vittnar om högre vinterväghållningskostnader än normalt. Jag hoppas att ni alla som fått kavla upp ärmarna under våren för att återställa det som vintern ställt till med nu får lite drägligare förhållanden under barmarkspérioden, det förtjänar ni!

Trevlig sommar!
Uno Jakobsson
Ordförande



REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Adress: Riddargatan 35-37
114 57 STOCKHOLM
Telefon: 08-20 27 50 Fax: 08-20 74 78
E-post: kansliet@revriks.se • www.revriks.se

Postgiro: 35 77 63-2 Bankgiro: 5528-1109
REV Bulletinen utkommer 4 nr per år med en upplaga på 12 000 ex.
Citera gärna Bulletinen - men ange källan.
Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson

Produktion: Elanders Sverige AB
Form och original:
Anni Sundquist/Elanders Sverige AB

Annonser: Kansliet 08-20 27 50
REV tar inget ansvar för annonsörernas utlovade förpliktelser m.m.

Kansliet har telefonid:

Måndagar-onsdagar, fredagar	09.00 - 15.00
Tisdagar	09.30 - 15.00
Torsdagar	09.00 - 12.00
Lunchstängt	12.00 - 13.00

Kansliet har öppet hela sommaren med något begränsad telefonid under v 27, 28, 29, 30, då vi svarar i telefonen mellan kl 9:00 och 12:00.

På kansliet finns

Maria Sundström, kanslichef	08-440 24 61
Leif Kronkvist, vägingenjör	08-20 27 62
Solveig Hultén, administratör	08-20 27 50
Nils Blohm, lantmätare	08-20 27 64
Birgit Westlund, kassaförvaltare, torsdagar	08-20 27 50
Carina Pörn, administratör, ti-on, to	08-20 27 50

Valda funktionärer

Ordinarie:

Uno Jakobsson, ordförande
Mikael Näslund, vice ordförande
Malin Ohlsson, sekreterare
Christer Ångström
Lars Olin
Margareta Vikgren
Anders Lundell

Suppleanter:

Jan Ellström
Jenny Malmén
Claes Henkel
Ulf Lidesjö

Revisorer:

Eva Yng
Berndt Wiklander

Revisorssuppleanter:

Ulf Crona

Valberedning:

Curt Carleberg, sammankallande,
Inger Strömberg och Bengt Larsson

Regionansvariga:

Ulf Lidesjö, regionansvarig Väst
Christer Ångström, regionansvarig Öst
Michael Näslund, regionansvarig Norr
Lars Olin, regionansvarig Syd

Omslagsfoto: Elin Sundström

Foto där inget annat anges: Kansliets personal

Riksförbundet Enskilda Vägar grundades 1968 och har som uppgift att företräda de enskilda väghållarnas intressen. Förbundet bistår medlemsorganisationerna med råd och anvisningar i juridiska, ekonomiska, väg- och lantmateritekniska frågor, bedriver opinionsbildning och arrangerar utbildningar. Verksamheten finansieras i huvudsak med medlemsavgifter. I medlemsavgiften ingår ett för väghållare heltäckande försäkringspaket.

Innehåll

TEMA REVs KONGRESS

- 4 Rapport från REVs kongress med Förbundsstämma 8-9 mars

VÄGHÅLLNING

- 10 Grusvägsunderhåll – från seminariet på REVs kongress
- 14 Trafikregler och vägmärken – från seminariet på REVs kongress
- 20 Vägdag med Svevia och REV

JURIDIK

- 12 Huvudmannaskap Vem ska sköta vägen? – från seminariet på REVs kongress
- 16 Ridning på enskilda vägar. Vad gäller?
- 22 Enskilda väghållares strävan att få rätt
- 24 Fråga juristen

REV-NYTT

- 25 Höstens kurser





REVs personal tog emot vid registreringen.



Curt Carleteg, valberedningens ordförande.



REVs förbundsstämma 2013.



Anders Åkesson (C), Trafikutskottet



Rapport från Förbunds- stämman 8-9 mars 2013

I utställarhallen, högst i upp på den fina konferensanläggningen Scandic Star i Sollentuna, var sorlet högt och hjärtligt; enskilda väghållare minglade, fikade och utbytte erfarenheter bland de många utställarna, allt från olika privata företag som saluför sina produkter och tjänster, anpassade för väghållare, till företrädare för Lantmäteriet, Trafikverket, If Skadeför-säkring och Nordea.

De närmare 150 deltagarna var enligt genomförd enkät efter stämmodagarna mycket positiva i sina omdömen om både kongressprogrammet och till möjligheten att under trevliga former träffa likasinnade.

Inledningstalet hölls av Anders Åkesson (c), Trafikutskottet, och utgjorde framförallt en hyllning till allt det arbete som läggs ned av alla de förtroendevalda, som håller det finmaskiga vägnätet i gott skick varje dag i vårt land. På sidan 9 publicerar vi Åkessons egen krönika med reflektioner från stämman, som många av er kanske tidigare sett när den var publicerad i flera

lokala tidningar bl.a. i Småland.

På eftermiddagen på lördagen hölls den formella stämman, vid vilken styrelsen redovisade verksamheten för gången period och planerna för den innevarande. Lördagskvällen avslutades med en trevlig middag och dans till Micke Ahlgrens orkester. Huvudnumret på stämmodagarna var dock alla de seminarier som bjöds deltagarna; alltifrån den enskilda vägens historia till framtidens metoder för beläggningsarbeten.

Tack alla som bidrog till de givande och trevliga dagarna i den enskilda väghållningens tecken!

Efter förrättade val ser REV:s styrelse ut som följer för perioden 2013-2015:

Uno Jakobsson, ordförande (Värmdö)
 Mikael Näslund, vice ordförande (Hassela)
 Malin Ohlsson, sekreterare (Landskrona)
 Margareta Vikgren, ekonomistyrning (Huddinge)
 Lars Olin, ledamot (Vellinge)
 Anders Lundell, ledamot (Nacka)
 Christer Ångström, ledamot (Stockholm)
 Ulf Lidesjö, suppleant (Borås)
 Jan Ellström, suppleant (Nacka)
 Jenny Malmén, suppleant (Huddinge)
 Claes Henckel, suppleant (Vimmerby)



Regionansvariga:
 Ulf Lidesjö
 Christer Ångström
 Mikael Näslund
 Lars Olin







Ulf Lidesjö, Sture Källgården, Anders Lundell, Christer Ångström, Uno Jakobsson, Kristina Åberg, Margareta Vikgren, Malin Ohlsson, Mikael Näslund, Lars Olin.



Besök bland utställarna.



REVs monter, Margareta Vikgren och Malin Ohlsson från REVs styrelse.



Fin eftermiddagsfika till alla besökare.

Nya på förtroendeposter

i Riksförbundet



Jenny Malmén

Suppleant i styrelsen

Jenny är 40 år och mycket aktiv i de frågor som rör enskild väghållnings övergång till kommunal väghållning i samband med detaljplanering i Huddinge kommun, söder om Stockholm. Hon är ordförande i Gladökvärns Fastighetsägareförening och medlem i Gladökvärns vägförening och i Tyresö vägförening. Jenny är utbildad ekonom och verksam som IT-konsult. På fritiden upptar familjens hundar och arbete på det egna huset mycket av hennes tid. Hon hoppas bl.a. kunna bidra med sin kompetens inom IT och språkvård till det kommande arbetet inom Riksförbundet.

Claes Henckel

*Suppleant i styrelsen
(förra mandatperioden revisorssuppleant i REV)*

Claes, 65, är medlem i inte mindre än tre vägsamfälligheter och aktiv som sekreterare och kassör i en av dem. Han bor på gården Viggesbo, Rumskulla socken i Vimmerby kommun. Gårdens arbete upptar det mesta av hans tid numera, men också arbete i Hembygdsföreningen och bredbandsutbyggnad lokalt i Vimmerby engagerar. Med bakgrund som civilekonom och företagsledare kommer Claes kunna tillföra Riksförbundet viktiga kompetenser bl.a. inom ekonomi och styrelsearbete, men på fråga framhåller han själv helst blygsamt sitt bondförnuft som en tillgång i det framtida arbetet inom förbundet.

