

BULLETTINEN

RIKSFÖRBUNDET ENSKILDA VÄGARS MEDLEMSTIDNING

Nr 2 - 2018 www.revriks.se

*GLAD
SOMMAR*

Vägar i fara när dammar rivs

sidan 16



Diken – vägens
viktiga följeslagare
sidan 6

När REV frågar svarar
riksdagspartierna
sidan 14

Expert på belägningsåtgärder för enskilda vägar



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

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

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

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

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

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

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

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

Värmlands län, Västmanlands län och Örebro län

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

Stockholms län och Södermanlands län

Björn Henriksson
bjorn.henriksson@svevia.se
070 - 299 00 68

Kronobergs län

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



INNEHÅLL

Ledare	4
Noterat	5

VÄGTEKNIK

Diken viktig del i vägkroppen	6
Vatten- och avrinningsfrågor	10

REV

Valenkät - REV frågar riksdagspartierna	12
Experterna svarar	26

REPORTAGE

Dammproblematik i Torsby	16
--------------------------	----

LANTMÄTERI

REV lobbyar för ändrade regler för andelstal	23
--	----

JURIDIK

Aktuella domstolsbeslut	25
-------------------------	----

Krönika

Ändra andelstal - som en bergsbestigning	33
--	----

Omslag: Anders Lundell



Att vara engagerad och ansvarstagande enskild väghållare är inte alltid en dans på rosor. Försommaren är här på bred front över stora delar av landet, efterlängtat av många. Efter plogningsproblematik kommer nu istället stora vattenmassor på många håll där tjällossningar knappt är över. Vi på REV stöttar er med tips och råd hur ni kan ta hand om er väg på bästa sätt.

Samtidigt är det årsstämmosäsong, en av årets höjdpunkter för den ideellt engagerade väghållaren. Eller det borde vara det åtminstone.

Kopiatorerna går på högtryck, ordförandeklubbarna svingas, revisionsberättelserna slipas och det pratas väg- och styrelsefrågor som aldrig förr. Det är på årsstämman den sittande styrelsen borde få konkreta synpunkter, konstruktiv kritik och en klapp på axeln för allt nedlagt jobb under året.

Tyvärr tyder en del av samtalen vi får av er medlemmar på motsatsen. Många föreningar har svårt att hitta nya ledamöter eller smidiga vägar ur långvariga konflikter. Vi på REV stöttar er med tips och råd hur ni kan ta hand om er förening på bästa sätt.

Och hur gör ni i er vägförening nu med nya lagstiftningen om behandling av personuppgifter, GDPR? Klarar ni det som jurister från hela Europa just nu lägger pannan i djupa veck och suckar över? Utöver att vägen ska gå att köra på, att vägföreningens styrelse får förtroendet och mandatet över förvaltningsfrågorna, så ska de enskilda väghållarna även hålla koll på lagarna som stiftas i Brys-

sel. Vi på REV stöttar er med tips och råd inom det juridiska.

Den observante läsaren har nu noterat, och kanske irriterat sig på, att meningen om REV repeteras och tjatas in. Men det är varken ett korrekturfel eller en slump, utan en bild från verkligheten då vi som intresseorganisation arbetar hårt för att förbättra villkoren för er förtroendevalda väghållare.

Men hur ser våra riksdagspartier på dessa frågor? Vad vill de göra för de enskilda väghållarna? I det här numret har vi vår traditionella enkät inför riksdagsvalen. Läs mer på sidorna 12-15 om hur våra folkvalda politiker svarar på våra frågor.

Dessutom tittar vi på en av de absolut viktigaste frågorna en väghållare måste kunna svara på; hur får vi bort vattnet från vår väg? Vatten i vägbanan gör den obrukbar efter en tids användning. Vi skriver om dikning och avvattning både ur ett vägtekniskt och ett juridiskt perspektiv på sidorna 6-11.

Avslutningsvis vill vi önska alla våra läsare och medlemmar en riktigt härlig, skön och solig sommar. Vi kommer att hålla kansliet öppet hela sommaren, dock med något begränsade telefontider under semesterveckorna. Hemsidan med all dess information håller dock öppet som vanligt dygnet runt!

Anders Östberg
Redaktör och kanslichef på REV

REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Tidningen utkommer med 4nr/år, upplaga 15 000 exemplar.

REDAKTION

Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson

Redaktör: Anders Östberg

Redaktionsråd: Jan Ellström, Anders Lundell,

Per Nilsson, Anders Östberg, Solweig Hultén

Form & Layout: Solweig Hultén

REVs KANSLI

Riddargatan 35, 114 57 STOCKHOLM

08-20 27 50 kansliet@revriks.se

www.revriks.se

Plusgiro 35 77 63-2 Bankgiro 5528-1109

Citera gärna Bulletinen - men ange källan.

Redaktionen ansvarar inte för insänt icke beställt material eller annonsörers utlovade åtaganden.

ANNONSER

Swartling & Bergström Media AB

Birger Jarlsgatan 110, 114 20 STOCKHOLM

08-545 160 65

www.sb-media.se, info@sb-media.se

TRYCK Eskils tryckeri AB, Borås

SYNPUNKTER

redaktionen@revbulletinen.se

SVERIGES
TIDSKRIFT

NOTERAT

Aktuella uppgifter alltid bäst

Lantmäteriets register över förrättade samfälligheter kallas Samfällighetsföreningsregistret. Kom ihåg att uppgifterna i registret ska uppdateras efter varje föreningsstämma. Anmälan kan styrkas med stämmoprotokoll, som visar styrelsens sammansättning och protokoll från konstituerande styrelsemöte, om sådant hållits.

På Lantmäteriets hemsida, under rubriken Fastigheter/Samfälligheter hittar ni blanketter att ladda ned.



Färre döda i trafiken

Förra året hade Sverige det lägsta antalet omkomna i vägtrafiken i modern tid, med 253 dödsoffer i trafiken. När Nollvisionen antogs för över 20 år sedan, omkom nästan 550 personer om året i trafikolyckor i Sverige.

En tredjedel av de omkomna i vägtrafiken 2017 dog i en alkohol- eller drogrelaterad olycka. Majoriteten av de omkomna alkoholpåverkade personbilsförarna förolyckas i singelolyckor. Färre än hälften av alla förare håller hastigheten, och det är tyvärr också en trend som går åt fel håll.

Källa: Trafikverket



REV oroas för mer tung trafik avstyrker departementets förslag

Riksförbundet Enskilda Vägar tillfrågades att yttra sig om Finansdepartementets promemoria "En ny inriktning för beskattning av tunga Lastbilstrafik". Det är i korta drag ett förslag på en ny vägslitageskatt för tunga fordon. REV är orolig för att en speciell skatt för transporter på statliga vägar leder till att den tunga trafiken letar sig ut på det mindre vägnätet.

REV förespråkar en större konsekvensanalys för hur det

enskilda vägnätet kan drabbas. Det kan vara att vägarna körs sönder av de tunga lastbilarna eller att miljöfarliga ämnen spills ut vid olyckor. För REV:s medlemsföreningar kan konsekvensen bli att vägföreningarna måste göra extra uttaxeringar för att bibehålla rimlig standard på sina vägar.

Eftersom det är omöjligt att utläsa vilka konsekvenser förslaget får för enskild väghållning avstyrker REV förslaget.

Diken - vägens följeslagare

Text: Anders Östberg

Illustration: Sven R Ohlson / Logogrande

En av de allra viktigaste åtgärderna för att få en fungerande väg är att den är torr. Vatten är bra, men i vägen hör det inte hemma. Vatten kan försämma bärigheten, orsaka halka, tjälskador och mycket mer. Det gäller att få bort vattnet från vägytan utan att det tränger ner i vägkroppen. Här kommer dikenas viktiga betydelse in.

För den vanlige trafikanten är diken inte något man tänker på till vardags. Dikena ligger där på sidorna av vägen, har alltid gjort och kommer förhoppningsvis alltid att göra det. Men som den engagerade enskilda väghållaren vet, så är väl fungerande diken en förutsättning för att en väg överhuvudtaget ska kunna hålla.

Dikning av grusväg och dikning av belagd väg har två helt olika problemställningar. Vägkanterna på en grusväg har ofta en tendens att tryckas ut och ibland kan dikets funktion avsevärt försämmas. På en belagd väg är ofta vägkanterna intakta, varför diknings-

åtgärder mer handlar om att återställa diket till ursprungligt djup.

Var försiktig med att inte skära bort allt material i innerslätten utan se till att överbyggnaden får en tillfredställande dränering. Ett vanligt problem är att gräs växer utanför beläggningens kanten, vilket måste tas bort så att ytvattnet från körbanan kan rinna av på ett tillfredställande sätt. Gräset tas bort genom kantskärning, till exempel innan vintern eller på våren.

