

Nr 3 – 2025

BULLETTINEN

BRANSCHTIDNINGEN FÖR ENSKILDA VÄGAR



**Välkommen
Lina Högberg
– ny lantmätare
på kansliet**

**Kommunens centralort
är en vägförening**

**Orust föreslår
klimatanpassningar i
detaljplanen**





Nya förutsättningar, nya möjligheter

Det har varit en sommar med varierande väder. Soliga dagar har blandats med plötsliga skyfall, kraftiga vindar och lokala översvämningar men framför allt den långa perioden med höga temperaturer i norra Sverige. Det som förr oftast kallades ”omväxlande sommarväder” känns idag mer som ett uttryck för ett klimat i förändring när växlingarna blir större.

Med stigande temperaturer, förändrad nederbörd och fler extrema väderhändelser måste vi förbereda oss för nya förutsättningar – inte minst när det gäller våra enskilda vägar. Det handlar om underhåll, dränering, beredskap – men också om kunskap.

Vi hälsar också vår nya lantmätare, Lina Högberg, varmt välkommen än en gång. I detta nummer av Bulletinen hittar du en intervju där du får lära känna henne bättre och ta del av några tips hur ni förbättrar föreningens styrelsearbete.

En annan nyhet är att REV nu ökar antalet regioner till fem, när nya ”region Mitt” bildas. Syftet är tydligt: att komma närmare medlemmarna, skapa starkare nätverk och kunna anpassa stödet efter regionala och lokala förutsättningar.

Förändringar kan kännas utmanande – men de skapar också möjligheter. Med rätt kunskap, samverkan och framförhållning kan vi rusta våra föreningar och vägar för framtiden.

Anders Lundell
Kanslichef

REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

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

REV Bulletinen distribueras till:

- REV:s samtliga 13 700 medlemsföreningar
- Externa prenumeranter
- Tjänstemän på verk och myndigheter
- Politiker på riksnivå och lokal nivå

REDAKTION

Ansvarig utgivare: Maria Sigfridsdotter

Redaktör: Anders Lundell

Form & Layout: Sven R Ohlson

REV

Riddargatan 35

114 57 STOCKHOLM

08-20 27 50

kansliet@revriks.se

www.revriks.se

Citera gärna Bulletinen – men ange källan.

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

På omslaget:

Vår nya lantmätare Lina Högberg.

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



Nr 3/2025

Notiser	4
Kommunens centralort är en vägförening	8
Klimatförändringar och vägar	10
Orust föreslår klimat-anpassningar i detaljplanen	12
Fick du REV-fakturan med vanligt brev?	20
Artikelserie om markförhållanden	22
Välkommen Lina Högberg – ny lantmätare på kansliet	27
Ny regionindelning	28
Underhållsplan och finansiering – nyckeln till hållbar väghållning	30
Experterna	32
Vägopedia: Slitageersättning	38
Krönika: Rädslor på väg	42
Väggkrysset & Sudoku	44
Medlemsbegreppet – vem är medlem i en samfällighetsförening?	46



8 Kommunens centralort är en vägförening



10 Klimatförändringar och vägar



42 Rädslor på väg



46 Medlemsbegreppet – vem är medlem i en samfällighetsförening?



Från vänster till höger: Avgående generaldirektör Nils Svartz, infrastrukturminister Andreas Carlson och Lantmäteriets nya generaldirektör Fredrik Holmberg.

Ny generaldirektör på Lantmäteriet

Nu är Fredrik Holmberg utsedd till ny generaldirektör för Lantmäteriet meddelade regeringen på sin hemsida i mitten av augusti. Han har en gedigen kunskap, gott ledarskap och lång chefserfarenhet inom statlig förvaltning, berättar infrastrukturminister Andreas Carlson.

Fredrik Holmberg är jurist och kommer närmast från en tjänst som överdirektör på Skatteverket. Han har också

bland annat varit överdirektör på Tullverket där han drev och genomförde förändrings- och effektiviseringsarbete för en väl fungerande struktur för myndighetens krisberedskapsarbete.