”Samhället är större än staten”



I våras medverkade jag på REV's, Riksförbundet Enskilda Vägars, riksstämma. Det är ett förbund med nästan 11 000 anslutna medlemmar spridda över hela landet. Medlemmarna är vägsamfälligheter som uppbär ett litet statsbidrag för att året om hålla en väg öppen för de som bor där och oss som besöker. Uppdraget består i att hålla en väg som används för att ta sig till och från arbete och skola, att köra godstransporter på eller som kanske leder till en badstrand eller sevärdhet. **Enskilda vägar med statsbidrag** känner vi igen på att de är utmärkta med **gula skyltar med svart text och röd ram**. Ytterligare ett bra kännetecken är att de alltid är väl skötta oavsett årstid. De enskilda vägarna - som alltså är möjliga för alla och envar att nyttja - är efter skogsbilvägnätet landets mest omfattande vägnät.

Årsmötet hade samlat några hundra av förbundets medlemmar och min roll var att invigningstala. Folk som styr och ställer med väghållning är jordnära och rejäla, här fanns alltså inte utrymme för att flumma runt och snacka strunt. **Tydliga och rejäla besked var beställt och skulle levereras.**

Därför djupdök jag i det senaste infrastrukturbeslutet som riksdagen tog strax innan jul och där just de enskilda vägarnas funktion, den mest omfattande och kapillära delen av vårt vägsystem, både uppmärksammades och lyfts fram som viktig. Utöver det utlovas i beslutet besked i några för REV viktiga frågor, tex gränsdragningen mellan statlig, kommunal och enskild väghållning. Ett förenklat förfarande i kontakt med statliga Läntmäteriet är en annan sak som står högt på REV's önskelista, även detta berörde jag.

Kommen så långt i mitt invigningstal kunde jag inte låta bli att vara lite värderingsdriven. Jag stannade till och sa "REV's, Riksförbundet Enskilda Vägars nästan 11 000 medlemmar är ett synbart bevis på att samhället vi lever o verkar i är större än staten. Hur då? Jo, samstämmiga utredningar visar att **för varje krona statsbidrag vi stoppar in i en vägsamfällighet får vi ut arbete** - snöröjning, grusning, siktrensning mm - **för 10 - 15 kronor**. Skulle vi istället och i alla lägen förlitat oss på att staten ska fixa vägen bleve det alltså mycket mindre gjort och sannolikt med större fördröjning.

En möjlig slutsats av detta är att **om människor ibland går samman i för dem gemensamma angelägenheter får vi ett bättre och större samhälle**, ett samhälle som är långt större än staten.

Anders Åkesson
Riksdagsledamot (c) Kalmar län

Kort sammanfattning från seminariet om

grusvägs- underhåll

från REVs stämma i mars 2013

DIKEN OCH DIKESRENSNING

Det allra viktigaste för att få grusvägen att fungera är att diken längs vägen är tillräckligt djupa och rensade. Vidmakthåll ett godtagbart dikesdjup med regelbunden dikesrensning. Saknas diken helt så kan upptagning av nya diken vara föremål för miljöprövning. Stäm alltid av med länsstyrelsen vid minsta tvekan.

VÄGTRUMMOR OCH SIDOTRUMMOR

Tillse era trummor regelbundet. Byt ut skadade och deformerade trummor och ersätt dessa med om möjligt med något större dimension. Använd plast, plåt eller betongtrummor. Det vanligaste i dag är plasttrummor. Sidotrummor bekostas och läggs ner av fastighetsägaren, föreningen står för det framtida underhållet i form av rensning, trumtining etc.

SKADOR PÅ GRUSVÄGEN

Vanligt förekommande skador är pothål, korrugeringar, ytuppmjukning, tjälskott, samt bärighetsskador.

Pothål beror med största säkerhet på dåligt tvärfall.

Korrugeringar i slitlagret beror på dåligt sammansatt grusslitlager.

Bärighetsskador beror till stor del på klen dimensionerad överbyggnad.

Ytuppmjukning beror på att under tjällossningens första skede frigörs vatten i de övre lagren i vägkroppen. Efter som underliggande lager är tjälade kvarstannar vatten i ytskiktet. Vattenöverskottet medför att vägbanan förlorar

bärighet. Den blir spårig och i sämsta fall för den en välling liknande konsistens.

Tjälskott är flytjordmassor som kommer upp genom sprickor i den redan upptorkade vägbanan. Djupet till tjälskottets botten kan många gånger vara mycket stort. Tjälskott är oftast lokalt förekommande och vanligtvis där undergrunden består av siltiga jordar.

Åtgärda med att förbättra dräneringen av vägkroppen och terrass materialet. Byt ut material och lägg materialskiljande lager. Provisorisk kan bärlager påföras på ytan.

GRUSHYVLING/SLADDNING

För att kunna erhålla en jämn och god yta på vägen måste vi använda oss av slitlagergrus i en fraktion av 0-16 mm. Gruset skall vara väl graderat och sammansatt efter en så kallad idealgruskurva. Sträva efter att ni har ca 5 cm slitlagergrus att tillforma vägen med.

Tillforma vägen med en väghyvel. Viktigt att hyveln sätter ner bladet i underkant på pothålet med rätt inställd tvärlutning så att inte hålet kommer tillbaka.

Hyvla djupt, rätt tvärfall (3-6%). Visst kan man i undantagsfall använda sig av en vägsladd dragen av en traktor med denna åtgärd blir som regel inte lika bra som åtgärden med en väghyvel beroende på att sladden in har samma möjlighet att komma ner i underkant gropar utan åtgärden blir med av kosmetiskt karaktär.

Att återvinna det grus som av trafiken hamnat ut mot väg

Ett flertal enskilda vägar byggda för 1970 är ofta inte uppbyggda på ett godtagbart sätt med tillräcklig överbyggnad. I stället för ett stabilt material i form av förstärkningslager och bärlager har det ofta påförts allt för mycket finkornigt material i form av slitlagergrus, detta har fått till följd av att bärigheten ofta är dålig och då företrädesvis i tjällossningsperioden.



kanten är ofta en god idé. Man använder sig då av en så kallad grusåtervinnare som sorterar och återvinner materialet. Med denna åtgärd finns möjlighet att spara upp till 50 % av grusåtgången jämfört med så kallad normal grusning.

DAMMBINDNING

Kalciumklorid, magnesiumklorid, dustex samt bitumene-mulsion.

Det vanligaste är att man använder sig av någon form av clorider. Dess egenskaper sägs vara hygroskopiska, cloridernas uppgift är att behålla fukten i slitlagret. Dammbind så tidigt som möjligt på våren då vägen fortfarande är fuktig. Om inte detta görs i tid är en vattning av körbanan nödvändig. Dustex – lignin är en restprodukt från skogsindustrin som arbetar på ett helt annat sätt än cloriderna. Dustex fungera mer som ett lim som därmed limmar ihop slitlagret.

Bitumenemulsion är en produkt som inte används speciellt mycket i dag men fungera i princip som ett lim men är en petroleumprodukt.

Glöm inte bort att packa den dammbundna ytan med vält eller i sämsta fall med lastbil.

RÖJNING/SLÅTTER

Vad får vi röja, vad skall vi röja, vilka rättigheter har vi? Väg-hållaren har en skyldighet att tillse att växtlighet inte växer ut över vägområdet. Tillse att den fria höjden över körbanan är minst 4.6 meter, helst 5.0 meter med tanke på snötyngd

på grenar. Vaghållaren skall också röja hela vägområdet. I vägområdet ingår inte bara körbana utan även diken och slänter. I vissa anläggningsbeslut kan det finnas inskrivet en ytterligare röjningsrätt av 2 meter utanför vägområdet, dock ej på tomtmark.

ÅTGÄRDSPLAN/INVENTERING

Planera för ert vårbruk redan på senvintern, beställ de maskiner som ni vill använda i god tid. Ta grusprov för att analysera, inspektera trummor och diken, beställ maskiner för röjning och slåtter. Anordna en röjdag med medlem-marna. Prissätt alla åtgärder.

Skapa också en långsiktig plan helst över 5 år som visar vilka åtgärder som skall göras och prissätt åtgärderna.

Tips för den som vill veta mer

Litteraturförteckning:

EVA-REV

Grus i maskineriet

Skogforsk hemsida

Hanson&Möhring

Diverse material från Trafikverket

Karin Edvardssons doktorsavhandling



Text: Leif kronkvist

Huvudmannas-

Vem ska sköta om vägen?