En stor del av materialet går att återanvända genom inblandning i slitlagret, varifrån det kommit. Lika viktigt, men som ofta glöms bort, är ytterslän-

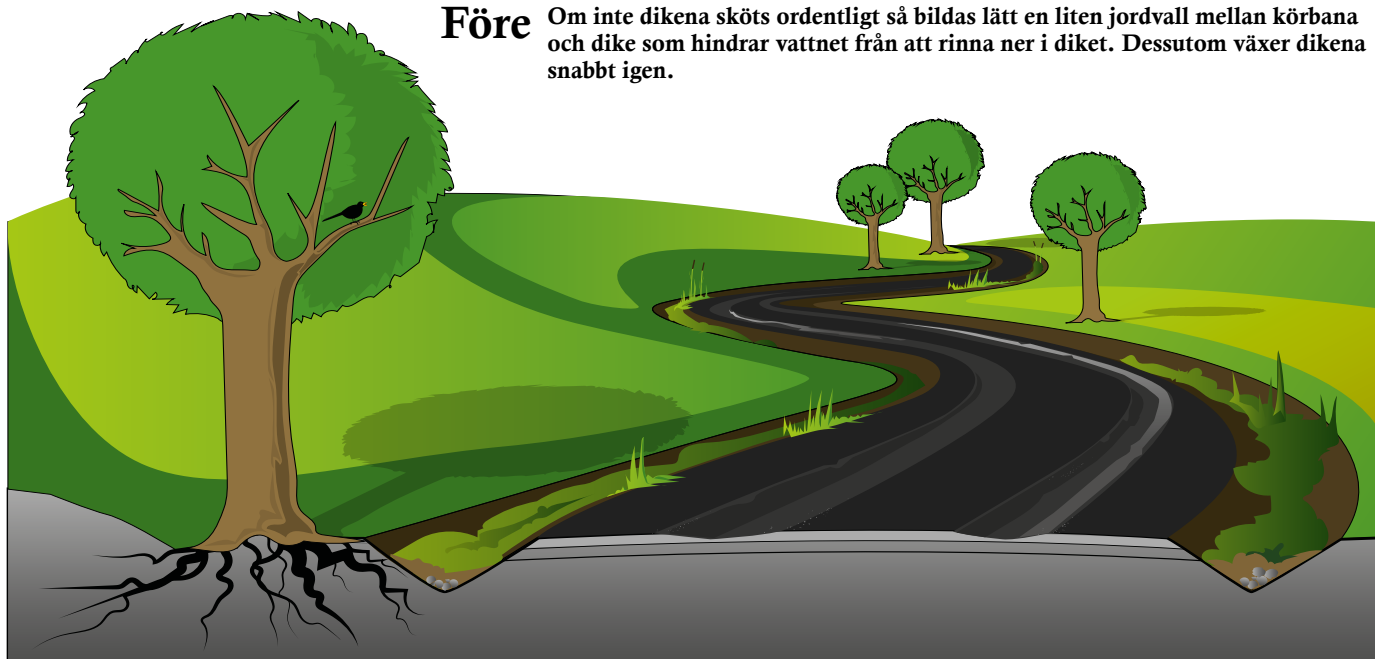
ten som måste vara i gott skick för att jordmassor inte ska glida ner från den sidan.

Dika med jämna mellanrum

Med tiden slammar diken igen genom att grus sand och jord spolats loss från vägkanten. Dikesrensning innebär att både kantskärning och rensning sker regelbundet.

Även grenar från närliggande träd, buskage och annat har en förmåga att samlas i diken. Dika endast då det verkligen behövs, dikning längs en belagd väg bör ske vid en 12-15 års intervall och längs en grusväg med

Före Om inte diken sköts ordentligt så bildas lätt en liten jordvall mellan körbana och dike som hindrar vattnet från att rinna ner i diket. Dessutom växer diken snabbt igen.



7-10 års mellanrum. Hur ofta beror på lokala förhållanden, exempelvis vilken växtlighet som finns. Sträva efter ett dikesdjup på minst 60 cm.

Vanligt med frågor om diken

REVs vägingenjör Anders Lundell får relativt ofta frågor om diken och dikning. Just att det både finns ett vägtekniskt och ett mer juridiskt perspektiv på frågan gör den mer speciell:

– Som alltid vill våra medlemsföreningar göra rätt för sig, berättar Anders, och många oroar sig nog i onödan. Att ta hand om ett "vanligt" dike som går längs vägen eller trummor under vägen handlar mycket om sunt förnuft. Håll koll, rensa vid städdagar och sedan med lite längre mellanrum gör ni mer ordentliga dikningar.

– Mer komplicerat är det när vi får frågor om vem som ansvarar för trummor eller diken som går bort från vägen, till exempel in i skogen eller ut på en äng. Om det inte uttryckligen står i ert anläggningsbeslut från lantmäteriet att föreningen ansvarar för dike/rör

som går ut i sidled från vägen så gör ni det inte. Generellt är det bara diken som går längs vägen som är föreningens ansvar.

Det vanligaste är att fastighetsägaren får bekosta anläggandet av infart och trumma i diket, men att sedan föreningen övertar ansvar för underhåll. Det kan betyda rensning och eventuellt framtida byte av trumman för föreningen.

Andra frågor Anders kan stöta på är fastighetsägare som klagar på vatten som rinner in på deras tomter:

– Det vatten som rinner ner i diken måste ibland ledas bort från vägen i dikenas lågpunkter. Frågan är då var väghållarens ansvar slutar. Det är inte ovanligt att medlemmarna klagar över vatten som rinner in på tomt från vägen eller vägområdet.

Generellt gäller att varje fastighetsägare är skyldig att tåla vattnets naturliga väg, tillrinning eller avrinning, som berör fastigheten. En fastighet belägen nedanför en väg eller högre beläget

markområde får tåla att vatten rinner in på och ut från hans ägor. Ägaren kan acceptera eller åtgärda detta. Det är dennes ensak.

Genomför inte stora förändringar

De enskilda väghållarna måste lära sig att skilja på dikesrensning och markavvattning. Markavvattning är de åtgärder som utförs för att avlägsna oönskat vatten (dränera mark) eller skydda vatten. För att en åtgärd skall anses vara markavvattning i miljöbalkens mening krävs att syftet med åtgärden är att varaktigt öka markens lämplighet för ett visst ändamål, *se vidare artikel sidan 10*.

Tillstånd krävs alltid för markavvattning. I större delen av södra och mellersta Sverige råder förbud mot markavvattning. Där krävs därför först en särskild dispens från markavvattningsförbudet för att ett tillstånd till markavvattning därefter skall kunna ges. Länsstyrelsen prövar dispenser. Tillstånd för markavvattning prövas av länsstyrelsen eller miljödomstol. ▲

Efter Välskötta diken leder bort vattnet från vägbanan. Beskär med jämna mellanrum samt underhåll tvärfallen.





Här ser ni ett exempel på dikområde som går bort från vägbanan. Ska föreningen ansvara för detta? Se svaret på sidan 7.

REVs regionansvarige norr Mikael Näslund blev tidigare i vår intervjuad i tidningen Land Lantbruk. Här kommer ett urklipp med hans bästa tips för att hålla vägen torr och stark.

Allt handlar om att hålla vägkroppen torr. Åtgärderna som ökar vägens bärighet ska därför göras i rätt ordning.

1 Dika ordentligt på båda sidor. Utan diken stannar fukt kvar i vägkroppen. Dikesbotten ska ligga ordentligt under vägkroppen, då kan den torka ut. Men diket får inte fördjupas, endast återställas till ursprungligt djup. Väglänten bör luta 1:3, bakslänten 1:1,5. Vaghållaren ansvarar för det uppgrävda materialet.

2 Røj bort träd som skuggar vägen. Skuggan hindrar vägen att torka upp. Ta bort träd ett par meter från dikets ytterkant, särskilt viktigt längs fuktiga eller blöta partier. Vägens lantmäteriförättning visar om vaghållaren har rätt att avverka i vägområdet. Förhandla annars med markägaren.

3 Kantskärning tar bort vägens torvkanter, alltså gräskanten mot diket och gräsmittremsan. Torvkanterna håller kvar fukten i vägen och hindrar vattnet att rinna av till diket. Hyvla med väghyvel eller schakta med hjullastare. Enstaka gånger kan gruset återvinnas med gällerskopa.

4 Underhåll vägtrummor så att dikesvattnet rinner undan. Rensa trummorna innan de tätar. Vid byte, gå om möjligt upp i diameter till 300 eller 400 millimeter. På statbidragsvägar kan man få bidrag till trummor och broar med större diameter än 500 mm.



Nu finns det ett enkelt sätt att höja säkerheten i ert område.

Pacetell Original får effektivt ner farten på vägen. Och tack vare innovativ teknik och avsaknad av mellanhänder har vi lyckats få ner priset rejält jämfört med traditionella hastighetsdisplayer – trots att den är både utvecklad och tillverkad i Sverige.

Andra fördelar är att den är robust och tålig, enkel att sätta upp och mycket energieffektiv. Dessutom kan den utrustas med ett solcellssystem som gör att den i princip sköter sig själv.

PACETELL ORIGINAL

15 900 kr

Moms tillkommer men frakt ingår.

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



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

Vatten- och avrinningsfrågor

Text: Uno Jakobsson

Foto: Lars Olin

För att en väg skall ha en bra funktion och bärighet måste vatten hållas ifrån vägområdet. Men, det kan ibland vara både tekniskt och rättsligt svårt för väghållaren att lyckas med en god avrinning. I det följande ges några råd ur rättslig synpunkt vad man som väghållare har att tänka på i olika situationer.

Diken inom vägområdet

En av de viktigaste uppgifter den enskilda väghållaren har är att se till att diken inom vägområdet fungerar som de ska, så att regnvattnet kan ledas bort från vägbana och vägkropp. Vägdi-ken ingår i de anordningar som hör till vägen och skötseln för dessa faller därmed självklart på väghållaren själv. Om syftet med diket bara är att avleda dagvatten från vägbanan och dränera vägkroppen är åtgärder med diket inte att betrakta som markavvattning som kräver tillstånd enligt Miljöbalken. Inför väghållarens planerade åtgärder med diken längs vägen är därmed utgångspunkten, att tillstånd från myndighet inte behöver inhämtas. Om däremot de planerade dikningsåtgärder-erna också befaras medföra påverkan på omgivande marker, särskilt om det är fråga om våtmarker, bör väghållaren innan arbetet utförs rådfråga och vid behov också söka tillstånd hos länsstyrelsen.