Parkslide klassas som invasiv art

Parkslide kommer under hösten att tas upp på EU:s lista över invasiva arter. När en art tas upp på den listan brukar det innebära att alla medlemsländer har en tydligare skyldighet att bekämpa arten.

Spridningen av parkslide varierar dock i landet och därför kan problemet angripas på olika sätt beroende på spridningsgraden. Finns bara få bestånd kan bekämpning vara möjligt men när den är mer vitt spridd kan begränsningsåtgärder vara mer realistiskt.

Naturvårdsverket ska ta fram riktlinjer för åtgärder av bestånd. Riktlinjerna kommer troligtvis att skilja sig åt från län till län beroende på hur spridd parkslide är.



VÄGDAG 2026 LUND #revvägdag

Lördagen den 21 mars 2026 arrangerar REV årets stora Vägdag på Scandic Star Hotell i Lund. Det blir en heldag fylld med inspirerande och informativa inslag, särskilt riktade till dig som är engagerad i styrelsen för en vägförening.

Deltagandet är kostnadsfritt för REV:s medlemmar, så se till att redan nu reservera datumet i din kalender!

Det slutgiltiga programmet är ännu inte klart, men kommer att presenteras i Bulletin nummer 4 som ges ut i slutet av november. Dagen kommer bland annat att bjuda på seminarier och föreläsningar inom följande områden:

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

Läs gärna reportaget från 2025 års Vägdag i Bulletin nummer 2 (8 sidor).



Titta på reportagefilmen från 2025 års Vägdag på vår Youtubekanal.



Lördagen
21 mars 2026

SAVE
THE
DATE!

Missa inte årets viktigaste
mötesplats för vägföreningar!

VI KAN...

INFRACTION

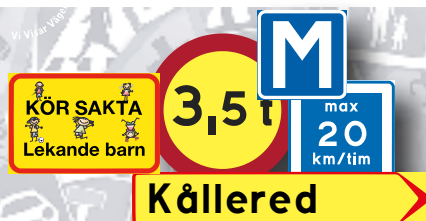
Våra erfarna konsulter kan erbjuda stöd och rådgivning till Enskilda vägar och broar i både drift- och underhållsfrågor som ombyggnadsfrågor.

infraaction.se

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



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



Vägskyllar



Trafikspeglar



Flexibel X3 stolpe

DET BÄSTA PRISET!
2.490:- ex moms
Komplett paket
Farthinder med reflexstolpar

Uppfyller Trafikverkets rekommendation vid utmärkning av farthinder på enskilda vägar



Hastighetsdisplay
Komplett paket med fäste, batteri och förberedd för solcell



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

OPTIMUS

A D V O K A T B Y R Å

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

Nordenväg AB

- Din partner för vägunderhåll och vägbyggen

Vägsladdar i gummi för effektiv vägunderhåll - perfekt för REVs medlemmar. Finns i flera storlekar, även ATV-modeller. Stockmattor för skogsbruk, med eller utan gummi. Experter på vägbyggen med hållbara lösningar.

Kontakta oss för offert!
Nordenväg AB
Linus Thorn | 070 40 371 89
linus.nordenvagab@outlook.com

nordenvag.se

ProVia

Nu kan du köpa allt för vägen på provia.se

Vägmärken • Farthinder • Trafikspeglar
Snömarkeringskäppar • Sandningslådor

010-410 44 00 **www.provia.se**

Kommunens centralort är en vägförening

I Nordanstigs kommun söder om Sundsvall finns inga kommunala vägar alls, inte ens i kommunens centralort Bergsjö. Förutom några genomkorsande statliga huvudvägar, som är markerade med gult på kartan, är det Bergsjö Vägförening som sköter vägarna i hela samhället. Här finns butiker och kommunal service av olika slag.



En solig dag i början av augusti träffar REV:s utsände Bergsjö Vägförenings ordförande Erik Larsson och kassör Ulrika Selinder utanför kommunalhuset för en pratstund.