Den frågan ställs då och då i vägsammanhang och det principiella svaret är: den som är huvudman för vägen. Det betyder rent formellt att den som är ansvarig för att sköta vägen också ska göra det, och ingen annan.

Huvudmannaskapet för en väg är oftast någon av följande fyra:

- Statligt genom Trafikverket
- Kommunalt genom en kommun
- Enskilt genom en vägsamfällighetsförening
- Privat/oreglerat genom en markägare

Ibland hörs påståendet att det skulle vara "fel" för att en väg sköts i enskild regi. Detta är dock en missuppfattning av en paragraf i Plan- och bygglagen. Paragrafen anger att när en detaljplan upprättas så är huvudregeln att det ska vara en kommun som är huvudman. Möjlighet till avsteg från denna huvudregel finns dock om särskilda skäl föreligger, se nedan nämnda domslut för en tolkning av vad som kan ses som särskilda skäl. Inom ett område med enskilt huvudmannaskap är det alltså "rätt" att vägen sköts i enskild regi, frågan om kommunalisering kan egentligen bara väckas om framtagna av en ny detaljplan blir aktuell. Undantag finns dock i områden som saknar formell detaljplan.

Om huvudmannaskapet för ett område, en väg eller en

del av en väg ska ändras från eller till enskilt huvudmannaskap så måste detta fastställas i ett förrättningsbeslut av Lantmäteriet. Det räcker alltså inte bara med att en ny detaljplan antas. Om till exempel kommunen bara tar över väghållningen genom avtal/överenskommelse så är alltså fortfarande den enskilda vägsamfällighetsföreningen väghållare och kommunen i praktiken bara en entreprenör som gör jobbet på egen bekostnad. Denna lösning kan tyckas enkel men rymmer två avgörande problem:

- Om någon skadas på grund av det sätt på vilket väghållningen bedrivits är det föreningen som ställs till svars för detta
- Om kommunen "ångrar sig" kan de enkelt slippa sitt skötselåtagande genom att säga upp avtalet

Ett av huvudargumenten som ofta förs fram om fördelen med enskilt huvudmannaskap är den lokaldemokrati som enskild väghållning innebär. De boende i ett område är i många fall de som har bäst förutsättningar för att fatta beslut om en relevant nivå på drift och underhåll av ett lokalt vägnät. Sett över tid kan dock de yttre förutsättningarna för ett område ändras. Detta kan på ett mer omvälvande sätt påverka ett område och processen styrs av det som brukar kallas det kommunala planmonopolet. I Sverige är det kommunerna som är satta att ansvara för hur planläggning görs. Grunderna för användningen av mark inom en kommun fastställs i en översiktsplan, därefter upprättas detaljplaner för olika



Foto: Kerstin Eriksson, Trafikverket



Foto: Kerstin Eriksson, Trafikverket

-skap

delområden inom kommunen. I detaljplanerna fastställs tomtstorlekar, byggrätter, vägars utformning med mera. En väghållare som vill ha framförhållning och kontroll över utvecklingen i sitt område ska alltså se till att hålla sig informerad om arbeten med översiktsplaner och detaljplaner.

När det kommer till detaljplanläggning finns det en punkt som är mest väsentlig för en väghållare att vara insatt i och vid behov påverka, denna rör förtätning/fastighetsstyckningar. Att antalet hushåll ökar i ett område är den enskilt största faktorn vad gäller påverkan på ett område. Ju fler boende desto större krav på vägnätet. Med ökat antal boende ökar också behoven av dagis, skolor och annan kommunal service. I detaljplaneprocessen är det viktigt att föreningen är mån om en god dialog med kommunen. Vissa kommuner är mycket lyhörda för boendes och föreningars synpunkter, andra är det dock inte.

Vid kommunalisering i samband med en ny detaljplan har de senaste åren ett problem med så kallade gatukostnader ökat i omfattning. Plan- och bygglagen ger kommunerna möjlighet att i samband med genomförande av en ny detaljplan lägga kostnaden för ut/ombyggnad av vägar och allmänna platser på de boende inom detaljplaneområdet. Kommunernas tillämpning av detta varierar mycket över landet. Generellt tar kommuner i storstadsregionerna ut gatukostnader medan landsortskommuner tvingas ha en mer ödmjuk inställning för att med låga, eller inga gatukostnader alls, attrahera inflyttning av nya boende.

Detaljplanering och frågor om ändring av huvudmannaskap är ofta långdragna processer som tar mycket tid i anspråk. De väghållare som har kraft och resurser att delta i processen kan i slutändan ha mycket vunnit.

VÄGLEDANDE DOMSLUT

Ett intressant domslut kom i början av året från Mark- och miljööverdomstolen vid Svea Hovrätt. Avgörandet gäller val av huvudmannaskap i Svinninge i Österåkers kommun norr om Stockholm. Kommunen har där antagit nya detaljplaner för flera gamla fritidshusområden, och i dessa föreskrivit fortsatt enskilt huvudmannaskap. I ett av planområdena överklagades beslutet av några fastighetsägare som istället ville ha kommunalt huvudmannaskap. Överklagandena gick till slut ända upp till högsta instans och avgjordes alltså av Mark- och miljööverdomstolen.

I inledningen av domen analyseras skillnaderna mellan den plan- och bygglag som gällt sedan 1987, och den nyare versionen som började gälla i maj 2011. Domstolen konstaterar att det inte blivit svårare att få enskilt huvudmannaskap i den nyare lagstiftningen. I den nya lagen finns också möjligheten att, inom en och samma detaljplan, dela upp huvudmannaskapet mellan kommunen och en eller flera enskilda huvudmän. Det är alltså möjligt med kommunalt huvudmannaskap för vissa delar av en detaljplan, samtidigt som man kan ha enskilt huvudmannaskap för andra delar.

Vad gäller den aktuella detaljplanen för Svinninge fastställdes den alltså med fortsatt enskilt huvudmannaskap. Som huvudskäl för fastställandet anfördes följande:

- Det har sedan tidigare varit enskilt huvudmannaskap
- Områdets karaktär avses bevaras
- Endast begränsad förtätning med nya fastigheter tillåts
- Området är inte sammanhängande med kommunens centralort
- Kommunen har tagit ett rimligt ansvar genom att kommunalt vatten och avlopp byggs ut i de enskilda vägarna, samt att kommunen är huvudman för huvudvägen genom området

Text: Anders Lundell



Foto: Scanpix bildbyrå



Foto: Maria Sundström, REV



Referat från Förbundsstämmans seminarium om trafikregler och vägmärken. Vanliga frågor för den enskilde väghållaren – utöver väghållningsfrågor – är vad som gäller vid behov av trafikreglering.

- Vem beslutar om vad, när det gäller trafik?
- Vad kan föreningen bestämma? Stämman? Styrelsen? Fastighetsägare?
- Vad gäller vid hastighetsbegränsning? Med vägmärken? Med farthinder?

Andra trafikregleringar? P-förbud? Viktbegränsning? Vem svarar för utmärkning? Som vanligt hittar vi svaren i lagboken och i olika myndigheters tillämpningsföreskrifter:

FÖRBUD MOT TRAFIK ELLER VISS TRAFIK

I Trafikförordningen, TrF: Kap 10, §10 står att I fråga om enskild väg skall ägaren av vägen avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Sådant förbud får avse även fordon med viss största bredd, längd eller vikt.

Förbud skall utmärkas med vägmärke eller på annat tydligt sätt.

Vägens ägare kan alltså förbjuda trafik med lastbil eller dumper eller ett fordon som är för tungt, för brett eller för långt. Däremot får vägens ägare inte reglera den trafik som tillåts. Det skall göras av samma myndigheter som fattar sådana beslut på allmänna eller kommunala vägar. Vi återkommer till detta.

Vem är då vägens ägare? Vi har ju ofta rådighet över väg som ligger på annans fastighet, hur fungerar det? Jo, då har dåvarande Trafiksäkerhetsverket som tidigare var tillämpningsföreskrivande myndighet beslutat att när det gäller enskild väg är det den väghållande samfälligheten eller dess styrelse som är att anse som vägens ägare. Klokt. Det är ju inte alltid styrelsen kan avvakta ett stämmobeslut – fara i dröjsmål. Alltså kan styrelsen fatta beslut, men riskerar som vanligt att stämman sedermera beslutar annorlunda.