Avrinningen från vägområdet – diken utanför vägområdet

Mycket sällan har det i den för vägen gällande lantmäteriförrättningen tagits upp frågor om den vidare avrinningen från vägområdet till närmaste recipient, t.ex. en sjö. Vem har ansvaret för att denna avrinning fungerar? Får väghållaren bekosta rensning av diken som ligger utanför det egentliga vägområdet, men vars funktion ändå är en

förutsättning för att avrinningen skall fungera?

Det är svårt att ge allmängiltiga svar på dessa frågor, eftersom det kan finnas omständigheter i ett enskilt fall, som gör att det allmängiltiga svaret blir missvisande.

I korthet kan dock rättsläget beskrivas på följande sätt:

Naturligt rinnande bäck

Leds vattnet från vägföreningens dike vidare till en naturligt rinnande bäck, så är det naturligtvis en förutsättning för en fungerande avrinning från vägområdet att bäcken fortsätter transportera den vattenmängd som behövs för att vägområdet inte skall svämmas över. Det finns dock i denna situation ingen samtalspart för väghållaren, någon att ställa krav på att behövlig rensning av bäcken måste göras, eftersom ingen kan anses ansvarig för flödet i en naturligt rinnande bäck. Inte ens ägaren av det markområde där bäcken rinner kan hållas ansvarig. Det finns inte heller någon att dela kostnader-na för en rensning med, om inte det kan tänkas att den som äger marken där bäcken rinner, också har nytta av en rensning. Innan en rensning görs bör både markägare och länsstyrelse kontaktas. Eventuellt måste tillstånd inhämtas från länsstyrelsen, men normalt krävs inget tillstånd om det bara är fråga om rensningsåtgärder, där vattnets

djup och läge i bäcken behålls.

Även om föreningen finner en möjlig medfinansiering för en rensning av bäcken, bör noggrant övervägas om rensningsåtgärderna är motiverade från ett väghållningsperspektiv; endast när kostnaden kan ses som en naturlig del av väghållningen bör föreningens medel satsas på en rensningsåtgärd. Avgörande för om det är en del av väghållningen är om vägområdet riskerar lida skada om åtgärden inte utförs, t.ex. genom försämrad bärighet på grund av vattenansamlingar i och omkring vägkroppen.

Anlagt dike utan huvudman

Övergår vägföreningens dike i ett anlagt dike, som leder bort vattnet från vägområdet och kanske också tar hand om vatten från omgivande markområden, kan det tänkas att det finns ett registrerat dikningsföretag för diket. Länsstyrelsen har besked om det finns ett dikningsföretag eller ej. Finns det inget sådant noterat hos länsstyrelsen, är det markägaren där diket är beläget som har det primära ansvaret för dess funktion. Av Miljöbalken framgår att den som äger ett dike är skyldig att underhålla det, så att det inte uppkommer skada för allmänna eller enskilda intressen. Men, även om markägaren har det primära ansvaret, bör finansieringen av en dikesrensning delas av dem som har nytta av rensningen. Finns det ett rensningsbehov, görs förslagsvis

en överenskommelse mellan berörda markägare och väghållaren om en rimlig fördelning av kostnaderna, varvid förutsättningen för väghållarens medverkan är densamma som jag beskrev ovan för den naturligt rinnande bäcken.

Finns det anlagda diket inom ett grönområde, som föreningen har skötselansvaret för, är det naturligt att föreningen också påtar sig underhållsansvaret för diket funktion. Rensningar av ett anlagt dike kräver inte tillstånd från länsstyrelsen så länge åtgärderna bara syftar till att

bibehålla vattnets djup och läge.

Anlagt dike med huvudman

På pappret skall denna situation vara enklast att komma till rätta med; här finns det ju både någon som har ett ansvar och en förrättning om hur kostnaderna skall fördelas. Emellertid kan det vara mycket länge sedan en rensningsåtgärd vidtogs och förändringar av fastighetsindelningen i området och andra förhållanden kan ha lett till att det registrerade dikningsföretagets fördelningslängd är inaktuell. Så även om väghållaren av

länsstyrelsen får beskedet att det finns ett dikningsföretag, som har ansvaret för att diket fungerar, så kan det vara knepigt att komma tillrätta med ett bristande underhåll av diket. Rådet blir här att i första hand rådgöra med handläggare på länsstyrelsen hur man skall komma tillrätta med ett bristande underhåll av diket. Även i denna situation finns det dock utrymme för frivilliga överenskommelser och väghållarens eventuella bidrag till rensningsåtgärder får prövas på samma sätt som i de ovan beskrivna situationerna. ▲



Ett exempel på dålig dagvattenhantering

Partierna om enskilda vägar

Text: Uno Jakobsson

Foto: Melker Dahlstrand / Sveriges riksdag

Med tre månader kvar till riksdagsvalet får den enskilda väghållaren här ytterligare några argument för hur rösten skall läggas. Som vanligt ger Bulletinen riksdagspartierna möjlighet att lägga ut texten i sommarnumret när riksdagsvalet nalkas i september. Se i den följande sammanställningen hur just ditt parti, eller det parti du tänkt rösta på ställer sig till den enskilda väghållningen.

Denna gång är enkäten koncentrerad till de frågeställningar som REV driver för att åstadkomma ett bättre regelverk för väghållarna. Riksdagspartierna får också möjlighet att mer fritt beskriva sin politik på området. Och jag måste säga att svaren på ställda frågor ger förhoppningar för den enskilda väghållningen under kommande period, alldeles oavsett vem som får uppdrag att bilda regering!

Fortsättning på sid 14

Statsminister Stefan Löfven (S) debatterar med Annie Lööf (C)





Beläggningsdags? - Vi har lösningen!

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

Hur ser din väg ut?

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

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

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

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

**Kontakta
oss för mer
information om
kostnadseffektivt
vägunderhåll**

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

Frågor till riksdagspartierna

- 1** I december 2013 lämnade Trafikverket in sitt förslag till ny bidragsförordning för enskild vägghållning till Regeringen. Förslaget hade tagits fram i samråd med berörda parter och har stöd bl.a. av skogsnäringen, Lrf och REV. Det innehåller bl.a. regler som skulle möjliggöra ett bättre stöd till kostnader för reinvesteringar av broar. Regeringen har ännu inte tagit ställning till förslaget. **Vad har partiet för uppfattning om förslaget? Hur ser partiet på att det ännu inte genomförts?**
- 2** REV har under många år arbetat för att regelverket för de enskilda vägghållarna skall förenklas. Förbundet har bl.a. lämnat in ett förslag till justitiedepartementet att samfällighetsföreningar själva borde kunna få ändra andelstalsfördelningen bland sina medlemmar med kvalificerad majoritet på föreningsstämma, likt bostadsrättsföreningar får, allt för att förenkla för dem och avlasta lantmäterimyndigheten från detta arbete. Regeringen har ännu inte tagit ställning till förslaget. **Vad har partiet för uppfattning om förslaget? Hur ser partiet på att det ännu inte genomförts?**
- 3** Hur ser partiet på den enskilda vägghållningen och dess betydelse för näringsliv och möjligheter för boende i tätort och glesbygd? **Utveckla gärna partiets syn på den enskilda vägghållningens framtid!**