Det är inte bara privatpersoner och företag som är medlemmar i vägföreningen – även kommunen har faktiskt andelstal och betalar vägavgift. Anledningen är att personalparkeringen vid kommunhuset har infart från en av föreningens vägar. Vägföreningen ansvarar för cirka 11 kilometer väg och förser omkring 380 fastigheter med tillgång till vägnätet. Föreningen har en årlig omsättning på ungefär en miljon kronor. Utöver att kommunen har andelstal och betalar vägavgift har även det kommunala fastighetsbolaget andelar för sina hyreshus. Kommunen ansvarar för vägbelysningen längs vägarna, medan vägföreningen står för vägnamnskyltarna.

Klimatförändringarna påverkar föreningens arbete i allt högre grad. Stormen Hans orsakade stora skador när vägar spolades bort – i ett fall eftersom en trumma under Trafikverkets väg

hade slammat igen. Det här är särskilt oroande för fastighetsägare nära bäckar och andra vattendrag.

– Vi har bra kontakter med kommunen, berättar Erik, och en bra dialog kring frågor som ligger i gränslandet mellan vad föreningen sköter och sådant som är kommunens ansvar. Ibland är det dock svårt att säga vem som ansvarar för vad. Det här gör också att det är viktigt för föreningen att informera i utskick, till exempel i årsmöteskallelser.

Ett problem i samhället är ”EPA-traktorer” som boende upplever som störande, men det är ju främst en fråga för kommunen, och i det sammanhanget efterfrågas även gupp och andra välgångsgränder av föreningen på vissa platser.

– En helt annan sak är att vi har märkt en ökning av sena betalningar, berättar Ulrika. Därför ser vi nu över möjligheten att införa ett bättre administrationssystem som kan hantera påminnelser mer effektivt. Vi har sett flera annonser om sådana lösningar i REV-bulletinen, och det känns som rätt tid att agera. ■



Text: Maria Sigfridsdotter

Klimatförändringar och vägar

2024 var första gången jordens medeltemperatur översteg 1,5 grader sedan mätningarna startade och är det varmaste året som någonsin uppmätts. Även de senaste 10 åren har varit de varmaste som uppmätts. De förändringar i klimatet som vi står inför är en av vår tids största utmaningar. Med stigande temperaturer, förändrad nederbörd och fler extrema väderhändelser måste vi förbereda oss på olika sätt.

Sveriges klimat blir gradvis varmare och blötare men det är svårt att veta exakt hur det kommer att påverka. Enligt SMHI:s klimatscenarier förväntas årsmedeltemperaturen öka med två till sju grader beroende på vilket scenario man tittar på och hur höga utsläppen blir framåt. Vintrarna blir kortare med färre dagar av snö och tjäle samtidigt som nederbörden ökar med både intensivare snöfall och häftigare regn. Översvämningar förväntas också bli vanligare. Samtidigt som det blir längre perioder med torka.

Statiska vädersystem

Vädersystemen blir också mer statiska när de fastnar, det blir både kallare och torrare samtidigt som temperaturen stiger. Detta beror på att jetströmmarna förändras och "läser fast" vädersystem. När högtrycken växer sig starka kan det skapa långvariga värmeböljor men också långa perioder av kallt och torrt väder. Förändringen av nederbörden sker när mer vatten samlas i atmosfären. Det blir mer regn totalt men det blir också mer ojämnt fördelat med kraftiga skyfall på vissa platser medan andra får torka.

Även vägarna påverkas

Klimatförändringarna kommer även påverka väghållningen i framtiden i form av ökat slitage, förändrat behov av underhåll och ökande kostnader.

1. Frost- och tjälskador

Milda vintrar leder till fler tjällossningar, där vatten fryser och tinar omväxlande i vägkroppen. Detta skapar sprickor och ojämnheter i vägbanan, vilket både försämrar trafiksäkerheten och ökar underhållsbehovet. Potthål uppstår lättare i alla typer av vägar.