Exempel på när beslut kan behöva fattas snabbt och verkställas snabbt är tjälskadenedsättningar där förhållandena kan ändras snabbt. Där har trafikverket generellt medgivit att nedsättning får ske utan föregående samråd avseende statsbidraget, men att TRV Region skall informeras om när märken sätts upp respektive tas ner.

TRAFIKFÖRESKRIFTER

Tidigare står i TrF, kapitel 10 men § 1 att särskilda trafikregler får....meddelas genom **lokala trafikföreskrifter** för en viss väg...vägsträcka eller....område...

Här dyker begreppet lokala trafikföreskrifter (LTF) upp, det kan gälla att från att förklara en väg för motorväg till enkelriktning av en gränd. Samt naturligtvis alla andra trafikregler; parkeringsförbud, hastighetsbegränsning, omkörningsförbud, stopplikt etc. Regler för den ej förbjudna trafiken på våra enskilda vägar!

Generellt sett kan vi säga att beslut om LTF tas av kommunens trafiknämnd avseende vägar inom tätbebyggt område. Vägar där utanför, på landsbygden beslutas av länsstyrelsen. Kommunen beslutar först med stöd av 10 kap § 3 vad som skall vara att anse som tätbebyggt och beslutar sen för vägarna där inom.

Skulle en framställning hamna hos fel myndighet så är detta inget problem. Respektive myndighet ser raskt till att ärendet hamnar rätt.

Reglerna för utmärkning hittar vi i Vägmärkesförordningen, VMF. Visserligen står det i 10:10 att förbud som meddelas av vägens ägare skall utmärkas med vägmärke eller på annat tydligt sätt. Vi kan alltså sätta upp ett textat plakat. Är det läsbart från förarplats i bil så torde det bli svårt för en försumlig bilförare att hävda att hen inte förstod vad som menades. Men självklart försöker vi hålla en hög svansföring och märka ut på ett professionellt sätt!

Men, i VMF 8:4 står följande: "Anordningar enligt denna förordning får inte sättas upp.....av någon annan än den som

...köra som folk?



...ansvarar för åtgärden. Flera av besluten avseende LTF skall märkas ut av Vaghållningsmyndigheten! Dit hör beslut om hastighetsbegränsning, stopplikt m fl. Vaghållningsmyndighet är kommun som är egen väghållare eller Trafikverket. Dessa beslut skall sättas upp, underhållas och vidmakthållas av kommunen eller trafikverket, annars riskerar vi enligt VMF 9:1: "Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 8:4 döms till böter"!

Enligt REVs eminenta jurister är inget fall av sådan förseelse med utfärdad bot känt.

FYSISKA ÅTGÄRDER

För anordnande av fysiska hinder beslutar väghållaren själv. Lämpligen tas beslut på stämma under punkt som framgår av utsänd dagordning. För bidragsvägar: TRV kräver att vägen hålls öppen – om bom sätts upp omprövas bidraget, farthinder är dock ok om fackmässigt utfört och kriterierna

för bidrag inte bortfallit.

Ändrad trafikföring, genom avstängning, gupp eller blomlådor (chikan) är en grannlaga fråga. Därför bör beslut tas på stämma efter utredning genom styrelsens försorg, så att medlemmarna får relevant och korrekt information. Hur påverkas bärigheten av gupp? Leds trafiken om till ännu sämre lösningar genom avstängning? Hur påverkas snöplogningen? Om statsbidrag motiverats av förekommande trafik som nu sprids ut på andra vägar som inte kvalificeras för bidrag? Vem skall sköta tillsynen av blomlådorna? Rengöring och komplettering av reflexer?

Text: Sven Ivarsson

REV har kompetent personal för att svara på era frågor och bistå med underlag. Kontakta också andra berörda, förutom trafikverk och kommun kanske bussföretag, räddningstjänst etc.

Ridning

Intresset för hästar ökar stadigt. Idag finns cirka 370 000 hästar i landet och många är de privatpersoner och företag som organiserar ridning och då använder annans mark för sitt intresse eller sin verksamhet. Här uppstår förstås en risk för konflikter, markskador och annat. Det rapporteras att väghållare inte sällan möts av uttrycket från hästfolk att "Vi utnyttjar bara allemansrätten!". Å andra sidan finns det väghållare som, av olika skäl, kanske är väl snabba i att vilja förbjuda ridning och ridverksamhet. Vad är det då som gäller?

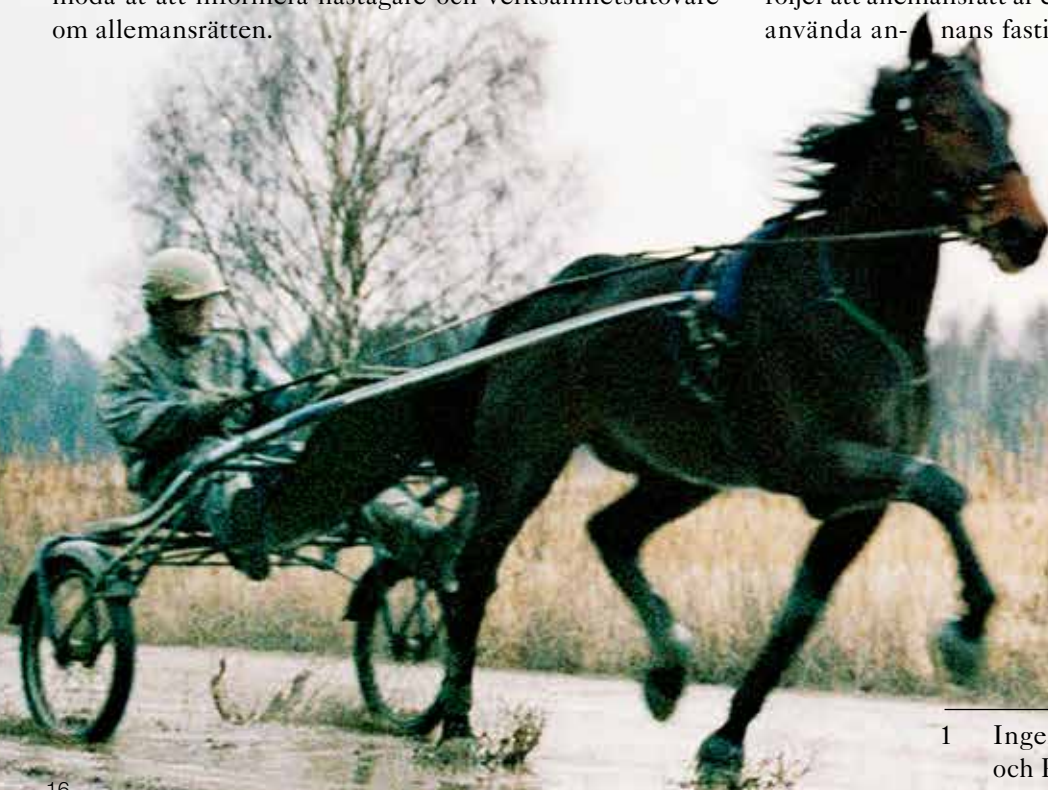
RIDNING I TOPP SOM PROBLEM NÄR LÄNSSTYRELSENA RANGORDNAR ALLEMANSRÄTTSLIGA AKTIVITETER.

I rapporten "Allemansrätten och dess framtid" (2011) som finansierats av Naturvårdsverket har ridningen återigen lyfts fram av landets länsstyrelser som det största verkliga problemet bland allemansrättsliga aktiviteter¹. Denna slutsats har enligt uppgift länsstyrelserna dragit även i tidigare Naturvårdsverkensenkäter 1980 och 1992. Problem kvarstår alltså trots att Svenska Ridsportförbundet och andra ägnat möda åt att informera hästägare och verksamhetsutövare om allemansrätten.

ALLEMANSRÄTTENS GRÄNSER

Allemansrätten är bland annat tänkt att ta tillvara människors behov av rörelsefrihet. En gång i tiden behövdes rättigheten för människors överlevnad men idag är det kanske mest fråga om möjligheten till rekreation och friluftsliv.

