

Nr 3 – 2024

BULLETTINEN

BRANSCHTIDNINGEN FÖR ENSKILDA VÄGAR

Diken – en förutsättning
för en bra väg



Extrem glesbygd

Sandficka för halksand i Bäsna

Juridiskt ansvar för
dagvatten

REV 75 år!





Vintern är på gång

Nu börjar det faktiskt bli hög tid att planera inför vintern. I Vägopedia finns flera olika ämnessidor som beskriver olika aspekter på vinterunderhåll, till exempel plogning, halkbekämpning, snökäppar, överplogning och upptining av vägtrummor. På sidan om upphandling finns också två olika mallar för upphandling av vinterunderhåll, en enkel och en mer omfattande.

På vår populära Youtube-kanal har vi just lagt ut en film om vad man ska tänka på gällande vändplaner. Ta gärna en titt på den om du inte redan gjort det, eller titta på någon av våra andra filmer.

Det här numret av Bulletinen har ett visst fokus på dagvattenhantering och diken. Det finns många aspekter att tänka på och vi har försökt skriva om de viktigaste av dem. Tänk på att diken är viktiga för en bra och bärkraftig väg!

Eftersom REV numera håller den stora Vägdagen varje år börjar planerna för 2025 ta form. Boka gärna redan nu in lördag 22 mars om du tycker att Örebro låter som en bra stad att åka till. 2025 års stora Vägdag kommer att hållas på Conventum Konferens i Örebro. Hör gärna av er till mig om ni har förslag på ämnen ni vill att vi ska ta upp på seminarier.

Kör försiktigt!

Anders Lundell
Kanslichef

Nr 3/2024

Notiser	4
Extrem glesbygd	8
Sandficka för halksand i Bäsna	12
Skatteverkets momsfiasko – en summering	14
Juridiskt ansvar för dagvatten	18
REV 75 år!	20
Diken – en förutsättning för en bra väg	26
Experterna	32
Vägopedia: Dagvatten	36
Krönika: Cyklar, cykelvägar och cykelturer i Kalmartrakten för 75 år sedan	40
Väggkrysset	42



8 Extrem glesbygd



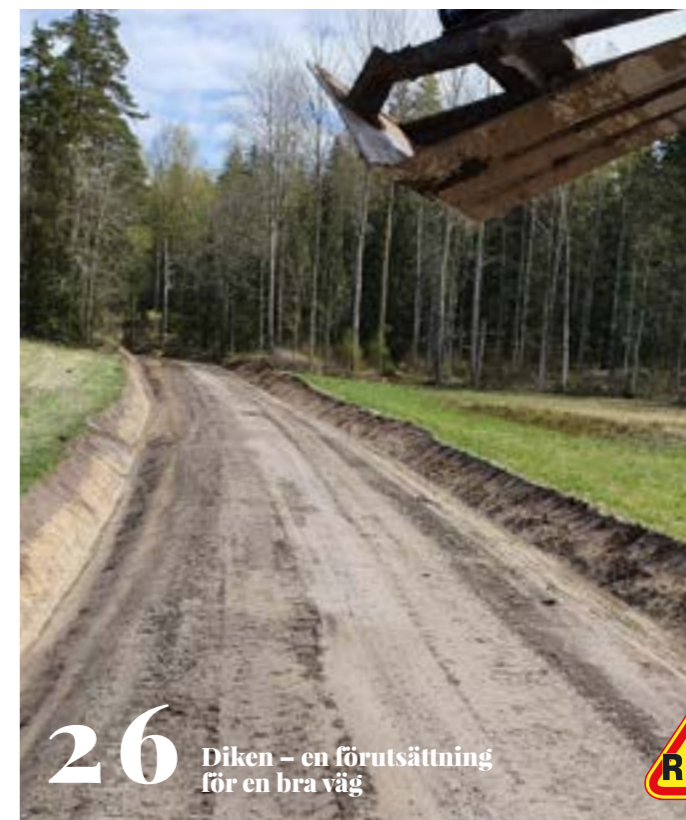
14 Skatteverkets momsfiasko – en summering



18 Juridiskt ansvar för dagvatten



40 Cyklar, cykelvägar och cykelturer i kalmartrakten för 75 år sedan



26 Diken – en förutsättning för en bra väg



REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

Tidningen utkommer med 4 nr/år, upplaga 16 000 exemplar.

REV Bulletinen distribueras till:
- REV:s samtliga 13500 medlemsföreningar
- Externa prenumeranter
- Tjänstemän på verk och myndigheter
- Politiker på riksnivå och lokal nivå

REDAKTION
Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson
Redaktör: Anders Lundell
Form & Layout: Sven R Ohlson

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

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

På omslaget:
Vägtrummor, pressbild från VIACON

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

TRYCK Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB

SYNPUNKTER
redaktionen@revbulletinen.se



NOTISER

Begära ut förrättningsakter från Lantmäteriet

Sedan före sommaren har Lantmäteriet stängt ned de delar av deras digitala e-tjänster som ger tillgång till förrättningsakter, det gäller även vid inloggning på "min sida" på Lantmäteriets hemsida. Det påverkar både föreningar och REV i vår rådgivning men drabbar även myndigheter, kommuner och andra aktörer som har behov av förrättningsakter. Anledningen är att man konstaterat att samhällsviktig känslig information kunde komma i orätta händer via de här tjänsterna.

På Lantmäteriets hemsida finns löpande uppdatering i frågan och mer information om bakomliggande orsaker, se även frågor och svar på samma sida:



Det går fortfarande att få tillgång till förrättningsakter men de behöver då beställas via Lantmäteriet som gör en sekretessprövning, så det kan ta lite tid. Förhoppningsvis kommer de på ett annat sätt än nuvarande för att lösa de säkerhetsbrister de hittat.

Här kan man beställa förrättningsakter:



LANTMÄTERIET

Om en kommunal lantmäterimyndighet har utfört den efterfrågade förrättning kan akten troligen begäras ut från kommunens lantmäterienhet istället.

Komplicerat med tak över grillplats

Kommunen hade givit samfällighetsföreningen bygglov för ett väderskydd över en grillplats på ett grönområde. Mark- och miljödomstol beslutade dock efter överklagande att upphäva beslutet då platsen i detaljplan var så kallat punktprickad och inte fick bebyggas.

Det konstaterades dock av domstolen att uppförandet av väderskyddet i och för sig inte var ändamålsfrämmande jämfört anläggningsbeslutet och ur det perspektivet alltså var OK, men eftersom marken var punktprickad var åtgärden inte utan vidare förenlig med detaljplanen.

En livlina kvarstår dock då domstolen återförvisade ärendet till kommunen för prövning om inte byggandet av väderskyddet trots allt kan anses vara en liten avvikelsen från detaljplanen och därför kan tillåtas.

**Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, 2023-10-03, mål nr F 3555-23*



VÄGDAG & FÖRBUNDSSTÄMMA 2025
ÖREBRO #revvägdag

Utan kostnad!

SAVE
THE
DATE!

Lördag 22 mars 2025 är det dags för REV:s stora Väg dag som hålls på Conventum Konferens i Örebro. Det blir en heldag fylld av intressanta programpunkter för alla som sitter i en styrelse för en vägförening. Deltagande kommer att vara kostnadsfritt för REV:s medlemmar, boka redan nu in dagen i era kalendrar!

Programmet är ännu inte helt spikat men kommer att publiceras i Bulletin nummer 4 som kommer i slutet av november. Programmet kommer bland annat att innehålla seminarier och föredrag inom:

- Andelstal
- Beläggningsfrågor
- Styrelsearbetet
- Föreningsekonomi
- Grusvägsunderhåll
- Slitageersättning
- Dagvatten
- och mycket mer...

Samma dag hålls också REV:s förbundsstämma 2025.

Styrelsearvode att fördela inom styrelsen

Ersättning till styrelsen kan beslutas som en klumpsumma.

En medlem överklagade föreningsstämmans beslut om en klumpsumma till styrelsen att fördela inom sig, vilket är en vanlig ordning bland landets samfällighetsföreningar. Medlemmen hänvisade till att enligt lagen om ekonomiska föreningar ska beslut om arvode och till styrelsen bestämmas till var och en av ledamöterna.

Mark- och miljödomstolen konstaterade att det varken i lagen om förvaltning om sam-

fälligheter eller föreningens stadgar finns krav på att stämman ska besluta om individuella ersättning till styrelsens ledamöter. Rättsfallet visar att man ska vara försiktig med att dra omedelbara paralleller mellan vad som gäller i en ekonomisk förening och i en samfällighetsförening.

Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, 2023-10-03, mål nr F 3555-23



VI KAN...

INFRACTION

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



infraaction.se

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

En enkel lösning på ett stort problem



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

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


Pekuma

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

ProVia



Nu kan du köpa allt för vägen på provia.se

Vägmärken • Farthinder • Trafikspeglar
Snömarkeringskäppar • Sandningslådor

010-410 44 00

www.provia.se

 **PPV.se**

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

 
SVENSK MILJÖBAS

Snökäppar



Sandlådor



Trafikspeglar

DET BÄSTA PRISET!