2. Skyfall och erosion

Kraftiga regn kan snabbt översvämma vägarna. Och om diken och trummor är underdimensionerade kan det orsaka översvämningar, underminera vägbanor och i värsta fall orsaka ras eller bortspolade vägsträckor, särskilt i kuperade områden.

3. Ökad vegetation och biologisk påverkan

Varmare temperaturer och längre växtsäsonger leder till mer växtlighet längs vägkanterna. Detta ökar behovet av röjning och kan även bidra till att rötter skadar vägkonstruktionen. Nya växter får fäste och kan fort bli invasiva och svårbekämpade när vintrarna uteblir.

Vad kan vi göra?

Väghållningen måste anpassas över tid och alla väghållare måste identifiera sina svaga punkter och förebygga dom. Diken kan behöva bräckas, det kan behövas större trummor eller fler trummor. I det kommunala vägnätet är det idag vanligt med uppsamlingsytor för dagvatten, det är effektivt och fördröjer vattnets framfart men oftast är det inget som samfälligheter kan göra utan ett nytt anläggningsbeslut.

Det forskas mycket på nya material som porösare asfalt och vägkroppar som tål hetta och vatten bättre. En ökad digital övervakning med användning av sensorer, AI och satellitdata utvecklas för att kartlägga vägarna och upptäcka skador tidigt. Trafikverket arbetar på att även enskilda vägar ska kunna kartläggas digitalt men det ligger fortfarande några år framåt i tiden. Olika delar av landet kommer påverkas väldigt olika och specifika åtgärder behöver tas fram för att möta förändringar lokalt.

Framtiden

Klimatanpassning av vägnätet är inte bara en teknisk fråga – den kräver långsiktig planering och ofta stora investeringar. De enskilda väghållarna måste få del av den data och kunskap som finns men även nya finansieringsmodeller behöver utvecklas när behoven förändras och kostnaderna ökar.

Vi på Riksförbundet Enskilda Vägar kommer fortsätta bevaka området och arbeta för att enskilda väghållare inte ska stå ensamma i att bära ansvaret för klimatanpassningar och ett allt dyrare vägunderhåll. ■

” Enskilda väghållare ska inte stå ensamma i att bära ansvaret för klimatanpassningar.



Text: Maria Sigfridsdotter

Orust föreslår klimat-anpassningar i detaljplaner

Det är de enskilda fastighetsägarna som är ansvariga för att anpassa sina fastigheter för att undvika olyckor, slog en statlig utredning fast 2017. Detta får nu effekter i kommunernas detaljplanering, något som Mollösunds samfällighetsförening plötsligt måste hantera.



Orust kommun är en samling öar i Bohuslän med 15 500 invånare, där huvudön Orust är Sveriges fjärde största. På sommaren ökar befolkningen betydligt då öarna har många fritidshus och är populära utflyktsmål. Kommunen har ett utsatt läge i havsbandet och drabbas inte bara av ökad nederbörd utan också av stigande havsnivåer. Framför allt är det kombinationen av klimateffekter som kan få stora effekter för Orust framåt enligt kommunens egna utredningar, där stormar trycker upp havsvatten samtidigt som kraftiga regn förväntas falla. I utredningarna slår kommunen också fast att det är de enskilda fastighetsägarna som är ansvariga för att förebygga klimatrelaterade olyckor vilket får stora effekter för bland annat Mollösunds samfällighetsförening.

– Vi är en ganska ny samfällighet som bildades 2006 när kommunen lämnade över ansvaret för vägen till fastighetsägarna. Vi ansvarar för nästan en mil väg. Tanken med att skapa en samfällighet var att vi kan ta ut kostnader från samtliga fastighetsägare som är medlemmar. Kommunen kan bara ta ut kommunalskatt från de som är skrivna här och i Mollösund är det många fritidshus. Att lämna över vägarna var ett sätt för kommunen att spara pengar, berättar Christer Carlsson ordförande i Mollösunds samfällighetsförening sedan ett år tillbaka.