Både allemansrätten och äganderätten är grundbultar i svenskt samhällsliv och båda är grundlagsskyddade². Enligt grundlagen ska alla "ha tillgång till naturen enligt allemansrätten." Men inget sägs närmare i lagen om vad detta innebär. Av de få rättsfall som finns och den juridiska litteraturen följer att allemansrätt är en begränsad rätt för var och en att använda annans fastighet. Klart är dock att nyttjandet



1 Ingemar Ahlström, tidskriften Fritid och Park i Sverige 1/2012

2 Regeringsformen 2 kap 18 §

på enskilda vägar *vad gäller?*

av allemansrätten inte får innebära att fastighetsägaren eller annan rättighetshavare ur ett objektivt perspektiv tillfogas nämnvärd skada eller olägenhet. Med objektivt perspektiv menas att man inte som olägenhet kan åberopa att man i största allmänhet ogillar hästar, en sådan uppfattning är så kallat personlig eller subjektiv.

”Var och en som utnyttjar allemansrätten eller annars vistas i naturen ska visa hänsyn och varsamhet i sitt umgänge med den”; detta enligt miljöbalkens regler³. Med allemansrätten följer alltså både rättigheter och skyldigheter. Var gränserna går är inte alltid så lätt att reda ut men en ömsesidig respekt för både äganderätten och allemansrätten är en absolut förutsättning.

RIDNING PÅ ENSKILD VÄG

Allt tyder på att man får nyttja allemansrätt genom ridning både i naturen och på väg. För Bulletinens läsare är förstås enskilda vägar av störst intresse. Väghållaren kan som utgångspunkt inte utan vidare, som för trafik med motorfordon, förbjuda ridning på enskild väg. Det gäller oavsett om det utgår statsbidrag för vägen eller inte.

SKYLTLAR

Utan tillstånd från kommunen är det inte tillåtet för väghållaren att sätta upp skyltar som kan uppfattas som att de begränsar allemansrätten⁴. Väghållaren kan alltså bara stänga av vägen för trafik med motordrivna fordon⁵. Däremot finns det möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter förbjuda annan trafik än med motordrivna fordon, till exempel ridning⁶. Länsstyrelsen beslutar om sådana föreskrifter för vägar utanför tätbebyggt område och kommunen för vägar inom tätbebyggt område⁷.

SKADOR

När ridningen sker ofta och på samma ställe kan skador uppstå med tiden. Ridning på en torr hård vägbeläggning förorsakar oftast inga skador men då vägen är mjuk, till exempel i samband med tjällossning finns definitivt en risk för skador. Likaså om ridningen sker i en grusad vägkant som trycks ned. Då kan en nivåskillnad uppstå som kan göra att andra fordon som tangerar kanten i sin tur knäcker vägbeläggningen. Man kan också tänka sig att en sådan nivåskillnad medför att det uppstår ett trafiksäkerhets-

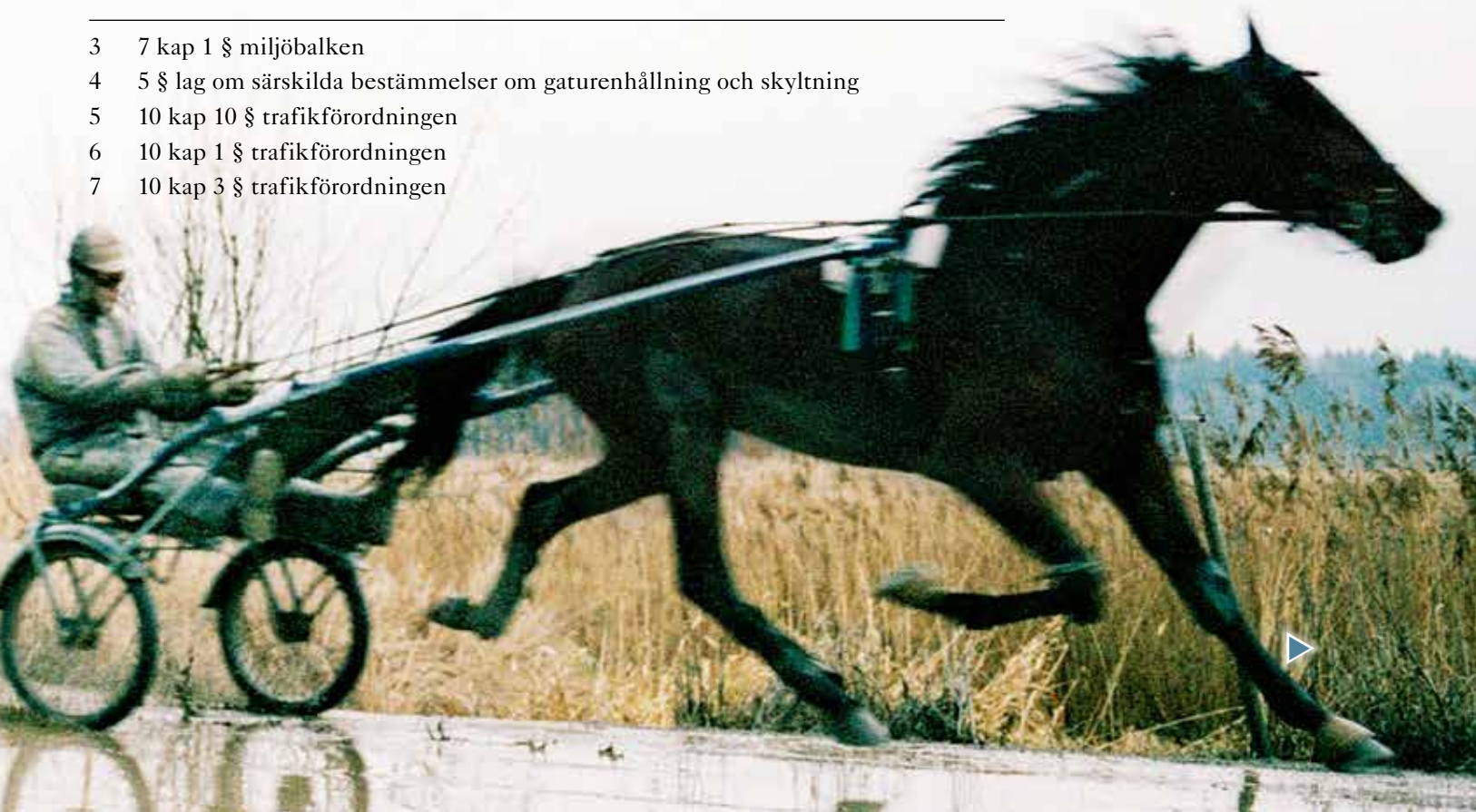
3 7 kap 1 § miljöbalken

4 5 § lag om särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning

5 10 kap 10 § trafikförordningen

6 10 kap 1 § trafikförordningen

7 10 kap 3 § trafikförordningen



problem för andra trafikanter. Skador behöver som sagt inte accepteras och väghållaren har här möjlighet att med gott samvete begära att ridningen upphör, men även kräva skadestånd enligt skadeståndslagen för de merkostnader som uppstår. En förutsättning för skadestånd är det går att bevisa en vårdslöshet från den eller de som rider. Man skulle här kunna tänka sig scenariot att de enskilda ryttarna inte kan påvisas har varit vårdslösa var och en för sig, men att vid en sammanvägd bedömning agerandet är vårdslöst, till exempel då det finns en organiserad ridverksamhet. I det fallet får väghållaren rikta sina anspråk mot ridskolan eller vem det nu är som är verksamhetsutövare.

Som vanligt när det gäller skadestånd kan det ibland vara svårt att leda i bevis att en ryttare eller en hästverksamhet förorsakat skadan. I sådana fall är det viktigt att väghållaren samlar på sig foton, gör anteckningar eller tar in vittnen som kan hjälpa till att bevisa att skada uppstått, att det finns ett orsakssamband mellan ridningen och skadan och vem som förorsakat den.

KOMMERSIELL ELLER ORGANISERAD VERKSAMHET

Just nu (2013) utreds allemansrätten av Naturvårdsverket och en av frågorna som övervägs är möjligheterna att nyttja allemansrätten i kommersiellt syfte. Frågan har accelererat i samband med den medialt uppmärksammade kommersiella bärplockningen.

Även om många förvånas över det, är det faktiskt inte otillåtet att nyttja allemansrätten i kommersiellt syfte. Huvudregeln är här densamma som när allemansrätten nyttjas i privat icke-kommersiell regi, det vill säga att verksamheten inte får förorsaka nämnvärd olägenhet eller skada. Detta har för övrigt slagits fast av Högsta Domstolen i det egentligen enda ärendet som behandlar allemansrätten⁸. I det fallet förbjöds vid vite en arrangör av en försämningsverksamhet att fortsätta eftersom försämningen förorsakade skador och olägenheter för markägaren.