2.390:-
ex moms

Komplett paket
Farthinder med reflexstolpar

Hastighetsdisplay

Komplett paket med
fäste, batteri och förberedd
för solcell

Uppfyller Trafikverkets rekommendation vid utmärkning av farthinder på enskilda vägar

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

OPTIMUS

ADVOKATBYRÅ

ENSKILDA VÄGAR
SAMFÄLLIGHETER
FASTIGHETS RÄTT
BOSTADSRÄTT



UNO JAKOBSSON
ADVOKAT

HÅKAN WEBERYD
ADVOKAT

FREDRIK SILVERBERG
JUR KAND

CHRISTIAN LUNDIN
JUR KAND

HANS ROSÉN
LANTMÄTERIKONSULT

WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE 08-718 36 00

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



*Glest mellan invånarna
i Lomträsk*

Text: Anders Lundell Bild: Lomträskvägarnas SFF

Extrem glesbygd

Den här gången är "Hemma hos" uppe i Norrbotten där man ibland kan beskriva situationen inte bara som glesbygd utan extrem glesbygd med långa avstånd och gles befolkning. REV träffade Jan-Erik Nilsson som är sekreterare i Lomträskvägarnas SFF som ligger ett par mil norr om Övertorneå och fick en pratstund om deras situation och problem.



Lomträskvägarnas SFF sköter vägar i U-form runt sjön Lomträsket. Det är ett 25-tal bostadsfastigheter men bara ungefär hälften är fast boende och längs en skogsbilväg finns också ett antal skogsfastigheter. Föreningen har både statligt och kommunalt bidrag och skogsfastigheterna betalar en avgift per kubikmeter virke som de transporterar ut. SCA är den största av skogsägarna och de bidrar på ett bra sätt. I normalfallet är ekonomin god men när det är upprustningsbehov på vägarna blir det dyrt. Hittills har det varit god sammanhållning och god betalningsmoral. Men hur det ska bli framöver oroar.

– Utmaningen med underhållet här i norr är så klart snöplogning, berättar Jan-Erik. Vinterunderhåll görs av en tidigare boende i byn som har en (mycket) gammal Scania-lastbil med plog men håller vägen i bra skick. Men hur det blir när han slutar vet ingen.

En stor utmaning är hur ska det gå när det bara är ett fåtal gamla människor kvar i byn. Då blir det svårt att få till en

styrelse och man måste kanske hyra in tjänster för att sköta det administrativa också.

När äldre dör blir det många dödsbon som äger hus och gårdar längs vägen och eftersom fastigheterna är svåra att sälja blir det dödsbodelägarna som ofta bor långt därifrån som representerar fastigheterna under lång tid. Engagemanget från dem blir oftast lågt och styrelseuppdrag är knappast att tänka på.

– Dödskampen i byn blir när de sista boende flyttar in på äldreboende, avslutar Nils-Erik. ■





Är hastigheten för hög i
ert bostadsområde?

PACETELL
Hastighetsdisplayen

Utvecklad och tillverkad i Sverige

**Komplett hastighetsdisplay
som gör verkan för endast**

14.900:- exkl. moms, frakt ingår

PaceTell Basic innehåller:

**PT Basic hastighetsdisplay, standard frontskylt,
15 Amp batteri, batteriladdare, stolpfästen, skruvlås.**

Tillval: Solcellspanel (ingår ej)



**GÅ KURS OM
ENSKILDA VÄGAR**

Vi erbjuder kurser under hela året

*Nya kurstillfällen tillkommer löpande
Håll utkik på vår hemsida
under Kurser & Event*

Grundkurs

*Ånge 15 oktober
Katrineholm 23 oktober
Åtvidaberg 24 oktober
Ystad 6 november
Borås 7 november*

Varje månad hålls också grundkursen digitalt

Fördjupningskurs

*Varberg 15 oktober
Helsingborg 16 oktober*

revriks.se

**FARTHINDER
SOM FLEXAR**

MONTERAS MYCKET ENKLT
UTAN FÖRBORRNING ELLER GJUTNING

FLEXI BUMP

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

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

SE FILM
FLEXIBUMP.SE
FÖRMÄNLIG ENHETSFRAKT
FLEXIBUMP – EN DEL AV PRISMATIBRO

HEMSIDA

PROJEKT

Text: Anders Lundell Bild: Bäsna Vägars SFF

Sandficka för halksand i Bäsna

Bäsna ligger vid Dalälven en dryg mil nordväst om Borlänge strax efter att Österdalälven och Västerdalälven gått ihop. Byn består av ca 300 fastigheter och en stor andel är permanentboende. Föreningens vägnät är totalt drygt 10 kilometer, till största delen belagda vägar men även en mindre del grusväg. För vinterunderhållet har föreningen fått till en lösning i samarbete med Gagnefs kommun som vi ska berätta om här.

Peter Schönfelder som är vägfogde i styrelsen har varit föreningens huvudansvarige i ett projekt för att få större tillgänglighet för halkbekämpningssand till vägarna i området, sand som kan användas även av de boende i området.

– Vi har gjort det här främst för att vi har förstått att det är viktigt att förebygga fallolyckor som drabbar gående, berättar Peter. Gåendes fallolyckor är ett mycket större problem än man tidigare anat visar en studie gjord av Centrum för forskning om samhällsrisker. Anledningen till mörkertalet är att

gåendes singelolyckor inte har räknats med bland vägtrafikens olyckor, eftersom inget fordon är inblandat. Den nya statistiken visar att var fjärde skadad fotgängare i fallolyckor får skador med långvariga konsekvenser, och att kvinnor och äldre är överrepresenterade.

– Eftersom kommunerna har flera lagstiftningskrav att främja trygghet och säkerhet för medborgare så kontaktade vi dem för att hitta en lösning som skulle göra tillgängligheten för halksand bättre, fortsätter Peter. Diskussio-



Peter Schönfelder, Bäsna och Henric Larsson, gatuingenjör på Gagnefs kommun.



nerna med kommunen ledde fram till att föreningen och kommunen skrev ett avtal om att tillsammans bygga en väderskyddad sandficka. Sandfickan ökar tillgängligheten på klumpfri sand för halkbekämpning och genom sänkta logistikkostnader gör den att vägföreningens budget nu räcker till mer halkbekämpning, föreningen får ”mer sand för pengarna”. Dessutom får kommunens invånare också hämta sand i rimlig omfattning, som skylten visar, för att på egen hand kunna komplettera på ställen där det behövs på vägarna.

Sandfickan står på kommunens mark. Föreningen gjorde markarbetena och kommunen köpte in begagnat ”betong-LEGO” till den nedre stommen. Det

bågformade taket kostade 30.000 kr och infästningen av det i betongstommen är gjord så att regn- och smältvatten inte ska kunna rinna in och skapa frysta klumpar i sanden. Konstruktionen ska också göra så att inte takbågen skadas när sand tippas in.

– Diskussioner pågår om att kommunen i framtiden ska förse sandfickan med sand kostnadsfritt men än så länge betalar föreningen. Vi är mycket nöjda med den här lösningen, avslutar Peter. ■

Gåendes fallolyckor är ett mycket större problem än man tidigare anat visar en studie gjord av Centrum för forskning om samhällsrisker.

Skatteverkets momsfiasko

– en summering

I mitten av februari 2022 – som en blixtnedslag från klar himmel – kom Skatteverkets ställningstagande om momskrav för landets samfällighetsföreningar. Utan att regering och riksdag hade agerat och utan att nya regler antagits av dem, beslutade Skatteverket att samtliga samfällighetsföreningar skulle omfattas av mervärdesskatt och därmed också vägföreningar som uttaxerar sina medlemmar för driften av enskilda vägar. Och detta utan att ens reflektera över att de flesta enskilda väghållare inte ens är bokföringskyldiga enligt bokföringslagen.

Att den ideellt arbetande kassören som varken har bokföringsprogram eller bokföringskyldighet ändå skulle sköta mervärdesskatt och skattedeclarationer under straffansvar, ansåg Skatteverket tydligen vara rimligt. Rimligt eftersom verkets experter på eget bevåg hade tolkat ett utslag från EU-domstolen om att leveranser av värme i ett tyskt bostadsområde skulle momsbeläggas, och därmed ansåg att även svenska samfällighetsföreningar skulle momsbeläggas.

REV agerar

Direkt efter Skatteverkets ställningstagande försökte REV förgäves att övertyga Skatteverket om att beslutet var ett misstag. REV tog därför initiativ till en överprövning hos högre instanser. En oenig Skatterättsnämnd beslutade den 21 februari 2023 att Skatteverket hade rätt i sitt beslut om att ändra gällande rättspraxis. Men – sista ordet i saken kom när Högsta Förvaltningsdomstolen (HFD) meddelade dom i slutet av februari 2024. En dom som innehöll samma argument som REV utan framgång hade fört fram till Skatteverket redan våren 2022 och som klargjorde att vägföreningars verksamhet inte ska momsbeläggas när finansieringen sker genom uttaxering efter andelstal.