Detaljplanen vill lägga kostnader på fastighetsägarna

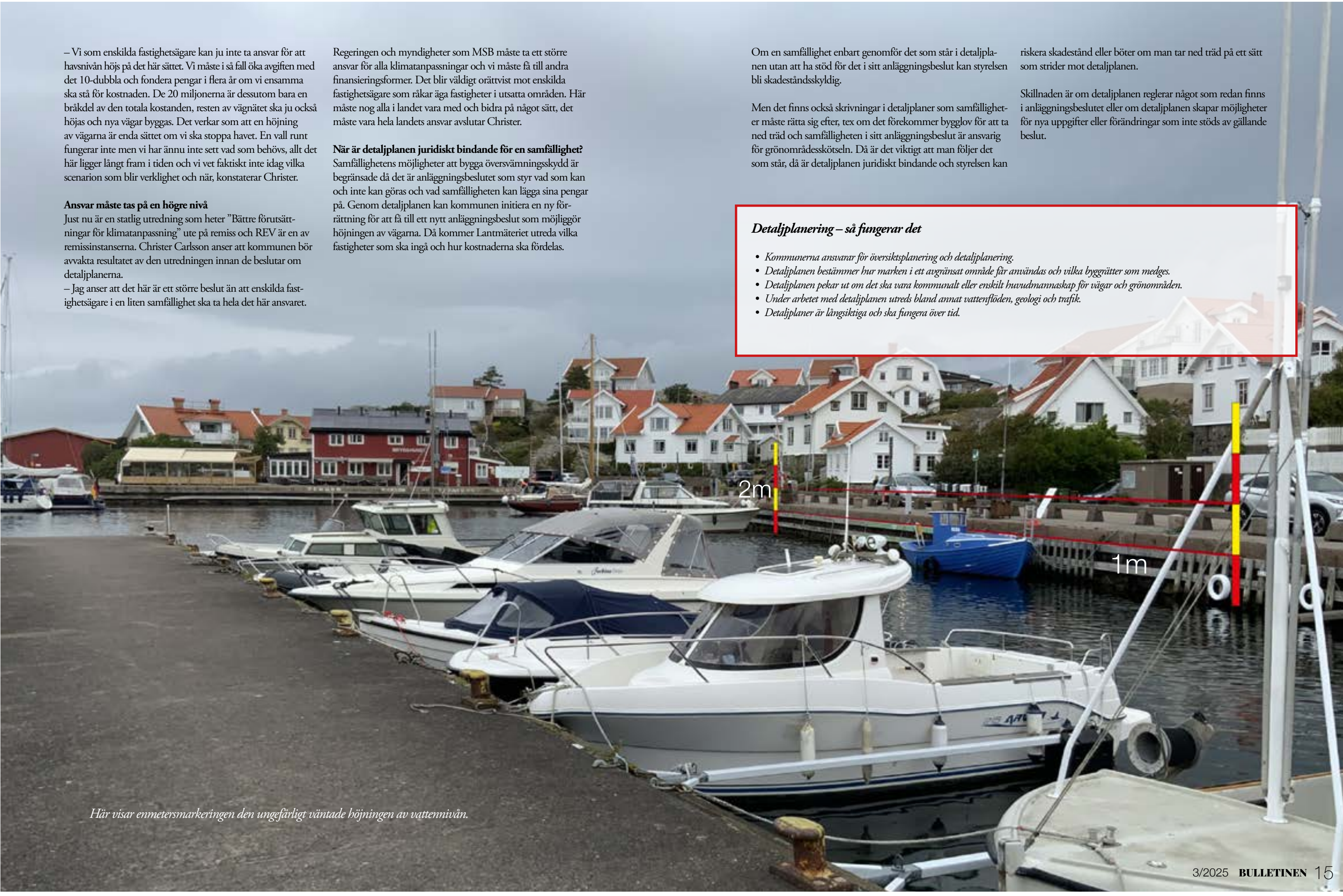
Med drygt 400 fastigheter, ett 100-tal sjöbodar och flera verksamheter är det många delägare som får dela på kostnaderna för drift och underhåll av vägarna. Samfälligheten såg detaljplanernas förslag i samrådet, där en höjning av samtliga vägar med nästan en meter föreslogs, och det kom det som en överraskning. Det har inte varit någon dialog mellan kommunen och vägföreningen innan detaljplanerna kom. En plan för ett delområde har redan vunnit laga kraft och där finns samma skrivning om väghöjning.