				
1	Vi tycker att förslaget verkar bra. Regeringen borde självklart agerat mycket mer skyndsamt i frågan.	Kristdemokraterna anser att förslaget är bra och bör genomföras så snart som möjligt.	Vi har påtalat behovet av att se över reglerna för att kunna reinvestera i tex broar. Vi avvaktar vilka förslag regeringen presenterar och avser återkomma i frågan.	MP vill verka för tydligare principer för kostnadsansvaret. Förändringar i vägghållansvar ska ske med grundförutsättningen att bli överens. Ett organiserat samarbete mellan vägghållarna, stat, kommun och enskilda vägghållare är viktigt i det fortsatta arbetet.
2	Vi är positiva till förslaget, "Finska modellen" som vi menar skulle ge en mer kostnadseffektiv och ändamålsenlig förvaltning av de enskilda vägarna. Det är beklagligt att dessa regler ännu inte ändrats. Regeringen borde ha utrett förenklade och rättssäkra regler för ändring av inaktuella andelstal efter förebild från Finland.	Kristdemokraterna anser att förslaget är bra och bör genomföras så snart som möjligt.	Vi har inte tagit ställning till hur andelstalsfördelningen ska kunna ändras. Generellt sett tycker vi att regelförenklningar är viktigt men det beror på varje enskilt område.	Miljöpartiet ser många fördelar med förbundets förslag. Genom att låta de enskilda vägghållarna själva besluta kring andelstalen flyttar besluten närmre människorna som berörs. Inför en eventuell lagändring bör frågan utredas vidare så att lagen utformas så att rättssäkerheten för enskilda garanteras.
3	En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att hela landet ska leva. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. De enskilda vägarna möjliggör att en miljon människor dagligen kan resa till jobb och hem. Enskilda vägarna är också betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. De ska rusta sig inför införandet av 74-tonslastbilar, BK4 bärighetsklass 4, för en starkt konkurrenssituation för svensk skogsindustri och för övriga råvarutransporter. Centerpartiet medverkade till ett kraftigt ökat stöd till de enskilda vägarna och anser att de ska fortsätta främjas. Vi föreslår att underhållet förstärks med ytterligare 300 miljoner kronor under 2018-2020.	Kristdemokraterna anser att de enskilda vägarna har en stor betydelse för Sverige. På landsbygden är det viktigt att underhållet av de enskilda vägarna fungerar. Det måste finnas regelverk som skapar möjlighet för tillräckliga resurser för investeringar och underhåll i enskilda vägar. Staten bör utöka sin medfinansiering av de enskilda vägarna. Vägghållningen av de enskilda vägarna fungerar bra och är ett viktigt komplement till de statliga vägarna. Det är viktigt att staten sköter om sina egna vägar. Kristdemokraterna motsätter sig försök att vältra över statliga vägar till enskilt huvudmannaskap, vilket skulle skada glesbygdens förutsättningar.	En fungerande infrastruktur är en förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta. De enskilda vägarna säkerställer tillgänglighet för boende och industri. De enskilda vägarna är även en viktig förutsättning för råvarutransporter där många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går. Det finmaskiga vägnätet måste ha en hållbar och bra standard för bärighet, och vägghållningen måste fungera året runt. Staten bör ta ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet. Myndigheternas tillämpning av regelverken ska underlätta för underhåll och reinvestering av de enskilda vägarna.	Enskilda vägar utgör den allra största delen av landets vägnät, cirka 45.000 mil, och är mycket viktiga för både person och godstransporter i tätorter och på landsbygd. Statligt bidrag till drift, underhåll och investering av enskilda statsbidragsvägar och färjeleder uppgår i det förslag till nationell plan som regeringen nu behandlar till 13,4 miljarder kronor under kommande planperiod (2018-2029). Genom att behålla nivån för bidrag till enskilda vägar ges förutsättningar som främjar fortsatt regional utveckling och möjligheterna att bo och leva på landsbygden något som Miljöpartiet ser som mycket viktigt

	 Socialdemokraterna		
Det är olyckligt att regeringen inte prioriterat denna fråga. Staten bör ta ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet. Myndigheternas tillämpning av regelverken bör underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.	Regeringen har skjutit till mer pengar till enskilda vägar riktade till just broar och färjeläger. En ny bidragsförordning bereds hos regeringen och vi inväntar att detta blir klart innan vi tar ställning i frågan.	SD ser positivt på bidragsförordningen. Statsbidrag till enskild väghållning är viktigt. Möjligheter ska finnas kvar för markägaren att söka bidrag. Flera faktorer har förlängt införandet av lagförslaget ifrån TRV, regeringen prioriterar andra områden i budgeten.	Vi anser att det finns flera delar i förslaget som är intressant och ser gärna att regeringen går vidare med att ta fram en förordning som förbättrar förutsättningarna för enskilda vägar.
Vi anser att en ändring i lagstiftningen bör utredas i syfte att möjliggöra för vägsamfälligheterna själva att ändra i andelstalen för de fastigheter som ingår i föreningen. Vi anser att regeringen borde ha vidtagit åtgärder och satt igång en sådan utredning.	Frågan bereds just nu inom regeringskansliet och vi vill invänta till detta blir klart innan vi tar ställning i frågan. Det är en komplex fråga där bland annat rättssäkerhet och förutsägbarhet för alla inblandade parter är två frågor som nog behöver undersökas.	Ändringar gällande andelsfördelningar är betungande för föreningen. Vi ser att frågan är juridiskt komplex och att beslut av denna dignitet kan få stora konsekvenser för berörda. Det ska finnas en möjlighet att överklaga. Vi menar att ett nytt lagförslag i dagsläget därmed behöver ses över ytterligare.	Vi bedömer att det kan vara ett lämpligt sätt att flytta beslut närmare de berörda och minska de administrativa kostnaderna och ser gärna att regeringen går igenom förslaget.
Enskilda vägarna möjliggör att en miljon människor dagligen kan resa till jobb och hem. Moderaterna satsar 500 miljoner kronor per år på att öka anslaget för drift och underhåll av vårt vägnät. Då statsbidrag till drift av enskilda vägar ligger under denna post innebär vår satsning en direkt resursökning till enskilda vägar runt om i vårt land. Många tunga transporter för både jord- och skogsbruk går på enskilda vägar. Alliansen anser fortsatt att de enskilda vägarna är av stor vikt. Det finmaskiga vägnätet måste ha bra standard för bärighet och väghållningen måste fungera året runt.	De enskilda vägarna har en stor och avgörande betydelse för hela Sverige och de enskilda väghållarna får inte alltid inte den uppmärksamhet som de förtjänar. Betydelsen av fungerande enskilda vägar går inte att underskatta. Det gäller både för de som använder vägarna dagligdags, som de som indirekt är beroende av vägarna då de köper mat och varor som fraktats på enskilda vägar. Vi vill behålla de enskilda vägarna och se en långsiktig och hållbar finansiering. Det är en komplicerad fråga som kräver ett grundligt arbete då illa förbättrade förändringar kan få stora och allvarliga konsekvenser.	Det svenska vägnätet representeras till största del av de enskilda vägarna och de har därmed en mycket stor betydelse för både boende och näringsliv. Många företag, särskilt i glesbygd är beroende av dessa vägar oavsett om det gäller lokal loppis eller ett mindre vattenkraftverk. Vi menar därmed att de enskilda vägarna är ett viktigt komplement. Vi ser fortsättningsvis att statliga driftbidragen har en betydande roll gällande bl.a. näringsliv, transportkvalitet och tillgänglighet, särskilt för de vägar som hålls öppna för allmän trafik.	V arbetar för en infrastruktur som minskar miljö- och klimatpåverkan. Åtgärder inom infrastruktur ska utjämna sociala- och regionala skillnader samt stärka jämställdhet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Vi strävar efter ett ekologiskt hållbart transportsystem för både resenärer och näringsliv. Vi prioriterar satsningar på järnväg och kollektivtrafik. Däremot anser vi att den infrastruktur vi har bör vårdas väl och att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll av våra vägar. Det är av stor betydelse, inte minst för landsbygden, att det statliga stödet för enskilda vägar når nivåer som bidrar till att åtgärda den underhållsbrist som finns.

Dammrivningar

Vägbankar och broar påverkas av sänkta vattennivåer

Text & foto: Anders Lundell

Runt om i Sverige finns tusentals dammar och fördämningar i sjöar och vattendrag. I många fall är anledningen till att fördämningen byggdes sedan länge överspelad. Bulletinens utsände Anders Lundell besökte en vägförening i Björkhult-Hag i Värmland som har problem med att Fortum som äger dammen vill riva den. Det skulle inte bara påverka föreningens väg och bro, utan också radikalt förändra närmiljön i området.

Fortum vill riva dammen i utloppet av Badasjöarna i Rinn, en knapp mil öster om Torsby. Om planerna blir verklighet beräknas medelvattennivån i Badasjöarna sänkas med ca en meter. Det kanske inte låter så mycket, men eftersom sjöarna är grunda kommer det att leda till att stora delar av sjöytan försvinner.

En gammal fördämning

Dammen anlades på 1600-talet och var från början avsedd att lagra vattnets energi för att driva ett järnbruk längre ner i älven. Dammen stängdes då helt på nätterna och en så kallad dammvakt hade i uppgift att varje morgon öppna dammluckorna för att ett tillräckligt vattenflöde skulle finnas vid järnbruket då arbetstiden startade. Dammen har byggts om under århundradena som gått och vattenregleringen har haft olika syften. Den senaste användningen av dammen var för att förenkla flottningen av timmer. Sedan timmerflottningen upphörde i början av 1960-talet reglerar dammen bara sjöns höjd.

Stora förändringar på gång

I november 2017 blev de boende i området informerade om att dammens ägare Fortum låtit konsultbolaget WSP göra en utredning om konsekvenserna på sjöns nivå och vattenflödena om dammen vid sjöns utlopp skulle rivas helt. Eftersom Fortum inte längre anser att dammen fyller någon funktion för dem vill de helt enkelt minimera sin

risk för skador som ett dammras skulle kunna medföra.

– Att det radikalt förändrar boendemiljön för oss i området bryr de sig inte om, säger Curt Nilsson från den nybildade Badasjöarnas Intresseförening. Förutom att det är vackert runt sjön så finns några badplatser, och det är en populär fiskesjö eftersom det finns gott om abborre och gädda.

Fara för vägföreningens bro och väg

Ur vägföreningens perspektiv är den föreslagna sjösänkningen ett stort orosmoment. Vägföreningens väg går över sjön ungefär på mitten av den. Vägsträckan över sjön är drygt 150 meter, den större delen av utfyllda vägbankar men ungefär mitt i sjön där det är som djupast finns en 22 meter lång stålbro. Den nuvarande bron byggdes 1978 av försvarsmakten berättar Kenneth Johnsson, sekreterare i vägföreningen:

– Ingenjörstrupperna från Södertälje tog arbetet som en övning, samtidigt förstärkte de vägbankarna. Den största delen av den bärande konstruktionen på bron är fyra längsgående stålbalkar medan körbanan och räcken är gjorda i trä.