TRAVHÄSTAR

Även travhästekingpage (häst + sulky) lär falla inom de allemansrättsliga reglerna som här beskrivits. Sedan ligger det oftast i sakens natur att de som kör med travhästar av säkerhetsskäl inte gärna vill färdas på icke avlysta vägar bland övrig trafik, även om det förstås förekommer. Det är dock samma utgångspunkter och gränsdragning mot allemansrätten som gäller vid övrig ridning, det vill säga att verksamheten inte får förorsaka skada eller nämnvärd olägenhet. Här skulle man mycket väl kunna tänka sig att det skulle kunna vara en nämnvärd olägenhet vid en omfattande travverksamhet om den kan anses påverka till exempel trafiksäkerheten.

VARNINGSSKYLTAR

Är väghållaren skyldig att skylta med varningsskyltar om man vet att det förekommer ridverksamhet på eller över vägen. Nej knappast, då väghållarens ansvar för trafiksäkerheten på vägen begränsas till just vägens beskaffenhet, t ex snäva kurvor, trånga passager eller dylikt men inte kringverksamhet vid vägen. En annan femma är att man som väghållare kan varna för att ridverksamhet förekommer. Särskilt angeläget är detta om man har träffat en överenskommelse med till exempel en ridanläggning om rätt att använda vägen, eller det finns en etablerad ridväg där den enskilda vägen används för passage.

HÄSTSKIT

En del ser hästskiten på vägen som en lisa för blomsterlandet och skyndar snabbt dit med skyffeln. Andra stör sig istället på att skiten ofta blir kvar på vägarna efter hästars framfart och letar efter medel att komma åt detta, mer än att hytta med näven. Många kommuner reglerar en skyldighet att städa upp efter hund i den lokala ordningsstadgan. Men det gäller bara inom tätbebyggda områden och motsvarande regler ställs inte upp för häst, efter vad som är känt.





Det får i nuläget och då praxis saknas närmast ses som ett teoretiskt resonemang men man skulle kunna tänka sig att det strider mot miljöbalkens regler om nedskräpning att lämna efter sig hästskit på vägar. Detta under förutsättning att hästskiten är att betrakta som avfall i miljöbalkens mening. I ringa fall kan man inte dömas för nedskräpning, vilket lär innebära att när en enstaka häst gör ifrån sig på en väg och där naturen tämligen snabbt städar undan "olägenheten" så kan man inte fällas till ansvar. Men är det ständigt återkommande och i mängd kan saken vara att bedöma på ett annat sätt. En tillsynsmyndighet – vilket lär vara kommun – kan förelägga den som skräpar ned att städa upp efter sig och även förena det kravet med hot om vite.



Man skulle kanske även kunna tänka sig att hästskiten, under olyckliga omständigheter, skulle kunna utgöra en fara eller olägenhet för vägtrafiken. Vid sådana förhållanden är ryttaren skyldig att omedelbart avlägsna hästskiten⁹.

Vi får leva i osäkerhet angående hästskitsproblematiken tills någon velat och lyckats driva ett fall rättsligt.

DIALOG OCH ÖVERENSKOMMELSER

Regler i all ära men mest effektivt är oftast öppen dialog. Naturligt bör vara att stallet eller hästägaren tar kontakt med väghållaren och informerar om sin verksamhet och sitt tänkta nyttjande av vägarna. I det allra flesta fall går det säkert att komma överens mellan väghållare och "hästfolk" om ridningen på den enskilda vägen.

Text: Håkan Weberyd

9 2 kap 10 § trafikförordningen

Vägdag



med SVEVIA och REV

SVEVIA med Hans Westerberg och REV med Solweig Hultén och Leif Kronkvist bjöd in till en gemensam vägdag i oktober 2012.

Vägdagen innebär att SVEVIA visade på en enskild grusväg en metod att förstärka en befintlig grusväg med bärighetsproblem. Det finns ett antal metoder att förstärka en väg med dålig bärighet. Ett alternativ är att skifta ut dåligt material och ersätta detta med nytt förstärkningsgrus och bärlagergrus.

Den metod, som Hans Westerberg från SVEVIA fö-revisade ett antal intresserade inbjudna väghållare, be-nämns förstärkning av bärighet på grusväg med hjälp av infräsning med traktorburen fräs. Metoden innebär att ca 10-15 cm makadam i fraktionen 16-32 mm lades ut på befintlig körbana och fräsdjupet anpassades för att få ett homogent bärlager. Därefter tillformades ytan lätt med en väghyvel och packades med en 8 tons vält. Med denna typ av fräs krossas mindre befintliga stenar till bärlagerstorlek. Den förfrågan och offert som låg till grund för Svevias uppdrag innebar att träd som stod

inom vägområdet togs ner, diken rensades, nya väg och sidotrummor anlades och en större p-plats byggdes ut. Makadam lades ut och blandades med hjälp av traktor-buren fräs. Året efter åtgärden kommer vägen att för-ses med en så kallad ytbehandling (YIG).

Hjerpes Maskin Centra AB var samarbetspartner till SVEVIA och tillhandahöll väghyvel, traktor med fräs-maskin samt en 8 tons vält.

Målsättningen med åtgärden var att skapa en stabilare väg som i framtiden skulle för-ses med en YIG beläggning (enkel ytbeläggning på grus) beläggningen är i princip en "mössa" ovanpå en grusväg. När man väljer denna enkla beläggning så är det viktigt att diken dränerar ur vägen samt att bärigheten är god så att de kommande trafiklasterna inte skadar den tunna beläggningen.

Som avslutning på förevisningen samlades vi till en enkel och välsmakande lunch där vi från REV passade på att informera om vår verksamhet.

Text: Leif Kronkvist
Bilder: Solweig Hultén



Enskilda väghållares

strävan att få rätt...

Den senaste tiden har det kommit tre olika avgöranden från olika rättsliga instanser som i samtliga fall visar på att det ofta kan löna sig för enskilda väghållare att hålla på sin rätt. I två av fallen handlar det om väghållares kamp mot felaktiga myndighetsbeslut; felande av lantmäteriet, Sundsvalls kommun och kronofogdemyndigheten. Trägen vinner – är den kärnfulla och passande beskrivningen för Klissvägens samfällighetsförening i Sundsvall och Lundvägens vägsamfällighet i Eskilstuna, som närmare

kommer att beskrivas nedan. I det tredje fallet var det fråga om en icke alls ovanlig situation; en enskild medlem klandrade föreningsstämans beslut och krävde ändring och upphävande av fattade beslut och detta trots att stämman i Brastad-Östebo vägsamfällighet i Bohuslän gjort vad man kunnat för att tillgodose den enskilde medlemmens krav och önskemål på omröstningsförfarandet. Nu har dock Mark- och miljödomstolen till sist gett föreningen rätt och ogillat klandertalan.

KLISSVÄGENS KAMP MOT FELAKTIGT DEBITERADE LANTMÄTERIKOSTNADER

Som beskrivits i REV-Bulletinen både under 2011 och 2012, så har Sundsvalls kommuns beslut för några år sedan att upphöra med skötseln av enskilda vägar orsakat olika problem för väghållare och fastighetsägare i kommunen. Nu skall i rättsvisans namn också framhållas att kommunens ledning på ett föredömligt sätt under 2012 rättade till många av de fel och brister som tidigare hade uppstått i hanteringen. Men, i några fall så har kommunen inte varit lika smidig, vilket bl.a. Klissvägens samfällighetsförening fått känna på...

I en av Sundsvalls kommun begärd lantmäteriförrättning inrättade lantmäteriet 2009 en gemensamhetsanläggning för förvaltningen av Klissvägen och bildade samtidigt Klissvägens samfällighetsförening, som skulle handha förvaltningen av vägen. När det gällde förrättningskostnaderna beslutade dock förrättningslantmätaren, i strid med vad lagen föreskriver,

att kommunen skulle förskottera kostnaden och därefter "skicka en faktura till samfällighetsföreningen". När föreningen vägrade betala fakturan från Sundsvalls kommun, så valde kommunen att ta strid för det felaktiga beslutet av lantmätaren. En något förvånande åtgärd kan man tycka, eftersom det ju klart framgår av lagen (29 § anläggningslagen) att kostnaderna för förrättningen skall **fördelas mellan sakägarna** efter vad som är skäligt. Föreningen var inte sakägare i förrättningen och kunde därmed inte rimligen utan eget åtagande stå som slutbetalare av lantmäterikostnaderna.