– Jag anser att man måste ha en tydligare dialog om det här. Ingen har pratat med oss om vare sig de risker som identifierats eller hur det är tänkt att detta ska finansieras och genomföras. Vägsamfälligheten och enskilda fastighetsägare ska ju inte ta hela ansvaret och kostnaden för att skydda en plats som har ett allmänt intresse, ett riksintresse och som är viktig för turism och besökare. Det är fel, säger Christer.

De utredningar styrelsen fått ta del av uppskattar kostnaden för en del av höjningen av hamnplan och Hamnvägen till ca 20 miljoner, utöver det måste anslutande fastighetsägare också anpassa sina fastigheter till samma höjd. ►



Enmetersmarkeringen visar ungefär den höjning av vägen som föreslås.



– Vi som enskilda fastighetsägare kan ju inte ta ansvar för att havsnivån höjs på det här sättet. Vi måste i så fall öka avgiften med det 10-dubbla och fondera pengar i flera år om vi ensamma ska stå för kostnaden. De 20 miljonerna är dessutom bara en bråkdel av den totala kostanden, resten av vägnätet ska ju också höjas och nya vägar byggas. Det verkar som att en höjning av vägarna är enda sättet om vi ska stoppa havet. En vall runt fungerar inte men vi har ännu inte sett vad som behövs, allt det här ligger långt fram i tiden och vi vet faktiskt inte idag vilka scenarion som blir verklighet och när, konstaterar Christer.

Ansvar måste tas på en högre nivå

Just nu är en statlig utredning som heter ”Bättre förutsättningar för klimatanpassning” ute på remiss och REV är en av remissinstanserna. Christer Carlsson anser att kommunen bör avvakta resultatet av den utredningen innan de beslutar om detaljplanerna.

– Jag anser att det här är ett större beslut än att enskilda fastighetsägare i en liten samfällighet ska ta hela det här ansvaret.

Regeringen och myndigheter som MSB måste ta ett större ansvar för alla klimatanpassningar och vi måste få till andra finansieringsformer. Det blir väldigt orättvist mot enskilda fastighetsägare som råkar äga fastigheter i utsatta områden. Här måste nog alla i landet vara med och bidra på något sätt, det måste vara hela landets ansvar avslutar Christer.

När är detaljplanen juridiskt bindande för en samfällighet?

Samfällighetens möjligheter att bygga översvämningsskydd är begränsade då det är anläggningsbeslutet som styr vad som kan och inte kan göras och vad samfälligheten kan lägga sina pengar på. Genom detaljplanen kan kommunen initiera en ny förordning för att få till ett nytt anläggningsbeslut som möjliggör höjningen av vägarna. Då kommer Lantmäteriet utreda vilka fastigheter som ska ingå och hur kostnaderna ska fördelas.

Om en samfällighet enbart genomför det som står i detaljplanen utan att ha stöd för det i sitt anläggningsbeslut kan styrelsen bli skadeståndsskyldig.

Men det finns också skrivningar i detaljplaner som samfälligheter måste rätta sig efter, tex om det förekommer bygglov för att ta ned träd och samfälligheten i sitt anläggningsbeslut är ansvarig för grönområdesskötseln. Då är det viktigt att man följer det som står, då är detaljplanen juridiskt bindande och styrelsen kan

riskera skadestånd eller böter om man tar ned träd på ett sätt som strider mot detaljplanen.

Skillnaden är om detaljplanen reglerar något som redan finns i anläggningsbeslutet eller om detaljplanen skapar möjligheter för nya uppgifter eller förändringar som inte stöds av gällande beslut.