– I början av 2000-talet gjordes en omfattande renovering av bron. Då lyftes körbanan bort och stålbalkarna transporterades till en mekanisk verkstad där de blåstrades och målades om, renoveringen gick på över 150.000 kronor, fortsätter Kenneth.

Om Fortum för tillstånd att riva dammen kan det få stora konsekvenser för vägbankarna och bron. Om vattentrycket försvinner ändras också fuktbalansen i vägbankarna vilket kan leda till erosion och att både vägbankarna och brofästena sjunker. En ytterligare effekt om stora delar av sjöns yta försvinner är att vattnet under bron får mer karaktären av en älvfåra med strömmande vatten där isflak och andra större föremål kan bli en riskfaktor för de två bropelare som finns. I värsta fall måste det byggas en helt ny bro i ett spann, utan pelare.

– Vi är en liten förening med bara 16 fastigheter, berättar Lars Börjesson, ordförande i vägföreningen. Den årliga utdebiteringen är på ca 40.000 kronor så en ny bro skulle utan vidare kunna innebära en kostnad för oss som motsvarar 10-20 årsbudgetar även om vi får bidrag.

De boende vet hur det kan se ut

En gång under 1970-talet utsattes dammen för ett sabotage och någon tog bort en del av tröskelstockarna så att avrinningen ökade kraftigt och sjön sänktes 60 centimeter. Det gjorde att stora dybankar i den grunda sjön torrlades under en period. De som bott länge i området har alltså en klar bild över hur det såg ut då, och det blir naturligtvis ännu värre om man sänker sjön 1 meter.

– Ut till ungefär 75 meter från stranden är det mellan 1/2 meter och 1 me-

fortsättning sidan 20

Fördämningen i sjöns södra ända byggdes ursprungligen på 1600-talet. Genom åren har den haft olika syften och användningssätt men nu anser Fortum som äger dammen att den inte längre har någon funktion. Fortum vill riva dammen men det kräver miljöprövning och tillstånd.





Den del av vägföreningens väg som går över sjön är totalt cirka 150 meter. Det mesta är utfyllda vägbankar men ungefär mitt i sjön där det är som djupast finns en 22 meter lång stålbro med två stöd byggda med trästolpar. Bron är klassad för 9 tons axeltryck och 16 tons boggitryck efter besiktning utförd i Trafikverkets regi.



Dammrivningar forts

» » »

ter djupt, berättar Christian van Dijk som har ekolod i sin båt, sedan blir det djupare en bit ungefär mitt i sjön.

Tillstånd krävs för att riva dammen

De boende i området kring sjön har också funderat på möjligheten att ta över dammen i egen regi på något sätt, men det är naturligtvis ett stort ansvar. För att få tillstånd att riva dammen behöver Fortum godkännande av Länsstyrelsen, och även av Mark- och miljödomstol om ett rivningstillstånd överklagas. De boende hoppas dock att

de miljömässiga förändringarna som en rivning av dammen skulle medföra gör att tillstånd inte beviljas. ▲

Badasjöarna:

- Den totala sjöytan är ca 270 hektar
- Bredden är ca 400 meter det är som bredast
- Vid sänkning 1 meter kan hälften av sjöytan försvinna och på långa sträckor blir endast en älvfåra kvar

Om en damm rasar

Söndag 29 april i år rasade en damm vid Västra Siljansnäs VF i Dalarna och vattnet sköljde bort föreningens vägar på tre ställen.

REV Bulletinen har talat med ordförande John Matsson:

- Vi har haft en bra dialog med dammägaren, de har utan kostnad för oss redan återställt en väg och resten ska åtgärdas senare.

Från vänster: Curt Nilsson, Badasjöarnas Intresseförening. Lars Börjesson och Kenneth Johnsson, ordförande respektive sekreterare i vägföreningen.



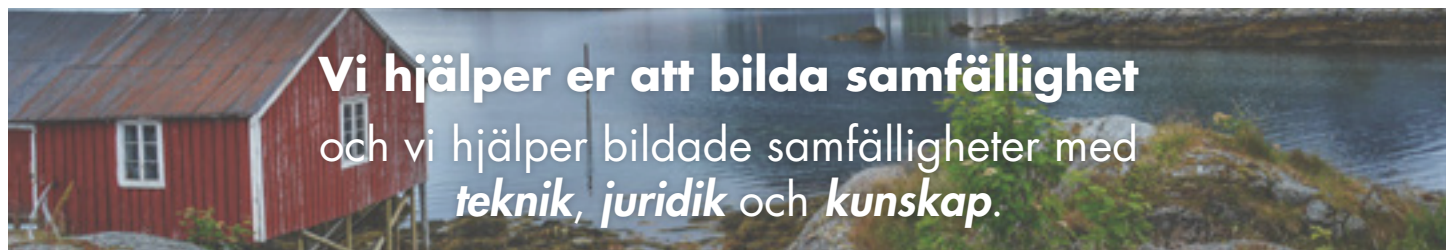


Behöver vägen förbättras eller lagas?

Vi kan hjälpa dig med många olika förbättringsåtgärder:

- Beläggningar av grusvägar (Y1G)
- Ny beläggning genom halvvarma asfaltmassor
- Nya slitlager på beläggningar (Y1B)
- Försegling av uttorkade ytor (F)
- Vägförstärkning
- Justering med indränkt makadam (JIM)
- Infräsning av grov makadam och indränkt makadam (IM)
- Lagning av potthål

För mer information kontakta Daniel Zetterberg, daniel.zetterberg@peab.se.



Vi kommer att presentera vår verksamhet under sommaren i

Visby
7 juli

11:00 - 15:00

Norrtälje
18 augusti

11:00 - 15:00

Norrköping
23 september

11:00 - 15:00

gemva

Kaserngatan 11, 761 46 Norrtälje
08-428 431 51 info@gemva.se

För information och anmälan besök www.gemva.se

Enskilda vägar

- E-tjänster och blanketter

På Trafikverkets webbplats hittar du information om bidragsregler, hur du underhåller din väg samt e-tjänster och blanketter där du som väghållare kan göra ansökningar och administrera din väg.

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

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

Exempelvis:

- Tillsynsprotokoll
- Beslut bidragsrätt
- Besiktningsprotokoll
- Beslut särskild drift

Kom ihåg att uppdatera din e-postadress och dina kontakt- och kontouppgifter!



TRAFIKVERKET



www.trafikverket.se

Regelverket i fokus vid REVs påverkansarbete

Text: Anders Östberg

Foto: Annika Johansson

Under februari-april bedrev REV ett intensivt arbete för att påverka riksdagen beträffande att lagstiftningen ska ändras så att vägsamfälligheterna själva kan ändra andelstalen för de fastigheter som ingår i föreningen. Riksförbundets arbete ledde till 10 motioner om ändrade regler för andelstal som riksdagen fick ta ställning till. Under debatten har REVs förslag lyfts fram som en lösning på problemen.

Under våren genomförde REV även en enkät bland sina medlemsföreningar om hur det ser ut i verkligheten för våra vägföreningar. Det visade sig att många ser ett behov av en förenkling av regelverket.

- 64% har behov av att omgående ändra de andelstal som finns registrerade i lantmäteriets fastighetsregister

- 65% gör utdebitering till medlemmarna i enlighet med andelstalen i fastighetsregistret och 30% använder andra andelstal som styrelsen och medlemmarna själva kommit överens om

- 87 % skulle använda sig av REV:s modell för beslut om andelstal om lagstiftningen tillät denna modell och 2 % skulle fortsätta anlita lantmäterimyndigheterna för omprövningsförrättningar

Medlemsenkäten visar mycket tydligt att dagens regelverk inte fungerar tillfredsställande. Svaren visar att höga lantmäterikostnader och långa handläggningstider leder till att vägsamfälligheterna själva tvingas till egna lösningar som innebär att de frångår de officiellt angivna andelstalen i fastighetsregistret vid utdebitering av vägavgifter.

- Utmärkt initiativ som stöds av vår förening. Det är angeläget att kunna agera när föreningen nått vägs ände när det gäller fördelning av kostnader på "orättvist" sätt, säger P-O Karemar ordförande Ullnässets VF.

Stora kvalitetsbrister i fastighetsregistret

Färskas uppgifter från lantmäteriet visar att det saknas uppgift om andelstal i fastighetsregistret för närmare 500 000 fastigheter med andel i enskilda vägar. REV:s bedömning är att detta utgör ett mycket stort problem i flera sammanhang, inte minst ett stort rättssäkerhetsproblem. Faktumet att officiella register saknar aktuella uppgifter skapar en minskad tillit till vårt svenska fastighetssystem.

Handläggningstiderna inom lantmäteriet fortsatte att öka under 2017. Statistik över handläggningstid för vägförrättningar som redovisats i lant-

mäteriets mark- och fastighetsråd visar att handläggningstiden på landsbygd och inom tätort varit i genomsnitt 113 respektive 101 veckor för ärenden som avslutats det senaste året. År 2017 minskade antalet inkomna ansökningar om vägförrättningar med 25% i förhållande till 2016. REV:s analys är att antalet ansökningar minskade på grund av höga lantmäterikostnader och dessa långa handläggningstider.

Nya krav från Trafikverket

Trafikverket ställer allt större krav på att vägsamfälligheter och vägföreningar som får statligt bidrag till drift av enskilda vägar att de har en ordnad



Fortsättning sidan 24

Regelverket i fokus forts

» » »

förvaltning med aktuella uppgifter om styrelser, andelstal med mera. REV bedömer att belastningen på lantmäterimyndigheterna sannolikt kommer att tredubblas de närmaste åren på grund av ökat antal vägförrättningar initierade av Trafikverket.