När denna artikel publiceras finns förhoppningen att allt extra krångel som Skatteverkets agerande orsakat till slut har kunnat redas ut. Men, tänk om Skatteverket i stället hade hejdat sig lite i sin iver vintern 2022 med att på eget bevåg tolka utslaget från EU-domstolen och tänk om de istället reflekterat över de besked som REV gav dem om hur en vägförening faktiskt fungerar; att en uttaxering faktiskt inte är en försäljning, utan en ren fördelning av kostnader mellan de som i god grannsamja själva ska sörja för att det går att ta sig till och från fastigheterna i området som vägen betjänar. Då hade vi alla berörda enskilda väghållare sluppit det trassel som vi nu tvingats ägna oss åt.

Att REV fick rätt i frågan till slut är ju bra, men en klen tröst för alla de väghållare som i mellantiden fick kämpa med att försöka tillgodose Skatteverkets krav. Jag vet att det också finns föreningar som välkomnade momsregist-

ringen och tycker att det nu är bakvänt att återgå till att inte redovisa moms. Men för de allra flesta enskilda väghållare är det goda nyheter att den tidigare ordningen till slut är återställd.

Fråga om eventuellt skadestånd från staten

Utän tvivel har alla de väghållare som på bästa sätt försökt inrätta sig efter Skatteverkets ställningstagande drabbats av kostnader. Det gäller alltifrån köp av tjänster för att först kunna hantera momsregistreringskravet på ett korrekt sätt till att efter HFD:s domar behöva administrativ hjälp för att återställa föreningens bokföring och uttaxering till vad som gällde före momsregistreringen. Vissa föreningar har dessutom haft kostnader för extra stämmor för att anta en ny budget och framlägga en ny debiteringslängd. Ja, suck, går det då att kräva staten på ersättning för alla sådana merkostnader?

Justitiekanslern (JK) har bland annat till uppgift att hantera skadeståndsanspråk mot staten. Rent allmänt gäller enligt skadeståndslagen att en ren förmögenhetsskada som vållas genom fel eller försumelse vid myndighetsutövning är ersättningsbar. En myndighetsutövning som grundas på en uppenbart oriktig bedömning har ansetts som försumlig i rättspraxis. Men, anses Skatteverket då ha varit försumliga i sin hantering av momsfrågan och den myndighetsutövning som skett efter ställningstagandet i februari 2022?

Ett JK-ärende avgjort

JK har nyligen avgjort ett ärende med anknytning till Skatteverkets momshantering (JK 2024/2402) och skriver följande: ”Även med beaktande av att Skatteverkets tolkning av rättsläget visade sig vara felaktig kan Skatteverket inte anses ha handlagt föreningens mervärdesskattedeclaration på ett uppenbart oriktigt sätt”. JK avslog därför samfällighetsföreningens ersättningsanspråk för kostnader för skatterättslig rådgivning i samband med föreningens momsdeklaration för 2023.

Detta beslut av JK innebär dock inte att det därmed är uteslutet för andra samfällighetsföreningar att kräva och få skadestånd. Men – det bör kunna fastslås att för att beviljas skadestånd krävs någon ytterligare omstän-

dighet och grund för ersättning än att bara hänvisa till att Skatteverket följt sitt eget felaktiga ställningstagande från februari 2022. ■





Säker väg med CC road.

För effektiv halkbekämpning

Kalciumklorid smälter is och snö snabbt, även vid låga temperaturer. Enkel applicering och långvarigt skydd.



www.onetetra.com



Mer än 30 års erfarenhet av tankbeläggningar och vägunderhåll och med hela Sverige som arbetsplats.

Rörbroar – Kostnadseffektiva brolösningar för vägsamfälligheter

Ponova är en ledande leverantör av rörbroar och vägtrummor. Rörbroar utgör mycket kostnadseffektiva och beständiga lösningar.

Ponova utför:

- Broförslag i tidiga skeden
- Projektering enligt Trafikverkets regelverk
- Leverans och montage av rörbroar
- Leverans av vägtrummor i plåt och plast

Kontakta oss för mer information

Lars Hansing, 073-149 44 03
eller lars.hansing@ponova.se



Effektiv vägförbättring med RMS tankbeläggningar. Vi erbjuder vägunderhåll i hela Sverige.

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.

Vi erbjuder vägunderhåll av högsta kvalitet:

- ◇ Y1B – ytbehandling på tidigare belagda vägar.
- ◇ Försegling – föryngringsbeläggning, sprickförsegling och lappförsegling med HP27.
- ◇ IM / IMT – förstärknings- och justeringsbeläggning.
- ◇ Djupfräs – vid bärighetsproblem har vi lösningen för att förstärka belagda vägar och grusvägar.

Tankbeläggning är bättre för miljön - Vi värnar om miljön!



Skanna QR-koden eller kontakta oss direkt så tar vi en diskussion om vilka beläggningsåtgärder som gör mest nytta för just din väg.

Kontakta oss för mer information om kostnadseffektivt vägunderhåll.

Reine Lindblad
Mobil: 0702 10 20 06
E-post: reine@rmsab.se

Johannes Hansson
Mobil: 0762 11 17 67
E-post: johannes@rmsab.se

www.rmsab.se

Text: Christian Lundin

Juridiskt ansvar för dagvatten

Som väghållare är det viktigt att kontinuerligt underhålla avvattningsystemet för vägkroppen i allmänhet och vägtrumman samt sidotrummor i synnerhet. Anledningen är att väghållare i rättspraxis har ansetts kunna bli skadeståndsskyldiga för skador som uppstår när en vägtrumma inte har underhållits på ett ändamålsenligt sätt. En vanligt förekommande fråga från riksförbundets medlemmar är hur man ska hantera dagvatten och vilka krav som kan ställas på en väghållare.

Enligt hänsynsregeln som stadgas i 3 kap. 1 § Jordabalken ska var och en vid nyttjandet av sin eller annans fasta egendom ta skälig hänsyn till sin omgivning. Lagens lydelse medför att såväl lagfarna fastighetsägare som föreningar som nyttjar annans mark blir träffade av hänsynsregeln. I praktiken innebär det exempelvis för en väghållare att man har ett ansvar att vidta åtgärder som medför att ens omgivning inte lider skador med anledning av dagvatten som kommer från vägen vid "normal nederbörd". Det ska dock tilläggas att det inte är någon form av absolut ansvar som det handlar om, då topografin har avgörande betydelse för i vilka fall en fastighetsägare är ansvarig för dagvatten som färdas över ens fastighet och inte. Det vill säga att om det finns en naturlig lutning (exempelvis i en nedförsbacke) har fastighetsägaren inte samma ansvar att leda bort vatten. Men, om en nyttjare av fast egendom aktivt leder ytvatten till en annan fastighet strider det mot ovan nämnda hänsynsregel.

Vid avsteg från hänsynsregeln, antingen genom aktivt ledande av vatten till en angränsande fastighet eller med anledning av bristande avvattnings på sin egen fastighet, kan en fastighetsägare ådra sig ett skadeståndsansvar, för de eventuella skador som kan uppstå med anledning av detta. Skälet till detta är att avsteg från hänsynsregel kan utgöra ett oaktsamt handlande enligt 2 kap. 1 § skadeståndslagen. Förutsatt att det finns ett tydligt orsakssamband mellan det oaktsamma agerandet och den skada som uppstått, ska skadestånd utgå till den skadedrabbade.

I rättspraxis har Mark- och miljööverdomstolen slagit fast att en vägtrumma utgör en vattenanläggning för vilken väghållaren har ett lagstadgat underhållsansvar, som följer av 11 kap. 17 § Miljöbalken*. I detta fall ansåg domstolen att väghållaren hade agerat bristfälligt gällande underhållet, vilket utgör ett vårdslöst handlande som renderade i ett skadeståndsansvar för väghållaren. Underinstansen, vars bedömning får medhåll från Mark- och miljööverdomstolen, motiverar sitt ställningstagande med att den aktuella vägtrumman var genomrostad och att detta borde ha upptäckts om väghållaren hade utfört regelbundna besiktningar. Detta anser domstolen fordras för att uppfylla det underhållsansvar en väghållare har enligt miljöbalkens regler.

På grund av utgången i målet samt med anledning av hur domstolen bedömt och klassificerat det rättsliga ansvaret för vägtrummor, rekommenderas både enskilda och allmänna väghållare att kontinuerligt ombesörja och besiktiga sina vägtrummor. De bör dessutom i tid byta ut trummor som har passerat sin tekniska livslängd. Även om en vägtrumma till synes fortfarande kan ha normal funktion efter att den tekniska livslängden har passerat, löper väghållaren en risk att anses ha försummat sitt underhållsansvar om man väljer att behålla äldre trummor. ■

* Mark- och miljööverdomstolen, dom den 8 december 2009 i mål M 75-09.