Detaljplanering – så fungerar det

- Kommunerna ansvarar för översiktsplanering och detaljplanering.
- Detaljplanen bestämmer hur marken i ett avgränsat område får användas och vilka byggrätter som medges.
- Detaljplanen pekar ut om det ska vara kommunalt eller enskilt huvudmannaskap för vägar och grönområden.
- Under arbetet med detaljplanen utreds bland annat vattenflöden, geologi och trafik.
- Detaljplaner är långsiktiga och ska fungera över tid.

Här visar enmetersmarkeringen den ungefärligt väntade höjningen av vattennivån.

En enkel lösning på ett stort problem



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

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



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

WWW.FARTHINDER.NET

**SÄNKT HASTIGHET & ÖKAD
SÄKERHET SEDAN 1963**



E-POST: ORDER@FARTHINDER.NET

WWW.FARTHINDER.NET

TEL: 0370 123 83



Följ oss på instagram
@revenskildavagar



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

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

info@transportcentralen.se



Svårt att hitta ordförande?

Vi tar uppdrag som ordförande i vägsamfälligheter till fast pris



20
års erfarenhet

SJÖLEJONET
K O N S U L T

Tel 0705-571225 | lotta@lottaunesson.se

Vi utför styrelsearbete, myndighetskontakter, bidragsansökningar och besiktningar.

HYLTEBRUKS SKYLTA AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTA
RÅGÅNGSSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL

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

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



Ditt projekt håller jämt hos oss

Har ni fått anmärkning på er konstruktion?

Vi hjälper er med rådgivning och projektering

martin@wercon.nu

0730-244 268

www.wercon.nu



PRISMATIBRO
TRAFIK
SÄKERHET
IDAG OCH FÖR
FRAMTIDA
GENERATIONER

FARTHINDER SOM FLEXAR



**MONTERAS MYCKET ENKELT
UTAN FÖRBORRNING ELLER GJUTNING**

FLEXI BUMP

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

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

SE FILM



FLEXIBUMP.SE
FÖRMÄNLIG ENHETSFRAKT
FLEXIBUMP – EN DEL AV PRISMATIBRO

HEMSIDA



Ett verktyg för styrelsen – helhetslösning för samfälligheten



LANTMÄTERIET
CERTIFIERAD ÅTERFÖRSÄLJARE



Testa gratis!



Enskilda vägar

Har ni rätt bidrag?

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

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

Kom ihåg!