Debatt i Riksdagen

I riksdagsdebatten den 11 april framfördes argument för och emot en översyn. Bland annat framförde Johan Löfstrand (s), vice ordförande i utskottet att "det förslag som har kommit in till regeringen från REV är intressant och spännande", men lyfte fram att "först och främst är det svårt att definiera hur man ska hantera rättssäkerhetsaspekterna i förslaget". Företrädare för (M), (C) och

(KD) lyfte fram behovet av en översyn av regelverket. Caroline Szyber (kd), ordförande i Civilutskottet menade att "behovet av att ändra andelstalen är väldigt stort. De har sagt så många gånger att de vill få till en utredning. Även här undrar jag: När avser regeringen att återkomma med en utredning? Kommer man att lyssna även på det yttrande som REV har kommit med, så att det kan tas ett helhetsgrepp i frågan? Vi behöver se till att de små gemensamma anläggningarna, de små samfälligheterna, får större möjlighet att verka i dag. Nu är de bakbundna och har svårt att göra förändringar".

Riksdagens beslut blev att regeringspartierna och Vänsterpartiet röstade ned förslagen till utredning, allianspartierna röstade för sin gemensamma

reservation med förslag om utredning och Sverigedemokraterna röstade för sin egen reservation också med förslag om regelöversyn.

REVs lobbyarbete under året visar att det finns en majoritet i riksdagen för en regelöversyn. Det är angeläget att fortsätta arbetet med att påverka beslutsfattarna inför riksdagsvalet i höst om vikten av en regelöversyn och att säkerställa att frågan finns med då partierna efter valet slutgiltigt ska lägga fast reforminsatser inom lantmäteriområdet.

I sommarens Almedalsvecka kommer REV finnas på plats för att ytterligare trycka på våra makthavare i frågan. Det kommer finnas anledning att återkomma i frågan. ▲

STANDARDISERADE RÖRBRÖAR FÖR ENSKILDA VÄGAR



STANDARDBRÖAR OCH FÖRKONTROLLERAD DOKUMENTATION

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



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

Lidköping
Lycksele
Luleå

Umeå
Gävle
Märsta

Karlstad
Kungälv
Halmstad

Billesholm
Eslöv

Aktuella domslut för vägföreningar

Text: Advokat Håkan Weberyd, Optimus Advokatbyrå

Foto: Mostphotos

Mark- och miljödomstol godkände vägförenings användning av asfaltkross

En kommun i Hallands län förelade en vägförening att bland annat omgående upphöra med användning av asfaltkross på sin väg och att styrka att asfaltkrossen inte innehöll stenkolstjära. Vägföreningens överklagade beslutet till länsstyrelsen som gick på kommunens linje varför frågan hamnade på mark- och miljödomstolens bord att avgöra. Domstolen upphävde beslutet.

Vid återanvändning av äldre asfalt måste man vara uppmärksam på förekomst av stenkolstjära som innehåller miljö- och hälsoskadliga polyaromatiska kolväten (PAH) som är cancerframkallande. Användning av asfaltkross kan kräva tillstånd eller anmälan enligt miljöbalkens regler. Med denna bakgrund gick kommunen hårt fram med tunga förelägganden mot föreningen trots att föreningen köpt asfaltkrossen från en etablerad leverantör som även levererar till allmänna vägar och som står under tillsyn av miljöskyddsnämnden i en grannkommun.

Kommunen lät sig alltså inte nöjas med att en etablerad leverantör tillhandahållit asfaltkrossen och föreningen tvingades att utföra ytterligare provtagning av asfaltkrossen och analysrapporten visade på värden långt under de som enligt föreningen godtagits i rättspraxis för användning av asfaltkross som slitlager på vägbana. Kommunen invände med att uppmätta värden trots allt översteg en av Naturvårdsverket angiven haltnivå för minde än ringa risk, och ansåg därför att det var tveksamt om den asfaltkross som lagts ut på vägen skulle få ligga kvar.

Domstolen hänvisar i sina skäl till bland annat till rapporter som Väg- och trafikforskningsinstitutet och Statens geotekniska institut publicerat som visar att låga halter av PAH ger ringa risk för miljöpåverkan. Domstolen konstaterar vidare att det än så länge saknas riktvärden för innehåll av stenkolstjära i återvinningsmassor i Sverige. Enligt domstolen tillämpar Malmö-,

Göteborg- och Stockholms kommuner riktvärden som innebär att vid halter mindre än 70 mg/kg PAH 16 betraktas massorna som fria från stenkolstjära och kan då användas fritt, dvs både som slitlager och bärlager på väg. Domstolen fann inte skäl att luta sig mot den av kommunen åberopade vägledningen av Naturvårdsverket då den inte ansågs vara juridiskt bindande och dessutom var under utvärdering, dessutom framgick det av naturvårdsverkets vägledning att när avfall utgör en del i ett bundet material var verkets nivåer olämpliga att använda.

Domstolen fann att vägföreningen kunnat redovisa dokumentation som gav att den använda asfaltkrossen innehåller en halt om 1,6 mg/kg PAH 16 och att alltså risken för asfaltkrossens negativa miljöpåverkan var mindre än ringa. Domstolen nämnde särskilt att kostnaderna för de åtgärder

kommunen förelagt vägföreningen översteg åtgärdernas miljönytta.

Föreningen kom dock inte undan den tillsynsavgift på 3 825 kr som kommunen tagit ut!

Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen, 2018-02-22, mål nr M 3665-17

Fortsättning sidan 28



REV s EXPERTER

Fråga väggingenjören

Uppstickande sten på grund av tjälrörelser

På grund av en lång vinter och snabb omställning till vårtemperaturer har tjällossningen blivit ovanligt kraftig i år. Förutom mjuka vägar med dålig bärighet på våren leder också tjälrörelserna i vägen till att stenar succesivt rör sig uppåt i vägkroppen, och en vacker dag bryter igenom beläggningen/slitlagret.

När vattnet i marken fryser så ökar volymen med ca 10% vilket gör att de frysta delarna av vägen expanderar och lyfts uppåt. Den så kallade frysfronten är det skikt av marken där temperaturen går under noll grader. Eftersom kylan generellt sett kommer ovanifrån går frysfronten nedåt i vägen när temperaturen i luften ligger under noll grader. När frysfronten kommer ner till en större sten fryser den övre delen av stenen fast och hela stenen följer med

uppåt när marken lyfts. Under stenen, där det fortfarande är plusgrader, bildas då ett litet hålrum där det kan rasa ner grus.



När vägen sedan tinar igen, och sjunker ihop, kan inte de större stenarna gå tillbaka till sitt tidigare läge eftersom det blivit delvis utfyllt. Effekten som lyfter stenen brukar kallas *frost pull*. För att åtgärda en uppstickande sten får man gräva upp vägen, ta bort stenen och fylla i med krossmaterial istället. Avvakta dock tills tjälen gått ur marken helt.



ANDERS LUNDELL
VÄGINGENJÖR, REV

Fråga lantmätaren

Naturresevat, biotopskydd och enskilda vägar

När naturresevat bildas kan det ske på två olika sätt. I båda fallen tas beslut om restriktioner för markanvändningen som behövs för det skydd av naturen som är avsett. I ena fallet fall köper samtidigt Naturvårdsverket marken. Då behövs en lantmäteriförrättning för att bilda en naturvårdsfastighet. I det andra fallet bildas ett naturresevat utan att Naturvårdsverket köper marken.

Om naturresevatet ligger vid en gemensamhetsanläggning för väg så ska det anslutas till vägen och få ett andelstal. Samtidigt ska andelstalet för den fastighet som avstår mark till naturresevatet justeras. Om det bildats en ny fastighet för naturresevatet

ansluts den. Om det inte bildats någon ny naturresevatsfastighet kan istället själva naturresevatet anslutas eftersom det jämföras med en fastighet (2 § anslutningslagen).

Om det istället inrättas ett biotopskyddsområde så kan ju denna mark inte användas för skogsbruk och därför ska berörd skogsfastighet få ett lägre andelstal i vägen. Biotopskyddsområde i skogsmark hanteras av Skogsstyrelsen.

För vägföreningarna gäller det att beakta att Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen (ibland kan det vara kommunen som bildar ett naturresevat) ansöker och bekostar förrättning för

att rätta till andelstalen inom vägens båtnadsområde. Det gäller också att beakta att andelstalet för naturresevatet blir rimligt. Det schablonvärde som nämns i lantmäteriets anvisningar för den så kallade tonkilometermetoden på 400 ton/år oavsett areal torde i många fall vara för lågt. Det motsvarar i mellansverige samma transportmängd som 11-13 ha (prod.omr. 3-4) skogsmark ger.



PER NILSSON
LANTMÄTARE, REV

Fråga advokaten Vägar och vildsvin

Vägar och vildsvin kan ibland vara olyckligt i kombination. Givetvis mår inte fordon bra då vildsvinen dyker upp framför motorhuven på bilen men även vägen i sig kan ibland blir föremål för vildsvinens uppmärksamhet och närvaro.

Vildsvin är riktiga allätare och bökär mer än gärna efter mask och rötter i vägområdet. Diken kan bli rejält ramponerade, så pass att det kräver åtgärder för att de ska fungera normalt igen. Då och då ses även att vildsvinen dragit repor i själva vägen, oftast då på mindre skogsvägar, men om det är riktigt illa kan vägen behöva sladdas. Allt detta givetvis med kostnader som följd.