” I detta fall ansåg domstolen att väghållaren hade agerat bristfälligt gällande underhållet, vilket utgör ett vårdslöst handlande...



En igensatt trumma kan göra så att vattnet tar annan väg och orsakar skador.

REV 75 år!

Grattis REV!

Nja, riktigt så gammalt är nu inte förbundet. Först 1968, för 56 år sedan, bildades formellt REV sedan några vägföreningar i området kring Göteborg valde att bli medlemmar i den organisation som växt fram ur länsförbundet för enskild väghållning, som hade varit verksam i Stockholms län sedan många år. Det sistnämnda länsförbundet hade sitt konstituerande möte redan 1949, så med lite god vilja kan sägas att REV:s historia faktiskt mäter hela 75 år i år!

Då ombildningen gjordes av REV till riksförbund – ”Riksförbundet för Enskild Väghållning” som det hette då – valdes Arne Eidlerth till styrelsens ordförande. Arne var landstingspolitiker i Stockholm och arbetade även inom försäkringsbranschen och kom att vara REV:s ordförande i över 20 år. När nu medlemmar skulle värvas i hela landet ordnades konferenser på olika platser där det fanns många vägföreningar i bygden. Styrelseledamöterna i REV skickades ut för att leda konferenserna där det diskuterades vägförfrågor och fördelarna med REV-medlemskapet lyftes fram. Redan då var försäkringen som ingår i medlemskapet en viktig medlemsförmån. Under de kommande 25 åren hade förbundet en medlemstillströmning på 50–100 föreningar per år.

Ekonomisk kris i Sverige

När staten skulle sanera sina finanser i samband med den ekonomiska krisen i mitten av 1990-talet beslöt man över en natt att halvera de statliga bidragen till enskilda vägar. – REV:s styrelse mottog beskedet med bestörtning och beslutade att något måste göras, berättar Bengt Nydahl som var vice ordförande i förbundet vid den tiden. I mitten av 1990-talet hade REV inte mer än knappt 3.000 medlemsföreningar, men det fanns ju drygt 20.000 föreningar som mottog statligt bidrag som kunde mobiliseras.

Styrelsen författade en pamflett med rubriken ”Våga värna våra vägar!” och beslutade att ett utskick skulle göras, trots att portokostnaden var nästan halva REV:s dåvarande årsbudget. Bengt Nydahl, Sven Ivarsson och Arne Eidlerth satt under två veckor och kuverterade brev, stundtals assisterade av ett antal medhjälpare.

Utskicket fick ett mycket stort gensvar och över 12.000 svar med upprörda röster kom in. Bengt Nydahl och Sven Ivarsson fick sedan i uppdrag att uppvakta riksdagen med alla protestskrivelserna och fick möjlighet att personligen överlämna dessa till den dåvarande talmannen Anders Björck.

– Jag minns att vi fick använda oss av en stor pirra för att få med oss allt, avslutar Bengt.

Hur det gick?

Jo, det blev två tydliga resultat:

- Politikerna backade och bidragsnivåerna återställdes.
- REV fick en ökande tillströmning av nya medlemmar och dubblerade sitt medlemsantal på bara fyra år



Delegation från Zambia som kom på besök till Sverige.

Utlandskontakter

Även om REV är ett förbund för enskilda vägar i Sverige har det förekommit utlandskontakter. Finland har i grunden liknande lagstiftning kring enskilda vägar men en delvis annorlunda fungerande förvaltning. Kontakterna med Finland har bland annat givit inspiration till det mångåriga arbetet med att i svensk lagstiftning införa möjligheten att för samfällighetsföreningar besluta om ändrade andelstal på stämman, som blev verklighet 2022.

Likheterna med Finland kanske känns uppenbara men en mer udda kontakt togs i början av 2000-talet från Zambia. Det afrikanska landet ville ha hjälp och råd kring hur väghållning på landsbygden kunde ordnas. Samtal fördes under en tid och styrelsen tog vid ett tillfälle emot en delegation från Zambia som kom på besök till Sverige.

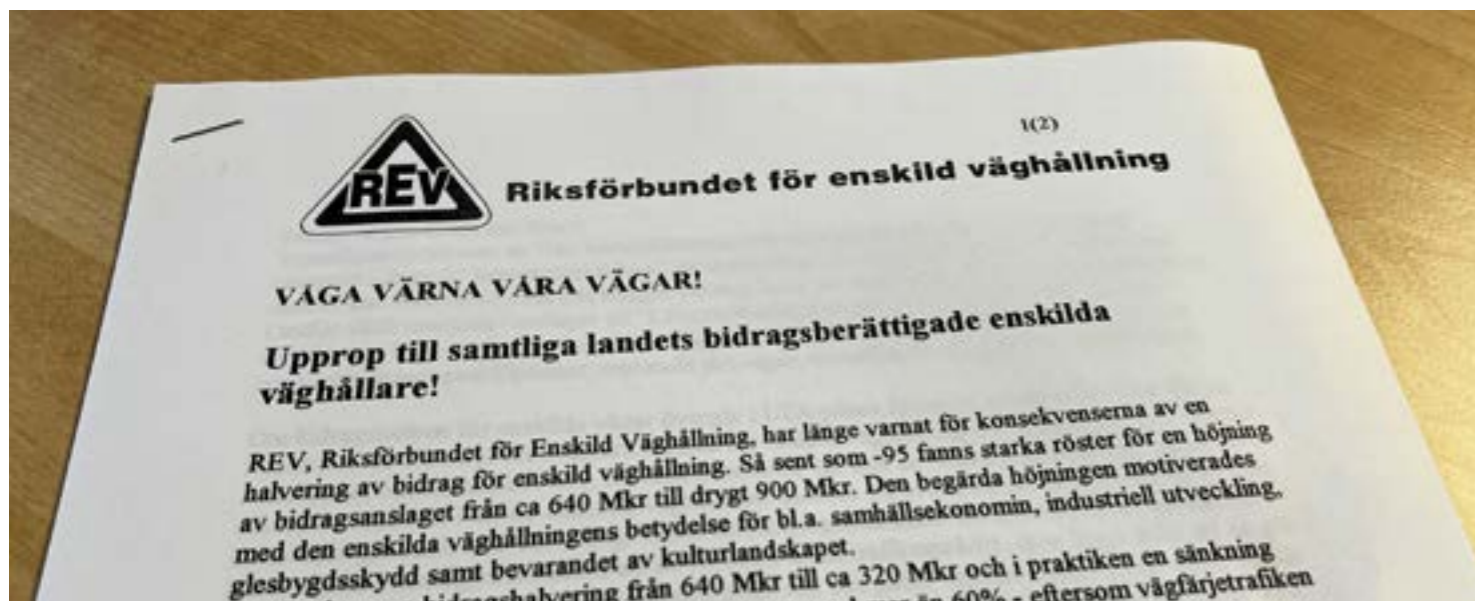
REV har också i perioder deltagit i Nordiskt Vägforum tillsammans med branschfolk från Sverige, Norge, Finland, Danmark och Island.

Efter millennieskiftet

Med ett nu betydligt större förbund och många medlemsföreningar i alla delar av landet ökade behoven av medlemservice. Uno Jakobsson, som valdes som ordförande i oktober 2011, berättar:

– När jag tillträdde som ordförande hade förbundet precis anställt sin första vägtekniska rådgivare och sin första lantmätare, Leif Kronkvist respektive Nils Blohm. Dessförinnan hade rådgivningen till medlemmarna skötts av förtro-

endevalda i förbundet, som också hade spetskompetens i olika för den enskilda väghållaren viktiga frågor. Antalet medlemmar hösten 2011 hade precis passerat 10.000. Sedan dess har den positiva medlemsutvecklingen bara fortsatt. I skrivande stund är vi drygt 13.500 medlemsföreningar, med ett sammanlagt väghållningsansvar för en väglängd som med god marginal överstiger vad Sveriges 290 kommuner tillsammans har ansvar för! – Inom kort är drömgränsen 15.000 väghållare klart inom räckhåll, fortsätter Uno. ►



REV:s kansli har vuxit rejält de senaste åren genom anställning av flera kompetenta rådgivare och duktig administrativ personal, allt för att kunna möta medlemmarnas behov av rådgivning och korrekt information.

Alltmer digitalt

I takt med digitaliseringen i samhället har önskemålen om digitala tjänster för REV:s medlemmar och digital närvaro för förbundet ökat. Vi kan inte påstå att vi var först på bollen när det gäller sociala medier, men sedan 2017 finns vi på Facebook, Instagram, LinkedIn och inte minst Youtube där vi har uppskattade filmer om skötsel av enskilda vägar. Youtube-filmerna lanserades hösten 2018 på initiativ av förbundets dåvarande kanslichef Anders Östberg.