Föreningens företrädare var övertygade om att kommunens talan skulle lämnas utan bifall av tingsrätten, så förvåningen var väldigt stor när man fick ta del av domen mitt i sommaren 2011, som förpliktade föreningen att både betala 46.653 kr jämte ränta avseende förrättningskostnaderna och ersätta kommunens rättegångskostnader med 20.640 kr. Föreningens styrelse ville dock inte ge sig och bestämde sig därför för att överklaga. Hovrätten tog



god tid på sig, men den sista februari i år hade man tänkt klart (Hovrätten för nedre Norrland, dom den 28 februari 2013 i mål T 833-11) och har i ett utomordentligt tydligt avgörande förklarat innehållet i gällande rätt för såväl kommunen som lantmäteriet och Sundsvalls tingsrätt. Hovrätten anför bl.a. att lantmäteriets beslut **”är formellt oriktigt och fattat under felaktiga förutsättningar”** samt att lantmäteriets beslut inte kan läggas till grund för uppkomsten av ett fordringsförhållande för kommunen mot föreningen. Styrelseledamoten Anders Hellberg var mycket glad när Bulletinen fick tala med honom om utgången: ”Skönt att äntligen få rätt efter så många års kämpande!”, var hans kommentar till domen.

LUNDVÄGENS VÄGSAMFÄLLIGHETS TRASSEL MED KRONOFOGDEN...

Bland Lundvägens medlemmar fanns det tidigare en medlem som inte gjorde rätt för sig, förmodligen beroende på att han kommit i stora ekonomiska svårigheter. Föreningens styrelse konsulterade REV:s rådgivning och ansökte därefter om verkställighet hos kronofogden på de obetalda medlemsavgifterna, som vid tidpunkten för ansökan i december 2011 uppgick till 15.293 kr. Men, ansökan blev, trots att den var korrekt utformad, liggande hos kronofogden utan åtgärd. Först när föreningens företrädare ringde upp myndigheten i september 2012 så beslutade kronofogden om utmätning, ett beslut som dock genast fick hävas, eftersom fastigheten vid den tidpunkten just hade sålts.

Ronny Liljebjörn i vägsamfällighetens styrelse ansåg rättmätigt att kronofogden hade slarvat och efter lite råd från en av REV:s experter tillskrev vägsamfälligheten staten och begärde skadestånd på grund av den vårdslösa hanteringen från kronofogdens sida. Den 26 april 2013 beslutade så Justitiekanslern att vägsamfälligheten skall **tillerkännas 15.923 kr i skadestånd av staten** och uppdrog också åt kronofogden att betala ut ersättningen. Av JK:s utredning framgår bl.a. att den omständighet att kronofogden först 10 månader efter det att ansökan om verkställighet inkommit till myndigheten var att anse som skadeståndsgrundande fel eller försummelse och att staten därmed ådragit sig skadeståndsskyldighet mot Lundvägens vägsamfällighet!

FRÅGAN OM ANSVARSFRIHET FÖR STYRELSEN I BRASTAD-ÖSTEBO VÄGSAMFÄLLIGHET

I föreningen har det under flera år förekommit en konflikt där en medlem genom agerande från en närstående till henne som ombud utsatt styrelse och stämma för ständiga ifrågasättanden. På föreningsstämman 2012 begärde medlemmen genom sitt ombud att omröstningen om ansvarsfrihet skulle genomföras genom en sluten omröstning. För att inte sätta sig på tvären till denna begäran, beslöt stämman efterkomma kravet på så vis att omröstningen skulle vara sluten och varje närvarande medlem skulle ha rätt till en röst (huvudtalsmetoden). Men, när medlemmen så fått som hon ville, ställde hon därpå genom sitt ombud också kravet att omröstningen skulle ske med andelstalsmetoden. Stämman, som redan hade inlett röstförfarandet, avslög denna nya begäran, varpå medlemmen senare klandrade stämmans beslut i frågan om den beviljade ansvarsfriheten som felaktigt och i strid med lagen. Föreningens styrelse valde att försvara stämmans beslut och bestred att ansvarsfrihetsbeslutet skulle upphävas av domstolen.



Foto: Scanpix bildbyrå

Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt har genom en dom den 20 mars 2013 (mål F8784-12) nu avgjort frågan. Hovrätten inleder med att konstatera att Högsta domstolen redan 2001 fastslagit att **en omröstning om ansvarsfrihet skall ske efter andelstalen i föreningen**, om en medlem begär det.

Därefter så anser domstolen att ett sådant omröstningsförfarande går att genomföra kombinerat med en sluten omröstning, vilken slutsats dock måste anses något överraskande, då själva kärnan av ett slutet omröstningsförfarande också är att det är hemligt. Men, hovrätten ger trots detta konstaterande föreningen rätt i slutändan, eftersom man slår fast att en fråga om **ansvarsfrihet alltid avgörs med enkel majoritet** och det av utredningen i målet framgick att styrelsen hade beviljats ansvarsfrihet även om en omröstning enligt andelstalsmetoden hade genomförts. Förhoppningsvis innebär hovrättens dom slutet på den strid inom föreningen som pågått i flera år och att föreningen framgent istället kan ägna sig åt det som egentligen ju är tillför – en god enskild väghållning för grannskapets nytta och glädje!

Text: Uno Jakobsson

Fråga: I min samfällighetsförening brukar vi gemensamt röja föreningens mark. Vi har hört att det finns nya regler kring användandet av motorsåg och röjsåg. Innebär de nya reglerna att medlemmarna inte längre får röja föreningens mark om de inte har tagit "motorsågsörkort"?

Svar: Den 1 december 2012 trädde nya regler i kraft kring användandet av motorsågar och röjsågar. Reglerna finns i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om användning av motorkedjesågar och röjsågar, AFS 2012:1.

De innebär bl.a. följande. Den som arbetar med en *motorkedjesåg* ska med godkänt resultat ha avlagt godkänt teoretiskt och praktiskt prov som visar att han/hon har kunskaper som motsvarar arbetsuppgifterna som ska utföras. Dokumentation som styrker detta ska finnas. Den som låter någon använda en motorkedjesåg i strid med kraven i andra stycket ska betala sanktionsavgift om 10 000 kr per användare. Bestämmelserna om kunskaper gäller från den 1 januari 2015.

Den som arbetar med en *röjsåg* ska ha genomgått en utbildning för den typ av arbete som ska utföras och ha kunskaper för arbetet. Utbildningen ska ta upp de olycksrisker som förekommer i arbetet. Det finns emellertid inget krav på dokumentation av kunskaperna.

Fastighetsägare som röjer på egen mark omfattas inte av kraven på dokumenterade kunskaper.

Föreskrifterna reglerar förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare. Bedömningen av om en samfällighetsförening ska ses som arbetsgivare beror bl.a. på om arbetet är frivilligt och om någon ersättning lämnas.

Min bedömning är att medlemmar även framöver kan röja på samfällighetsföreningens område utan "motorsågsörkort" eller annan särskild utbildning, om arbetet är frivilligt, och någon ersättning inte betalas ut.

Tänk dock på att arbete med motorsågar och röjsågar alltid innebär en olycksrisk.

/Stéphanie Forsmark



Stephanie Forsmark är biträdande jurist på Optimus Advokatbyrå AB.

Minska underhållskostnaden på grusvägen

Grusvägar kräver en kontinuerlig skötsel för att klara transporter under hela året.

Sommartid är dammbindningen nödvändig för trafikantens och de boendes komfort och för att minska underhållskostnaden.

Kalciumklorid

Kalciumklorid absorberar mer vatten än andra dammbindningsmedel. Det utläkas långsamt och kan användas i låg dosering. Levereras i 25 eller 1 000 kilos säckar.

Magnesiumklorid

En ren naturprodukt som passar både för dammbindning och halkbekämpning. Levereras i 25 eller 1 000 kilos säckar.

För produktinfo och kontakt, se vår hemsida
Beställningar 020-717171

Weibulls Horta

MED KUNSKAP SOM TRADITION

Telefon 0414-44 37 00 • www.weibullshorto.se

Kurs för styrelseledamöter i vägorganisationer

Höstens kursorter runt om i Sverige är nu klar!