Den nogräknade kassören i vägföreningen letar givetvis efter adressater att skicka fakturan för återställningskostnaderna vidare till. Tanken letar sig då kanske till markägaren och jaktlaget (jakträttshavaren) som man kanske kan anse bör hålla bättre pli på sina vildsvin. Och fråga infinner sig då om markägaren eller jaktlaget kan tänkas

ha ett ansvar för den vildsvinshuliganism som drabbat vägområdet?

Det är emellertid så att vildsvinen inte tillhör någon förrän de är skjutna. Det vilda som vandrar i våra skogar är per definition "ingens egendom". Det medför att markägaren och jaktlaget inte kan sägas ha ett särskilt ansvar för vildsvinens förehavanden bara för att de uppehåller sig på marken och ställer till skada och förtret inom vägområdet. Det finns särskilda regler i jordabalken om viltskador på gröda men de är inte tillämpliga för skador inom vägområdet.

I och för sig ska markägare och jakträttshavare enligt 4 § jaktlagen som ett led i viltvården anpassa jakten efter tillgången på vilt för att som det heter främja en lämplig utveckling av viltstammarna. Det lagstiftaren tänkte sig genom bestämmelsen var i första rummet att viltstammarna inte skulle tillåtas bli alltför individrika till skada för jord- och skogsbruk. Problemet med just 4 § jaktlagen är dock att

det inte finns några egentliga följder knutna till den som brister i sin viltvård annat än en mycket teoretisk möjlighet till myndighetsbeslutad skydds jakt. Man skulle lika teoretiskt kunna tänka sig att man med 4 § jaktlagen som grund riktar skadeståndsanspråk mot markägaren och jakträttshavaren, men då bör man vara mycket inriktad på att betala motpartens rättegångskostnader då man mer än sannolikt förlorar målet.

Svaret är alltså att kostnaderna för att återställa skador efter vildsvins utsvävningar i vägområdet kommer att behöva betalas av medlemmarna i föreningen.



HÅKAN WEBERYD
ADVOKAT, OPTIMUS
ADVOKATBYRÅ AB

Kontaktuppgifter till REVs regionansvariga

Regionansvarig Norr

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

Regionansvarig Öst

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

Regionansvarig Väst

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

Regionansvarig Syd

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

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

Domslut forts

Mark- och miljööverdomstolen klargör att andelstalsröstning inte får ske vid val

Vid en samfällighetsförenings föreningsstämman drev styrelsen som procedurfråga igenom att personval skulle ske genom andelstalsomröstning. Ett antal medlemmar klandrade detta förhållandet till domstol. Mark- och miljööverdomstolen* ger dem rätt i principfrågan men ändrade ändå inte föreningsstämmans beslut.

Under återopande av att det är av ekonomisk betydelse vem som har en förtroendepost i föreningen drev som sagt styrelsen igenom att det vid omröstning i valfrågor skulle användas andelstalsmetoden istället för huvudtalsmetoden. Bakgrunden till styrelsens inställning bottnade i hävdade tidigare brister i förvaltningen tidigare styrelser som inneburit stora ekonomiska förluster.

Mark- och miljödomstolen fastslog att 49 § lag om förvaltning om samfälligheter inte ger möjlighet till att val ska ske genom andelstalsomröstning. Endast vid ekonomiska frågor kan sådan omröstning ske, enligt domstolen är sådant som inverkar på storleken av kost-

nadsbidragen, dvs uttaxeringen. Domstolen gav som exempel, fördelning av överskott, överlåtelse- eller upplåtelse av mark och avtal med entreprenörer. Mark- och miljödomstolen upphävde med denna grund alla beslut om val som skett på föreningsstämman.

Överprövande instans Mark- och miljööverdomstolen slog fast den rättsprincip som mark- och miljödomstolen uttalat men valde dock att inte upphäva de val som prövades i domstolen, detta då de inte framkommit av protokollet annat än att besluten fattats med acklamation. Kardemumman av Mark- och miljödomstolens beslut var att vid val ska frågan avgöras enligt huvudtalsmetoden, men då ingen omröstning fanns noterad i protokollet ansågs besluten fattade genom acklamation och då spelade den bakomliggande omröstningsprincipen ingen betydelse!

*Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, 2018-03-28, mål nr F 6971-17

Lantmäteribeslut om avregistrering ska överklagas till förvaltningsrätt

Enligt 33 § anläggningslagen kan ett anläggningsbeslut upphöra att gälla, till exempel om anläggningen, kanske en väg, inte blivit utförd inom av lantmäteriet bestämd tid.

Om lantmäteriet får in en anmälan från ägare till i anläggningen deltagande fastighet om att anläggningsbeslutet har förfallit så är de skyldiga att utreda detta. Om lantmäteriet kommer fram till att anläggningsbeslutet har förfallit så är den enda reglerade följden att anläggningen tas bort ur fastighetsregistret. Det krävs då en ny anläggningsförrättning!

Svea Hovrätt, Mark och miljööverdomstolen har nu fastställt att ett sådant lantmäteribeslut är att se som ett så kallat registerbeslut och varför ett eventuellt överklagande ska prövas av förvaltningsdomstol och inte av mark- och miljödomstol.

Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, 2018-02-13, mål nr F 6397-17





HÖSTENS KURSER

För styrelseledamöter i vägorganisationer

Riksförbundet Enskilda Vägar, REV, anordnar utbildningar för styrelseledamöter i väg- och samfällighetsföreningar. Här till höger hittar du datum och plats för kurserna hösten 2018.

GRUNKURS I

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

FORTSÄTTNINGSKURS II

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

Kurserna hålls på kvällstid, 18: 00 - ca 21:30. Kursavgiften är 720 kr/person. Enklare förtäring och fullständig kursdokumentation ingår i kursavgiften.

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

GRUNKURS I

Ort	Datum	Plats
Ludvika	20 sept	Best Western Grand Hotel Elektra
Skellefteå	27 sept	Scandic Skellefteå
Västervik	10 okt	Stadshotellet
Karlskrona	11 okt	Scandic Karlskrona
Kristianstad	16 okt	Quality Hotel Grand Kristianstad
Stockholm	17 okt	Clarion Hotel Skanstull
Göteborg	23 okt	Hotell Riverton
Örebro	25 okt	Örebro slott
Hudiksvall	25 okt	Quality Hotell Statt
Mariestad	31 okt	Mariestads Stadshotell

FORTSÄTTNINGSKURS II

Ort	Datum	Plats
Stenungsund	9 okt	Stenungsbaden
Arboga	10 okt	Stadskällaren
Jönköping	6 nov	Scandic Elmia
Halmstad	7 nov	Hotell Tylösand

REV SÖKER EN LANTMÄTARE

VI ERBJUDER ETT OMVÄXLANDE OCH UTVECKLANDE ARBETE

Riksförbundet Enskilda Vägar söker en lantmätare med erfarenhet från vägförrättningar. Den vi söker ska vara intresserad av frågor som rör enskild väghållning och ska vara REVs expert till våra 12 000 medlemsföreningar när det gäller lantmäteritekniska frågor.

Läs mer om tjänsten på vår hemsida www.revriks.se Ring gärna Anders Östberg, Kanslichef på 08-20 27 50 alternativt Uno Jakobsson, ordförande på 08-718 36 00 om du har några frågor.

www.revriks.se



ECO- display "Din fart" 14900 kr inkl. moms



Kundanpassad skylt
1450 kr inkl. moms

- Svensktillverkad med Super Bright LED-lampor i rött och grönt
- 220V drivning samt inbyggt 12V-batteri ingår
- Power-save funktion, displayen hålls släckt vid låga hastigheter
- Lätt att sköta och montera, svensk manual ingår
- Fästen för Ø60 mm rör ingår
- Förberedd för solcell

För mer information om tillbehör och tekniska data
titta in på våran hemsida PPV.se



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

OPTIMUS

A D V O K A T B Y R Å

**ENSKILDA VÄGAR
SAMFÄLLIGHETER
FASTIGHETS RÄTT
JAKT**

**WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE
08-718 36 00**

UNO JAKOBSSON
ADVOKAT

HÅKAN WEBERYD
ADVOKAT

HANS ROSÉN
LANTMÄTERIKONSULT



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



**PROVA
GRATIS**

Registrera dig på
www.matriset.se



ENKEL VÄGFÖRVALTNING på webb & PC

Vi har system för:

**Medlemsregister, Debiteringslängder, Fakturering
Momsrapport, Möteskallelser, Bokföring
Hemsidetjänst & OCR Hantering**

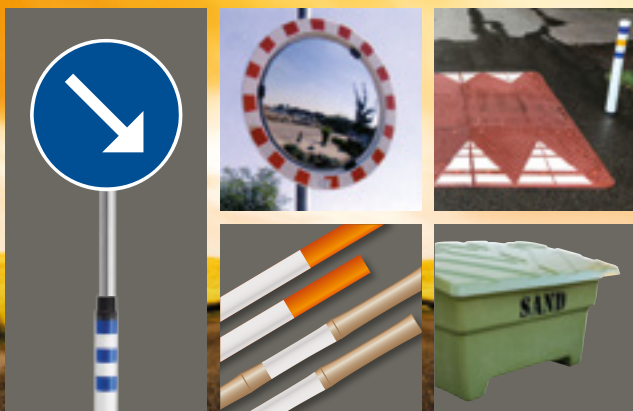
matriset.se

sales@matriset.se | +4673 425 52 89



Allt för vägen

Säkerhet på alla vägar



Vägmärken • Farthinder • Trafikspeglar
Snömarkeringskäppar • Sandningslådor

010-410 44 00

www.provia.se

**En enkel
lösning på
ett stort
problem**



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

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


Pekuma

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

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

Lindhés Advokatbyrå AB

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

info@lindhes.se • www.lindhes.se

Tel 08-723 15 00

Riddarg. 35, 114 57 Stockholm



Karin
Hammarlund *

Bengt
Nydahl

I samarbete med
REV sedan 1968



VÄGFAS NU MED SIE-EXPORT.