För rådgivningen och medlemmarnas informationsinhämtning har lanseringen av REV:s eget digitala uppslagsverk – Vägopedia – betytt oerhört mycket. Den sistnämnda satsningen och utökningen av antalet anställda har kunnat genomföras utan en höjning av förbundets enda egentliga inkomstkälla – medlemsavgiften. Förhållandet att förbundet stadigt växer med ett antal hundra väghållare varje år har, tillsammans med en mycket kostnads-

effektiv organisation, hittills räckt för att finansiera den fina utvecklingen av förbundets verksamhet.

REV:s utåtriktade arbete har på senare år också skördat framgångar i form av beslutade förenklingar i regelverk av riksdag och regering och mer pengar för särskilda driftsinsatser för de väghållare som omfattas av statligt bidrag, för att nämna några av dem.

– Jag kan stolt konstatera att förbundet är en väldigt pigg och energisk ”75-åring”, avslutar Uno. ■



REV-räven, en gova till kansliet för många år sedan.



Beläggning för dig som tänker hela vägen

Tankbeläggning är ett av de mest kostnadseffektiva och miljöanpassade belägningsalternativen för medel- och lågtrafikerade vägar. Svevia är i dag den ledande aktören på området och utför uppdrag över hela landet. Vi erbjuder allt som krävs för att vägen ska bli som ny igen:

- ▶ Ytbehandling (Y1)
- ▶ Indränkta makadam (IM/IMT)
- ▶ Justering med indränkt makadam (JIM/JIMT)
- ▶ Infräsning av makadam

Vi hjälper också till med kantskärning, dikning och trumbyten i samband med belägningsarbeten – alltid till konkurrenskraftiga priser.



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

Kontakta oss på Svevia

Skåne, Jönköpings, Västra Götalands och Hallands län

Tomas Brodin, 076-328 81 55
tomas.brodin@svevia.se

Stockholms län och norröver

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

Örebro, Värmlands, Västmanlands och Södermanlands län

Melina Stender, 070-205 70 26
melina.stender@svevia.se

Östergötlands, Kalmar och Blekinge län

Sebastian Johansson, 070-437 21 09
sebastian.johansson@svevia.se

Kronobergs län

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



REV:s styrelse 1999 - i mitten ordförande Elve Nilsson

SVEVIA



Vägbyrån hjälper er med vägen

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

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

norra skog

HYLTEBRUKS SKYLTT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter

VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTTAR
RÅGÅNGSSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL

Beställ vår broschyr! SNÖKÄPPAR & SANDLÅDOR M.M.

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

TransportCentralen



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

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

info@transportcentralen.se



Har du tröttnat på ojämna vägar?

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

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

peabafalt.se

PEAB
Peab Asfalt

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

I samarbete med REV sedan 1968

Lindhés Advokatbyrå AB

1924 • Firar 100 år • 2024

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

Karin Andersson
Advokat

Bengt Nydahl
Advokat

Agnes Kjellberg
Biträdande Jurist

Linnéa Birgersson
Biträdande Jurist



info@lindhes.se

www.lindhes.se

08 - 723 15 00

Riddarg. 35, 114 57 Stockholm

Diken – en förutsättning för en bra väg

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 försämra bärigheten, orsaka halka, tjälskador och mycket mer. Det gäller att få bort vattnet från vägytan utan att det tränger ner i väggroppen. Här kommer dikenas viktiga betydelse in.



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

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

Dikning av grusväg och dikning av belagd väg har två olika problemställningar. Vägkanterna på en grusväg har ofta en tendens att tryckas ut och ibland kan diket funktion avsevärt försämrats. På en belagd väg är ofta vägkanterna intakta, varför dikningsåtgärder mer handlar om att återställa diket till ursprungligt djup.

Ett vanligt problem är att gräs växer utanför väggkanten och i innerslätten. Gräset måste tas bort så att yrvattnet från körbanan kan rinna av på ett tillfredställande sätt. Gräset tas bort genom kantskärning, till exempel innan vintern eller på våren. Var försiktig med att inte skära bort allt material i innerslätten utan se till att överbbyggnaden får en tillfredställande dränering. En stor del av materialet går att återanvända genom att med till exempel gällerskopa sortera det upprävdade materialet och blanda in det i slitlagret, varifrån det kommit. En

viktig sak som ofta glöms är att ytterslätten som måste vara i gott skick för att jordmassor inte ska glida ner från den sidan.

Dika med jämna mellanrum

Med tiden fylls diken igen genom att löv och annan växtlighet samlas i dem, och grus och halkbekämpningssand från vägen kommer ner i dem. Dikesrensning innebär att både kantskärning och rensning sker regelbundet. Man ska så klart inte dika varje år utan bara när det verkligen behövs. Dikning på en grusväg bör utföras med 8-10 års intervall i normalfallet, medan man på det belagda vägnätet bör kunna räkna med 10-15 års intervall. Sträva efter ett dikesdjup av minst 50 cm för att få bra dränering av väggroppen. Hur ofta dikning behöver göras beror på lokala förhållanden, exempelvis vilken växtlighet som finns.

I samband med att dikning görs kan det också vara bra att se över skicket på infartstrummor längs vägen. Om trummor behöver bytas kan man helt enkelt ”dika bort” hela infarten, lägga en ny trumma och sedan fyll upp infarten igen. Infartstrummor bör vara av minst 200 millimeters diameter men beroende på vattenflöden

Dikning på en grusväg bör utföras med 8-10 års intervall i normalfallet.



Dikning utförd – Välskötta diken leder bort vattnet från vägbanan. Beskär med jämna mellanrum samt underhåll tvärfallen.

och för att ta höjd för större nederbörds mängder kan det vara bra med 300 millimeter eller ännu större.

Många frågor om diken

REV får relativt ofta frågor till kansliet om diken och dikning. Just att det både finns ett vägtekniskt och ett mer juridiskt perspektiv på frågan gör den mer speciell. Våra medlemsföreningar vill oftast göra rätt för sig men många oroar sig nog i onödan. Att ta hand om ett vanligt dike längs 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 exempelvis trummor och diken som leder bort från vägområdet. 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 föreningen inte det. Generellt är det bara diken som går längs vägen som är föreningens ansvar.

Vad gäller infarter till privata fastigheter är det vanligaste att fastighetsägaren får bekosta anläggandet av infart och trumma i diket, men att sedan föreningen övertar ansvar för underhåll. Det betyder att föreningen sköter och bekostar rensning och eventuellt framtida byte av trumman för föreningen. ■

BEGREPPSFÖRKLARING

De enskilda väghållarna måste lära sig att skilja på dikning och markavvattning.

Dikning intill sidorna av vägen får en förening alltid göra, det ingår i underhållsansvaret för vägen. Under förutsättning att föreningen har tillräckligt utrymme som vägområde får föreningen alltid rensa och fördjupa diken, och till och med anlägga nya diken om det saknades tidigare. Inget av detta kräver tillstånd.

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. 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.

Över 1100 samfälligheter har bytt från papper och Excel till Vägfas!

Frigör värdefull fritid med effektivare administration

”Systemet är enkelt att jobba med och ger oss en bra överblick över vår verksamhet och våra medlemmar. Som kassör uppskattar jag Vägfas för hur enkelt det är att fakturera medlemsavgifter och att få de senaste uppdateringarna från Lantmäteriet.“

Fredrik Gustavson, kassör i Byxelkroks Vägförening med 650 fastigheter, kunder sedan 2013.

Aktuellt fastighetsdata

GA med andelstal

Ägaruppdateringar

Uttaxering avgifter

Utskick kallelser mm

Dokumentlagring



OBS! Testa Vägfas med uppdaterade fastighetsuppgifter från Lantmäteriet redan idag! Registrera ert testkonto på vagfas.se



TRAFIKVERKET

Enskilda vägar

Har ni rätt bidrag?

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

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

Kom ihåg!

Uppdatera din e-postadress och dina kontakt- och kontouppgifter!