Nedan presenteras både **kurs del I och del II**. Kurs del I håller REV tillsammans med Lantmäteriet och Trafikverket. Kurs del II är en fördjupningskurs som endast REV håller i.

KURS I "UTBILDNING FÖR STYRELSELEDAMÖTER I VÄGORGANISATIONER"

Utbildning tillsammans med Lantmäteriet och Trafikverket. Kursens mål är att deltagarna efter denna genomgång skall ha god kännedom om formella grunder avseende förvaltningsfrågor, väg- och trafiktekniska frågor, statsbudgetsfrågor, lagar och förordningar.

Enklare förtäring och kursdokumentation ingår.

Kursen är på kvällstid mellan

kl 18:00 – ca 22:00.

Kursavgift 720:-/deltagare inkl moms.

KURS II "FÖRDJUPNINGSKURS FÖR STYRELSELEDAMÖTER I VÄGORGANISATIONER"

Kursen innehåller bl a en fyllig del av förvaltningsfrågor, aktuella rättsfall berörande enskild väg samt mycket matnyttiga råd och anvisningar gällande barmark- samt vinterunderhåll. Med kursmaterialet följer flera exempel och mallar som kommer väl till användning för den enskilda väghållarens vägskötsel och föreningsadministration. Enklare förtäring och kursdokumentation ingår. Kursen är på kvällstid mellan kl 18:00 – ca 22:00.

Kursavgiften är 720:-/deltagare inkl moms.

KURSORT	DATUM
Tranås	18 sep
Kalmar	19 sep
Växjö	25 sep
Ronneby	26 sep
Lund	01 okt
Luleå	02 okt
Storuman	03 okt
Sveg	08 okt
Orsa	09 okt
Gävle	10 okt
Karlstad	15 okt
Kumla	16 okt
Södertälje	17 okt

KURSORT	DATUM
Nyköping	22 okt
Hisingsbacka	23 okt
Vänersborg	24 okt
Arvika del II	09 okt
Hisingsbacka del II	30 okt
Umeå del II	06 nov



Mer information finns på vår hemsida, www.revriks.se, under fliken "Kurser" alternativt mejla in till kansliet@revriks.se. Platserna på respektive ort är inte klara men uppdateras efter hand på vår hemsida.

Boka in er på vår hemsida, www.revriks.se, under fliken "Kurser" alternativt mejla in till kansliet@revriks.se (Obs! bindande anmälan). Ange Föreningens namn (ev medlemsnr hos REV), namn på deltagare, fullständig fakturaadress, vilken ort ni vill gå kurs i samt mejladress dit bekräftelse kan skickas. Obs! Ej avbokad plats senast dagen innan kursdatum – debiteras fullt pris!

Skynda att boka er då det finns *begränsat antal platser* på respektive ort. Som vanligt gäller "först till kvarn"!

Varmt välkomna!



Winväg

Webbväg



**FASTIGHETS- OCH
ÄGARUPPGIFTER FRÅN
LANTMÄTERIET**

Ta hjälp av datorn för din vägförvaltning

Med mångsidiga Winväg och WebbVäg programmen kan Du sköta förvaltningen från början till slut:

- Skriva ut medlems- och fastighetslängd, möteskallelse, namnetiketter och medlemsbrev.
- Göra upp debiteringslängd och skriva ut fakturor, påminnelser och momsrapport.
- Sköta hela bokföringen snabbt och enkelt.
- Läs in fastighets- och ägardata från Excel (t ex. fastighets- och ägardata anskaffade från Lantmäteriet)
- Med hjälp av Postningstjänsten kan du lätt och enkelt sända föreningens fakturor och möteskallelser. Tjänsten innehåller utskrift, kuvertering, frankering och leverans av breven till postens fördelningscentral.

Mångsidiga egenskaper:

- o Sektioner o Bokföring o Postningstjänst o Fakturor
- o Kallelser o Närvarolista o Debiteringslängd o Fakturajournal
- o Momsrapport o och mycket mera...

Winväg

Windows-program i din dator

Med Winvag kan du också:

- Göra en projektplanering för grundinvesteringar, underhåll o.dyl. samt följa upp förverkligandet
- Använda tonkilometermetoden för enhetsuträkning och korrigeringar

Tilläggstjänst: Hemsidestjänst

Läs mera till höger

**Läs mera och beställ:
www.winvag.com
www.webbvag.com**

Webbväg

Webbaserat program i "molnet"

Fungerar också med Mac, Linux osv.
Säkerhet: Automatisk säkerhetskopiering och krypterad anslutning mellan användare och servern.

Webbväg innehåller också en hemsidestjänst:

- Färdiga och lättanvända sidlayouter.
- Innehållet kan editeras när som helst.
- Möjlighet att infoga egna bilder på sidorna. Innehåller också ett bildgalleri.
- Möjlighet att lägga in dokument som skyddas av lösenord för enbart medlemmar.
- Flera alternativ för färger och stilarter.
- Kontaktblankett.

Ta kontakt

E-post: info@winvag.com eller info@webbvag.com Ring till 0734 -25 52 89

Matriset Ab
www.matriset.se

Vi har över tjugo års erfarenhet av förvaltning av enskilda vägar och programproduktion för branschen.
Välkommen som kund till oss!

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

Lindhés Advokatbyrå AB

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

info@lindhes.se • www.lindhes.se



Riddarg. 35-37
114 57 Stockholm



Tel 08 -
723 15 00



Bengt
Nydahl

I samarbete med REV
sedan 1968

REV Bulletin

Utgivningsplan

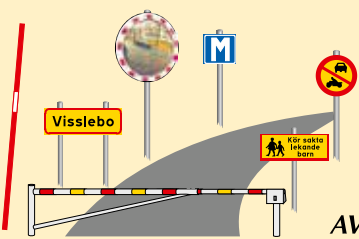
Nr 3 - 2013
Sista bokningsdag prel 2 aug
Annonsoriginal prel 9 aug
Utgivning prel 11 sept

Nr 4 - 2013
Sista bokningsdag prel 6 nov
Annonsoriginal prel 14 nov
Utgivning prel 12 dec

Nr 1 - 2014
Sista bokningsdag prel 27 jan
Annonsoriginal prel 10 feb
Utgivning prel 18 mars

HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTAR
RÅGÅNGSSTOLPAR
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

OPTIMUS ADVOKATBYRÅ AB

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

WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE
08-718 36 00



ADVOKAT
UNO JAKOBSSON



JUR KAND
STEPHANIE FORSMARK



JUR KAND
HÅKAN WEBERYD

Glad Sommar



önskar REVs
kansli och styrelse!

PPV.se

FARTHINDER
SKYLTAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL
SPEGLAR

och mycket mer till din förening!

Ring oss på 031-99 70 90



Returadress:
REV, Riksförbundet Enskilda Vägar
Riddargatan 35-37, 114 57 Stockholm

POSTTIDNING B



Kör den enkla vägen

Det mest användarvänliga programmet för administration
av din vägsamfällighet och vägförening.

Medlemsuppgifter från
Lantmäteriet ingår.

Fjärrprint och e-post av fakturor
och egna dokument

Abonnera på medlemsup-
dateringar från Lantmäteriet.

VägFas

Webbaserat & prisvänligt!

Prova Gratis!

Tel: 0709 73 46 10

www.vagnu.se



REPASFALT

PROFESSIONELL

Idealisk för omedelbar, miljövänlig och permanent
reparation av potthål, gropar och skador i asfalt
och betong. Ger samma hållbarhet och kvalitet som
vanlig, varm, oljebaserad asfalt. Används även i
minusgrader, vått väder och på höghastighetsvägar.
Omedelbart trafikerbar! Härdar inom några timmar!

Sverige	BINAB Thomas Utegård	072-550 42 90
N Stockholm	BINAB Ronnie Ek	070-536 10 48
S Stockholm	NCC Jonny Säräs	08-585 521 31
Göteborg	BINAB Inger Andersson	031-771 54 95
Nyköping	NCC Johan Larsson	070-665 59 42
Jönköping	NCC Anders Tormner	070-549 73 12
Örebro	BINAB Erik Andersson	076-782 66 36
Halmstad	NCC Lars Henningsson	035-15 58 85
Norrköping	NCC Magnus Jansson	070-638 26 06
Mjölby	NCC Tomas Pettersson	070-219 40 12



www.binab.ncc.se



MILJÖVÄNLIG - PERMANENT - PROFESSIONELL - REPARATION