Öppna ett demokonto & upptäck hur enkelt och
användarvänligt programmet är.

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

PROVA
VÄGFAS
GRATIS!

VI HJÄLPER DIG HELA VÄGEN 



TransportCentralen

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



TransportCentralen Halland
Halmstad 035-19 13 00
Falkenberg 0346-145 75

transportcentralen.se

Tyresö Vägkonsult

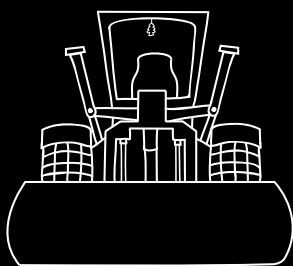


- Rådgivning, vägteknisk konsultation för Er väg
- Besiktning, upprustningsförslag, förslag till förstärkning samt beläggningsåtgärder
- Upprättande av långsiktig underhållsplan
- Besök på plats på Er väg

leif.kronkvist@gmail.com

Tel 073-843 65 55

Waldesjös Väg & Mark



Din entreprenör i ÖREBRO LÄN

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

Vi tillhandahåller allt för Era behov!

Varmt välkomna att kontakta

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

ÖKAD SÄKERHET FÖR ER ENSKILDA VÄG



WWW.FARTHINDER.NET



Trafikspeglar



Staket & Grindar



Slang & Kabelskydd



Vägs skyltar



Farthinder



Koner & Stolpar

Plastic produkter
ETT FAMILJEFÖRETAG SEDAN 1965 I PRIME AB

Tel: 0703 888 883

E-mail: order@farthinder.net

**STORT UTBUD TILL
DET BÄSTA PRISET!**

Tel: 0708 445 343

Web: www.farthinder.net

Ändra andelstal känns som bergsbestigning

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

Tretton tappra själar har mött upp på föreningsstämman där styrelsen informerar om ett besiktningsprotokoll från Trafikverket. Tretton pannor läggs snart i bekymrade veck.

Trafikverkets omdöme är nämligen att vägen behöver ett nytt slitlager inom 3–4 år plus att vissa sektioner behöver en del justeringar innan slitlagret läggs på. Beräknad kostnad är 600 000 kronor inklusive moms. Till det kommer kostnader för översyn av vägtrummor och dikesrensning. Ett ljus i mörkret är statsbidraget på cirka 290 000 kronor och ett kommunalt dito på kanske 60 000 kronor. Återstår i runda slängar 250 000 kronor för föreningen att betala själv, oräknat kostnaden för dikesrensning och vägtrummor som vi inte får statsbidrag för. Mycket pengar för en liten vägförening! Och vad kostar det om 3–4 år? För att inte tala om hur osäkert det är vilka bidragsregler som gäller då.

Det är nu som stämmodeltagarnas pannor läggs i bekymrade veck. Kan vi räkna med frivilliga momsåterbetalningar från våra näringsidkare? Ska vi söka lån, delfinansiera med egna pengar plus lån, eller den stora frågan – ska vi utdebitera? Stämmans önskemål är att styrelsen jobbar vidare med beläggningsfrågan till nästa föreningsstämma. De bekymrade pannorna slätas ut – åtminstone till nästa stämma.

Vår förening bildades 1992, är knappt tre kilometer lång, har tre broar och är en genomfartsled. En del andelstal är inaktuella nu då sommarboende gått över till året-runt-boende, medan andra är inaktuella då fastigheter har styckats av och ombildats. Att göra en utdebitering på de grunderna känns inte lockande. Och särskilt inte med tanke på de berättigade invändningar från fastighetsägarna som jag kan ana mig till, kanske med infekterade diskussioner och i värsta fall med överklaganden till mark- och miljödomstolen.

Dags att lyfta luren till Lantmäteriet. Men först har jag gjort hemläxan och kollat på REV:s medlemshemsida om ändring av andelstal.

Det finns fyra alternativ där bara två känns "aktuella": antingen en överenskommelse mellan styrelse och berörd fastighetsägare

enligt 43 § anläggningslagen eller en helt ny omprövningsförrättning. Om detta är Lantmäteriets handläggare på avdelningen för fastighetsbildningsfrågor och jag rörande överens när jag äntligen lyckas få kontakt med dem.

En överenskommelse mellan styrelse och fastighetsägare tar cirka fyra månader att handlägga, förutsatt att alla inblandade är överens om ändringen. Det inbegriper att Lantmäteriet vill ha ett ord med i laget för att godkänna de nya andelstalen och registrera dem i fastighetsregistret. Handläggaren rekommenderar den så kallade tonkilometersmetoden för att räkna fram andelstalen. Lantmäteriets grundavgift – innan de ens börjat kolla förslagen – är 3 400 kr och därefter gäller timpriset 1 150 kronor för en lantmätare "light". Tidsåtgång? Omöjligt att få svar på.

En helt ny omprövningsförrättning tar ett till ett och ett halvt år, i extremfall ända upp till tre år. Pris? Går inte heller att få svar på, men vi kan begära att få ett kostnadsförslag när vi skickar in ansökan. Tilläggas bör att en annan källa uppger att kostnaden kan beräknas till 2 500–3 000 kronor per fastighet eller kanske ännu mer. Och med cirka 40 delägarfastigheter kommer vi lätt upp i, om än inte astronomiska summor, så i alla fall summor som orsakar svår ärrbildning rent ekonomiskt hos vår lilla vägförening.

fortsättning nästa sida



» » »

Så långt kommen känns det som att välja mellan pest och kolera. Å ena sidan att förstå och tillämpa tonkilometersmetoden. En metod som vid ett närmare studium visar sig kräva sin kvinna eller man, inte minst matematiskt, och som dessutom troligen kommer att innebära långtgående diskussioner med fastighetsägarna om just deras andel kontra grannens. Å andra sidan en omprövningsförrättning med lång handläggningstid och en stor, nästan oöverkomlig kostnad. En process som inte kommer att gå spårlöst förbi diskussionsmässigt och ekonomiskt.

Nu ligger min panna i bekymrade veck. Det här känns som en het potatis att ta tag i. Och jag ska inte förneka att det känns frestande att lägga projektet på is och invänta bättre tider. Eller lika frestande – att överlåta åt någon annan att driva frågan vidare. Men som den pessimistiska optimist jag är tänker jag sen: Vår förening ska nog klara den här bergsbestigningen också. ▲

SAFEROAD®
saferoadbirsta.se



BRO- OCH VÄGRÄCKEN

Kohlswa - 2 eller 4 meters stolavstånd. Ett säkert räcke som alltid finns hemma för direktleverans. Profilhöjd 16 cm. Kapacitetsklass N2 W5/W6.

Birsta S - Ett billigare alternativ! Stolpavstånd 1 eller 5 meter. Håller bra för snöplogning. Profilhöjd 23 cm. Kapacitetsklass N2 W2/W5.

Kontakta oss!

Saferoad Birsta AB · Telefon: 060 527200 · Mail: order.birsta@saferoad.se

Keep clear, keep going.



**CC
road®**

Rätt väg för både ekonomi och miljö

Effektiv dammbindning är en smart investering för både infrastruktur och hälsa. Våra grusvägar blir säkrare och behagligare att köra på, och kostar mindre att underhålla. Samtidigt minskar mängden partiklar i luften. CC road® kalciumklorid ger dubbelt så god effekt som andra alternativ, och vi levererar alltid snabbt med stabil kvalitet i hela landet.

**Ring oss gärna på 042-453 27 00
eller läs mer på dammbindning.nu**

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





Även mindre vägar behöver *omsorg*

På NCC gör vi inte skillnad på större och mindre vägar. Som enskild väghållare är du mer än välkommen att ta del av allt du kan tänkas behöva för att sköta din väg. Dygnet runt, året om. Oavsett om du önskar enklare underhåll eller en helt ny asfaltsbeläggning, kan vi hjälpa dig.

Med NCC som partner kommer lång erfarenhet och bred kunskap dig till del, oavsett storlek på jobbet. Bland annat använder vi många branschledande, miljöanpassade material och tekniker. För dig innebär det ett bättre och mer hållbart slutresultat – och en välskött, säker och väl fungerande väg för många år framåt.

Vill du ha kostnadsförslag eller rådgivning kring just din väg? Då besöker vi dig gärna. Mer information om vad vi kan hjälpa till med nära dig, finns på vår webbplats. Vi ses!



NYHET

TYCKER DU OM ATT BOKA BETALNINGAR MANUELLT SKA DU SLUTA LÄSA NU! VÄGFAS NU MED SIE-EXPORT.



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

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

Nu kan du exportera alla era betalningar via SIE-4 formatet direkt till ert ekonomisystem. Så nu är det slut på att boka manuellt utan du får alla betalningar av fakturor överförda av VägFas. Effektivt och säkert.

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

PROVA
VÄGFAS
GRATIS!