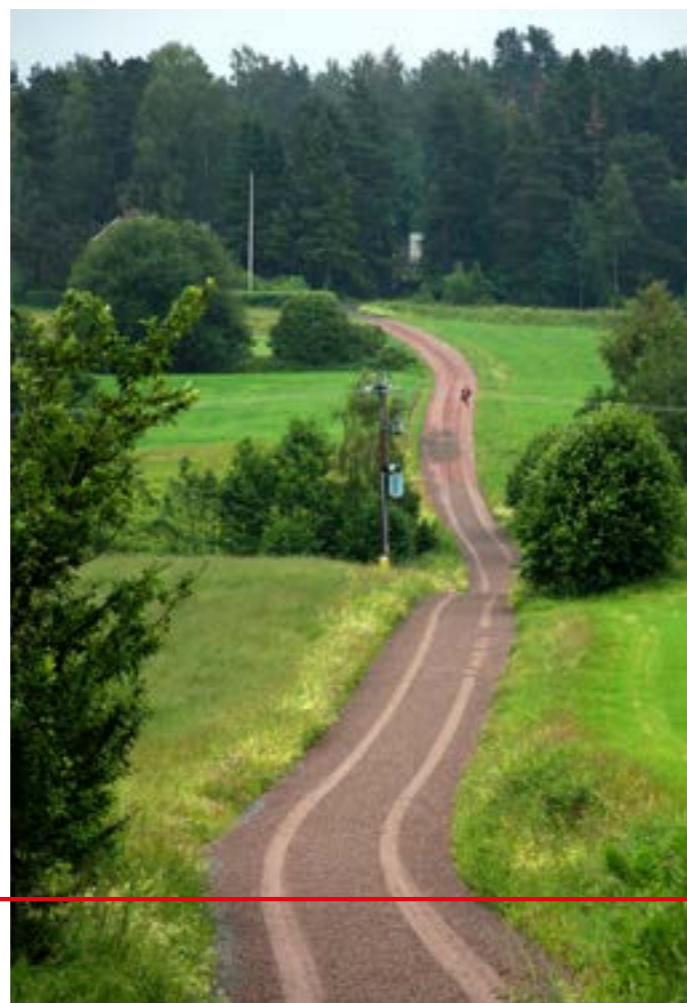


E-tjänsten finns på:

www.trafikverket.se/enskildavagar



www.trafikverket.se



WEBBVÄG

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

Första året bara 1900 kr

Ingår fastighetsdata från Lantmäteriet!

Skicka vägavgifter som e-Faktura.
Stöd för momshantering.

Många har problem med sin bokföring!

Något vi kan hjälpa Er med.

Nyhet

Ekonomi support till fast kostnad!

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



Sälj: 073-752 24 92

webbvag@doctech.nu

Växel: 019-760 89 00

www.doctech.nu/tjanster/webbvag/



Handen på hjärtat, hur bra är ert vatten?

Vi är din expertpartner i allt som rör vatten och avlopp.

Tekniska frågor
Dokumentation
Serviceavtal
Regler och krav

Boka neutral expert rådgivning om vatten och avlopp

vatteninfo.com

info@vatteninfo.com

08- 428 431 51

Vi jobbar i hela Sverige



Kontakta oss så hjälper vi er hela vägen från start till mål!



Vi på TVM har lång samlad erfarenhet inom tankbeläggning och erbjuder idag en rad olika lösningar anpassade för vägföreningar och kommuner. Metoder som ytbeläggning och indräkt makadam är ett kostnadseffektivt sätt att förlänga livslängden på er väg.

- Justerad indräkt makadam (JIM/JIMT)
- Förstärkning och justering med bärlager
- Ytbeläggning (Y1B/Y1G)
- Försegling
- Sealcoating
- Potthålslagning

Välkommen att kontakta oss så kommer vi gärna ut för en diskussion om vilken lösning som passar för just ert behov.

Robin Eriksson
073-848 14 88
robin@tvmab.se

Johan Backström
070-382 95 82
johan@tvmab.se

www.tvmab.se

WWW.FARTHINDER.NET



SPECIALISTER
PÅ SÄNKT
HASTIGHET



OBS! Godkända produkter enl. Trafikverkets riktlinjer

Familjeföretag med kunden i fokus

- ▶ Farthinder= **Först i Sverige**
- ▶ Hastighetsdisplayer= **Stora & Smarta**
- ▶ Vägboommar= **Nöjdast kunder**

0370 123 83
WWW.FARTHINDER.NET
ORDER@FARTHINDER.NET



FÖLJ VÅR
YOUTUBEKANAL

Där alla filmer finns & där ni kan lägga in en prenumeration för att inte missa nya filmer.



Uttaxering i samband med fastighets ägarbyte

Samfällighetsföreningar får ibland reda på att medlemsfastigheter har bytt ägare. Vanligtvis innebär den nya informationen ingen åtgärd utöver en justering i medlemsregistret. När en medlemsfastighet byter ägare i samband med uttaxering av medlemmarnas avgifter kan vissa frågetecken uppstå.

Vem blir betalningsskyldig om en individ äger fastigheten vid tiden för föreningsstämman, när utgifts- och inkomststaten och därmed beloppet som uttaxeras av medlemmarna bestäms, och fastigheten sedan överläts till någon annan innan det uttaxerade beloppet har hunnit betalas eller ens förfalla till betalning? Till vem ska aviseringen för det uttaxerade beloppet då skickas?

Situationen regleras i 44 § i lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter. Där står att betalningsansvaret för medlemsfastighetens avgift under vissa omständigheter är solidariskt, det vill säga gemensamt för den nya och gamla fastighetsägaren. En ny ägare av fastigheten har – tillsammans med den gamle ägaren – ansvar för uttaxerade belopp som har påförts den tidigare ägaren och som inte har förfallit till betalning tidigare än ett år innan den nya ägarens tillträde till fastigheten. Det betyder att föreningen i ett sådant läge, åtminstone i teorin, kan bestämma om man vill avisera den gamla eller den nya ägaren.

Rekommendationen är i första hand att avisera den tidigare ägaren, det vill säga den fysiska eller juridiska person som finns upptagen i debiteringslängden och har kallats till stämman där utgifts- och inkomststaten röstades igenom. Om det aviserade beloppet inte betalas och föreningen behöver ansöka om verkställighet och Kronofogdens hjälp att driva in beloppet,

behöver myndigheten debiteringslängden som underlag och så kallad exekutionstitel. Eftersom den nya ägarens namn inte står med i debiteringslängden kan handlingen inte användas som underlag för indrivning från den nya ägaren.

Även om det finns ett solidariskt betalningsansvar har den nya och gamla fastighetsägaren förhoppningsvis i samband med fastighetsöverlåtelsen själva kommit överens om vem som i praktiken ska stå för avgiften eller hur beloppet ska delas upp dem emellan. Föreningen bör inte dela upp summan mellan den nya och gamla ägaren vid aviseringen eller lägga sig i hur de gör upp sinsemellan. Värt att notera är att § 44 inte är aktuell om delägarfastigheten ifråga överläts genom försäljning på exekutiv auktion. ■



Agnes Kjellberg
Juridik
agnes.kjellberg@lindhes.se

Vägföreningen bestämmer inom vägområdet

Många fastighetsägare hamnar i gråzonen om vad man får och inte får göra när det finns en samfällighetsförening som förvaltar vägområdet. Exempel på sådana situationer är när någon utnyttjar samfällighetsföreningens mark för uppställning av fordon eller när fastighetsägare etablerar utfart på vägsamfällighetens mark eller när fastighetsägare sätter upp egna farthinder på vägen.

Föreningar ansvarar för ”upplåtna utrymmen” enligt anläggningslagen, det vill säga markytan som föreningen har förfogande- och bestämmanderätt över. Föreningens bestämmanderätt kan jämföras med en fastighetsägares där föreningen har rättigheter och skyldigheter. Till exempel är föreningen skyldig att säkerställa att vägområdet inte blockeras av sådant som hindrar sikt och säkerhet.

När en fastighet behöver anlägga en ny utfart mot föreningens väg bör samråd ske med styrelsen. Dels med hänsyn till utfartens placering ur trafiksäkerhetssynpunkt, dels för att säkerställa en god utformning av den utfart som anläggs. Det finns inga lagar eller bestämmelser som styr placering av en utfart mot föreningens väg, men det är viktigt att föreningen har riktlinjer som tillämpas. Föreningen kan inte neka till en utfart, men kan däremot säga nej till placeringen om den är olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

I vissa fall kan det hända att en fastighetsägare börjar använda vägområdet som uppställningsplats, parkering eller att sätta upp fasta föremål/hinder. I dessa fall bör styrelsen omedelbart vidta lämpliga åtgärder för att se till att vägområdet är fritt från hinder. Detta bör i första hand ske genom att uppmana ägaren att avlägsna sitt föremål/fordon. Det är viktigt att uppmaningen ställs inom skälig tid för att inte ägaren ska kunna hävda att

uppställningen accepterats av styrelsen eftersom ingen sagt något.

När det kommer till bilar som parkeras inom vägområdet kan det vara svårt att lösa problemet. I normalfallet finns inget gällande parkeringsförbud på enskilda vägar men styrelsen kan naturligtvis påtala olämplig parkering om det till exempel hindrar framkomligheten. Hjälper inte det kan styrelsen vända sig till kommunen eller länsstyrelsen och få ett beslut om lokal trafikföreskrift. Med en lokal trafikföreskrift som stöd kan kommunal parkeringsvakt alternativt polis utdöma parkeringsböter.

Vägförening kan med fördel regelbundet informera medlemmarna om vad som gäller inom vägområdet och att styrelsen ska kontaktas för godkännande om medlemmar önskar ändra något. ■



Sandra Naenfeldt
Lantmäteri
kansliet@revriks.se



EXPERTERNA

Diken inom vägområdet

En av de viktigaste uppgifter den enskilda väghållaren har är att se till att vägdikena inom vägområdet fungerar tillfredställande. Vägdikena ingår i de anordningar som hör till vägen och skötseln av dessa faller därmed på väghållaren.

Om syftet med dikesrensningen bara är att återställa vägdiket till ursprungligt skick för att förbättra avledningen av ytvatten från vägbanan och dränera väggroppen, är utgångspunkten att tillstånd från myndighet inte behöver inhämtas.

Avrinningen från vägområdet

Mycket sällan har det tagits upp frågor i lantmäteriförrättning om den vidare avrinningen från vägområdet till närmaste recipient, till exempel till en bäck eller en sjö.

I korthet kan rättslaget beskrivas på följande sätt:

Leds vattnet från vägföreningens dike vidare till en naturligt rinnande bäck, så är det en förutsättning att bäcken klarar ta hand om den vattenmängd som tillförs från vägområdet.

I denna situation saknas samtalspartner 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 kostnaderna 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. 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. Det är bara när kostnaden kan ses som en naturlig del av väghållningen som



föreningens medel kan satsas på en rensningsåtgärd. Avgörande för om det är en del av väghållningen är om vägområdet riskerar lida skada om åtgärden inte utförs, till exempel genom försämrad bärighet på grund av vattenansamlingar i och omkring väggroppen.

Anlagt dike över åker eller genom skogsmark

Om det inte finns någon utsedd huvudman för diket 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. ■



Bengt Johansson
Vägteknik
kansliet@revriks.se

REGIONANSVARIGA

NORR

Johan Granlund

regionansvarig.norr@revriks.se

ÖST

Maria Sigfridsdotter

regionansvarig.ost@revriks.se

070-913 48 21

VÄST

Christer Ångström

regionansvarig.vast@revriks.se

070-839 09 26

SYD

Malin Ohlsson

regionansvarig.syd@revriks.se

073-712 68 44



Dagvatten

Hantering av dagvatten inom vägområdet ingår som en del i skötseln av en väg. Under förutsättning att det finns tillräckligt utrymme vid sidan av vägen får en förening alltid underhålla och anlägga diken längs vägens sidor. Föreningen får också underhålla och anlägga trummor under vägarna och under infarter till fastigheter. Det sistnämnda avser trummor som ligger i dikets förlängning och alltså är en del av hanteringen av vatten i diket.

En av de viktigaste uppgifterna en vägförening har är att se till att dikena inom vägområdet fungerar som de ska så att regnvattnet kan ledas bort från körbanan och vägkropp. Vägdikeyn ingår i de anordningar som hör till vägen och skötseln av dessa faller därmed självklart på väghållaren, det vill säga föreningen. Om syftet med dikena bara är att leda bort dagvatten från körbanan och dränera vägkroppen är åtgärder med dikena inte att betrakta som markavvattning som kräver tillstånd enligt Miljöbalken. Inför vägföreningens planerade åtgärder med diken längs vägarna är därmed utgångspunkten, att tillstånd från myndighet inte behövs. Om däremot de planerade dikningsåtgärderna också befaras medföra påverkan på omgivande marker, särskilt om det är fråga om våtmarker, bör väghållaren innan arbetet utförs rådfråga länsstyrelsen och vid behov också söka tillstånd hos densamma.



Mindre ansamling med vatten på vägen. Bra att den markerats med varningskärmar

Diken behöver inte rensas årligen men vägföreningen bör ha en plan för hur ofta det ska genomföras, detta kan med fördel finnas med i föreningens underhålls- och förnyelseplan och därtill hörande underhålls- och förnyelsefond.

Avrinningen bort från vägområdet

Mycket sällan har det i den för vägen gällande lantmäteriförrättningen tagits upp frågor om den vidare avrinningen bort från vägområdet till en recipient, till exempel en sjö.

- Vem har ansvaret för att denna avrinning fungerar?
- Får väghållaren bekosta rensning av diken som ligger utanför det egentliga vägområdet, diken vars funktion trots allt är en förutsättning för att avrinningen ska fungera?



Scanna koden med din mobil för att gå till ämnes-sidan i Vägopedia. Där får du tips om andra närliggande ämnen.

Det är svårt att ge allmängiltiga svar på de här frågorna eftersom det kan finnas omständigheter i ett enskilt fall som gör att det allmängiltiga svaret blir missvisande. I korthet kan dock rättsläget beskrivas enligt nedan.

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 ska 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 kostnaderna 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 medfinansierare 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

Om vägföreningens dike övergår 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 eller avvattningsföretag för diket. Länsstyrelsen kan ge besked om det finns ett sådant eller inte. Finns det inget dikningsföretag eller avvattningsföretag noterat hos länsstyrelsen är det markägaren där diket är beläget som har det primära ansvaret för dess funktion. I miljöbalken framgår att den som äger ett dike är skyldig att underhålla det, så att det inte uppkommer skada för allmänna eller enskilda intressen.

Det hör inte till vägföreningens uppgifter att ta hand om regn- och ytvatten från tomterna längs de vägar föreningen ska sköta.

Större översvämning av väg på grund av dåligt fungerande bortledning av dagvatten.



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 vägghållaren om en rimlig fördelning av kostnaderna, varvid förutsättningen för vägghållarens medverkan är densamma som beskrevs ovan för den naturligt rinnande bäcken. Finns det anlagda diket inom ett grönområde som föreningen har skötselansvaret för, är det naturliga att föreningen också åtar 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 utsedd huvudman

På pappret ska den här situation vara den enklaste att hantera eftersom det då finns både någon som har ett ansvar (ett dikningsföretag eller avvattningsföretag) och ett myndighetsbeslut på hur kostnaderna ska fördelas. Det kan dock vara mycket länge sedan en rensningsåtgärd vidtogs och förändringar av fastighetsindelningen i området och andra förhållanden kan ha lett till att den gällande andelstalslängden är inaktuell. I vissa fall kan också den ursprungliga nyttan med avvattningen vara överspelad och intresset för delägarna att utföra underhåll vara obefintligt.

Det innebär att även om vägföreningen får besked av länsstyrelsen att det finns ett dikningsföretag som har ansvaret för att diket fungerar så kan det vara svårt att komma tillrätta med ett bristande underhåll av diket. Rådet blir här att i första hand diskutera med handläggare på länsstyrelsen hur man ska komma tillrätta med ett bristande underhåll av diket. Även i denna situation finns det dock utrymme för frivilliga överenskommelser och vägföreningens eventuella delfinansiering av rensningsåtgärder får prövas på samma sätt som i de ovan beskrivna situationerna.



Forsande vatten som orsakat stora skador på grusvägen

Ansvar för dagvattenanläggning i ett bebyggelseområde

Det hör inte till vägföreningens uppgifter att ta hand om dagvatten (regn- och ytvatten) från tomterna längs de vägar föreningen ska sköta, om det inte särskilt föreskrivs i det för föreningen gällande anläggningsbeslutet att förutom vägar också sköta en sådan dagvattenhantering. Det är dock inte särskilt vanligt att en vägföreningen har givits ett sådant ansvar, som är till nytta för de privata fastigheterna i området.

Däremot är det relativt vanligt att det inom äldre områden finns dagvattenanläggningar som varken sköts av kommunen eller den inom kommunen verksamma huvudmannen för vatten- och avlopp. Ofta har det sin förklaring i att när området exploaterades så iordningställdes en dagvattenanläggning till förmån för de blivande

Diken behöver inte rensas årligen men vägföreningen bör ha en plan för hur ofta det ska genomföras.

tomterna av exploitören, utan att en särskild organisation för dess skötsel bildades. Om en sådan "herrelös" anläggning kräver underhållsåtgärder kan det uppstå problem eftersom det inte finns någon som kan begäras vidta och bekosta erforderliga åtgärder.

I ett område som helt saknar dagvattenanläggning kan likaledes problem uppstå, när dagvatten från tomtmark av olika skäl inte tas om hand inom respektive tomt, vilket till exempel kan vara fallet när en större del av tomterna bebyggs eller förses med täckande material, exempelvis asfalt eller stenplattor, som inte släpper igenom regnvatten och därmed försvårar infiltrering av dagvattnet inom tomtmarken.

Ett sätt att lösa ovan beskrivna problem är genom att uppmärksamma kommunen på saken. I lagen om allmänna vattentjänster finns nämligen regler bland annat för hur avlopp kan ordnas i ett större sammanhang, och kommunens ansvar att detta sker, om det behövs med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön. I begreppet "avlopp" enligt lagen inkluderas även bortledning av dagvatten och dränvatten från ett område med samlad bebyggelse. Lagen förser kommunen med verktyg för att bland annat kunna ordna med en dagvattenanläggning i ett område med samlad bebyggelse och föreskriver hur avgifterna för en sådan anläggning ska fördelas mellan fastighetsägare och ansvarig för den allmänna platsmarken. Om kommunen inte frivilligt vill åta sig ansvaret för dagvattenfrågorna så finns det en möjlighet att påkalla prövning av ansvaret för dagvattenfrågorna hos länsstyrelsen eller genom att väcka talan mot kommunen i mark- och miljödomstolen.

Frågor & Svar

Vad kan föreningen ha för ansvar om vattenflödet inte fungerar bra genom en trumma?

Om en trumma fungerar dåligt, eller till och med slutar att fungera helt, finns risk för att vattnet tar en annan riktning och leder till olägenhet och skada i omgivningen. I ett välkänt rättsfall så har en enskild vägghållare förklarats skadeståndsansvarig på grund av en vägtrumma som inte hade underhållits. Mark- och miljööverdomstolen fann att det enligt reglerna i Miljöbalken finns ett lagstadgat underhållsansvar för ägaren av en sådan vattenanläggning, som en vägtrumma utgör och fastslog att vägghållaren i det prövade fallet varit vårdslöst genom att inte ha genomfört kontinuerliga besiktningar av vägtrumman och genom att ha underlåtit att vidta nödvändiga underhållsåtgärder av vägtrumman.



Helt igensatt gallerbrunn. Rensa omgående!



<https://vagopedia.revriks.se>

SÅ HÄR KOMMER MAN ÅT VÄGOPEDIA

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

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

KRÖNIKA

Text: Nils G Ohlson

Cyklar, cykelvägar och cykelturer i Kalmartrakten – för 75 år sedan

Min pappa var född ”på 1800-talet”, men han tog körkort i Södertälje omkring 1920, så nog följde han med sin tid, alltid. Däremot skaffade han aldrig någon bil, för han tyckte, att han inte behövde det – det räckte så bra med publika färdmedel och med cykeln. Den använde han mycket och ofta. I dag skulle man väl säga, att han var politiskt korrekt i detta avseende, men han tänkte inte så. När vi flyttat till Kalmar 1945, hade han bara ett par hundra meter till jobbet, men han cyklade ändå dit hela sommarhalvåret. Då kunde han ju ta en tur nedåt ”stan” på hemvägen, köpa en ny tandborste på EPA eller rent av en chokladkaka – allt noga bokfört i hans kassabok.



Jag fick av honom min första cykel, en begagnad svensk-byggt ”Rugby”, som han köpt av sin bror, som handlade lite grann med cyklar som extraknäck. Den hade vad mina kamrater kallade ”swingpjattstyre”, dvs ett styre som var format i bara horisontalplanet som ett stort S. Den har jag kvar än och använder regelbundet. Innan dess åkte jag i egen sadel på pappas cykel. Jag var mycket stolt, för den sadeln var placerad på stängan framtill, så jag hade bättre utsikt än mina kamrater, som fick åka bakom sin förälder! Dessutom hade jag ett eget vindskydd i form av en celluloidruta framför mej. Fint och tekniskt så det förslog!

För många år sen var även cyklar försedda med registreringsskyltar. På bilden en sådan, som suttit på en annan cykel som pappa också köpt av sin bror för att användas på sommarstället på Möja. På den har vi också gjort många roliga utflykter, både på öns landsväg och på små oländiga skogsstigar.

Vanliga vardagar kunde en cykelutflykt vara så kort som till Kalmarsundsparken. Vid muren till Södra kyrkogården eller framför det röda s k Kruthuset var det ofta skönt i solen. Som liten tyckte jag det var lite läskigt med ett hus fullt av explosivämnen. På hemvägen ville jag gärna åka genom Slottsallén, för det var ju tjustigt med ett bladverk som tunnel. Det gjorde pappa ofta, trots att det innebar en liten omväg.

På lediga dagar – söndagar framför allt, för på lördagarna jobbade man och gick i skolan – för vi ofta till Stensö. Ett favoritställe för picnic där var ”Enpräntet” som pappa döpt det till, han var bra på fantasifulla namn. Det var inom gångavstånd till kiosken, där man kunde köpa glass. Urvalet var inte stort: vanlig vaniljglasspinne kostade 50 öre, dito doppad i choklad 60 öre. En gång i Enpräntet skrämde pappa en förbipasserande liten hund genom att oväntat nysa. Jag tyckte det var väldigt roligt!

Pappa tyckte det var lite onödigt med långa utflykter, men ibland för vi ändå till Stensö udde. Där finns en minnessten över Gustav Vasas landstigning, när han kom för att ”befria” Sverige från danskarna. Det hade jag ju läst om i historia i skolan.

Ett annat utflyktsmål var Skälby gård. Då hade man hamnat på riktiga landet. Där fanns det en damm med ankor, och så kunde man i terrängen göra egna biologiobservationer, något som uppmuntrades av vår energiske och modernt pedagogiske biologilärare Hederstam.

När jag blivit stor nog för att göra cykelturer på egen hand, använde jag förstas cykeln för att åka till läroverket, dit det var nån kilometer, och på hemvägen tog jag gärna omvägen runt hamnen, där det alltid fanns intressanta saker att titta på. Eller förbi Kalmar Västra järnvägsstation, där det fanns många gamla smalspåriga ånglok. Fortsatte man längs den slingrande grusvägen, kom man till Tyska Bruket, ett av traktens äldsta tegelbruk. Ytterligare en bit bort, åt Smedbyhållet, låg Nygårde tegelbruk. Där fanns



det en liten bruksbana med 600 mm spårvidd. Ånglok lär ha funnits där, men det var före min tid, nu var det bara små diesellok.

Kalmartrakten med sitt flacka landskap var ypperligt lämpad för cykelturer. Naturligtvis fanns det bara en utväxling på cykeln, det var få ungdomar förunnat att äga riktiga ”racercyklar” med flera växlar. Jag hade dock elektrisk belysning som drevs av en s.k. dynamo på framhjulet. Det var krav på lyse bara framåt, bakljus på cyklar infördes först 1 juli 1957. Dock strejkade dynamon/generatoren ofta, den slirade emot däck, och ibland kunde den även ramla in i hjulet med tvärstopp som följd! Pappas cykel hade ett säkrare system, med batteridriven cykellykta. Batteriet var ett platt 4,5 volts Örn batteri, som man köpte på EPA för 50 öre. Det stod på batteriet, att tillverkaren garanterade en spänning på minst 4 volt även efter 3 månaders lagring. Vid närmare eftertanke inser man, att dessa vanliga salmiak-brunstensbatterier ju är nästan odugliga, då spänningen sjunkit så mycket! Polspänningen bestäms ju av elektrodernas art (kolstav och zinkhölje), och den ska nog ligga på 4,5 för de tre cellerna i batteriet, oavsett om det är ett svenskt Örn batteri eller något annat fabrikat.

Pappa brukade ställa undan sin cykel på hösten. Så gjorde även jag de första åren, men sedan tog jag cyklingen till nya höjder genom att cykla även i den milda och moddiga kalmaritiska vintern. ■

KURIOSA



Gaperhult-Bäcken VS utanför Säffle sköter en del av den så kallade "Dollarvägen" som fick sitt namn efter en donation av sverigeamerikanen Sven Ottersten. Han ville efter framgångsrika år i USA bidra till sin hembygds utveckling. Donationen var på 1 miljon dollar och möjliggjorde förbättring och asfaltering av vägen. Såväl landshövding som kommunalråd, tjänstemän på Vägarverket och över 200 ordsbor var med på invigningen 2006.

Varför heter ni så?

Rolighetens Vägförening

Wahlbecks fabriker öppnades på 1870-talet och var under lång tid en av Linköpings största industrier. Företaget tog hand om sina anställda på många olika sätt. Man hade bl.a. fotbolls- & bandyklubbar och ett populärt arrangemang var en årlig heldag med tipspromenader och tävlingar för de anställda med familjer. I Sättravallen 2 mil söder om Linköping hade man ett sommarhem kallat Roligheten där de anställda kunde här hyra in sig. Sommarhemmet har givit vägföreningen dess namn.

Marie-Louise Ahlenbäck

kassör

Läs om andra kul namn på:
www.revriks.se/kulnamn



Ändra styrelse

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

Glömt lösenord?

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



Appen för Bulletinen

Bulletinen finns även som app.

Sök på REV Bulletinen i App Store eller Google Play och ladda ner appen.

Logga in!

Genom att logga in på hemsidan får ni ut mycket mer av ert medlemskap hos oss. Bland annat hittar ni allt om medlemsförsäkringen & hur skadeanmälan görs, allt om statligt bidrag & kontaktpersoner på Trafikverket, samt hur föreningen går till väga för att kunna ta banklån.

Som inloggad medlem får ni också tillgång till vår digitala handbok Vägopedia, som lanserades under våren 2022. Vägopedia är en uppdaterad och förnyad onlineversion som ersätter vår tryckta EVA-REV. Fördelar med Vägopedia är att ni alltid har tillgång till uppdaterad information, YouTube-filmer, mallar och även externa länkar till information som ges ut av Lantmäteriet, Trafikverket med flera.

Medlemsnummer

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

KONTAKTA REV

kansliet@revriks.se

www.revriks.se

08-20 27 50