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

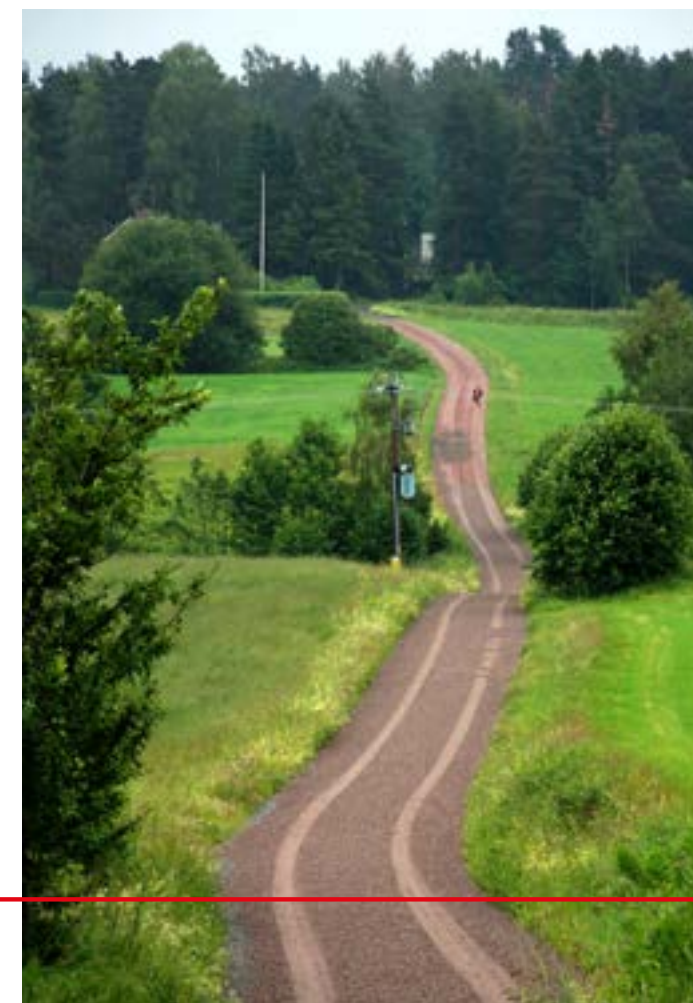


E-tjänsten finns på:

www.trafikverket.se/enskildavagar



www.trafikverket.se



DUBBELVALV – en kostnadseffektiv lösning istället för bro



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

PONOVA

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

I samarbete med REV sedan 1968

Lindhés Advokatbyrå AB

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

Karin Andersson
Advokat

Bengt Nydahl
Advokat

Agnes Kjellberg
Biträdande Jurist

Linnéa Birgersson
Biträdande Jurist

Lukas Nordblom
Biträdande Jurist



info@lindhese.se

www.lindhese.se

08 - 723 15 00

Riddarg. 35, 114 57 Stockholm

Text: Anders Lundell

Fick du REV-fakturan med vanligt brev? Tog det lång tid att få den?

Tog det lång tid att få fakturan? Det finns hopp! Byt till faktura via mejl så går det mycket fortare och föreningen undviker kommande avavgifter för pappersfaktura.

Det var ganska många föreningar som hörde av sig under våren då de tyckte att deras årsfakturer dröjde. Förutom de fall där föreningen själv glömt att byta fakturamottagare så att den gått till någon som inte längre var relevant kunde nästan alla fallen härledas till långsam postdistribution.

Vi använder numera Bankgiro!

För att bokföringen av inbetalningar ska gå så smidigt som möjligt använder vi numera Bankgiro för inbetalningar till REV. Det gamla Plusgiro-kontot har dock fortfarande varit aktivt så vi har noterat att ganska många missat bytet, de inbetalningarna har nämligen behövt hanteras manuellt. Plusgirot kommer att tas bort.

Ersätt tidigare Plusgironummer i din förenings internetbank med det nya Bankgiro-numret som är 5528-1109

Ändra till mejlfaktura redan idag!

Gå in på Medlemssidorna på hemsidan.

Använd QR-koden för att komma till en detaljerad instruktion om hur man gör.

(den går till en artikel på sida 42-44 i Bulletin nr 2/2024)

PS Under 2026 har vi för avsikt att inför en avavgift på 35 kronor för REV-fakturer som går med vanligt brev.



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

Artikelserie om markförhållanden – del 1

Alla vägar är beroende av och påverkas av mark- och vattenförhållandena under dem. Den här artikeln är den första i en planerad artikelserie på tre där en gästskribent, Magnus Hellqvist, delar med sig av sina kunskaper. Magnus är geolog med jordarter, mark, vatten och miljö som specialitet. Han är också förtroendevald i en av REV:s medlemsföreningar i Uppland. Jag hoppas att artikelserien ska vara intressant att ta del av.

Anders Lundell, kanslichef REV

Text: Magnus Hellqvist
magnus.hellqvist@geoveta.se

Jordartens uppbyggnad avgör markens egenskaper

Jordarten som bygger upp marken består av olika beståndsdelar. Dessa olika delar ger marken olika egenskaper som kan ha avgörande betydelse, exempelvis påverkan på vägar. En hel del kunskap finns hos Sveriges Geologiska Undersöknings tjänster, men många gånger krävs mer ingående undersökningar.

Många som tar sig fram på våra vägar tänker nog inte på vad det är för typ av underlag och geologi som ligger under vägen. Vägar korsar många olika typer av landskap och många olika typer av geologiska förutsättningar. Stora infrastrukturprojekt påverkas mycket av berg-, jord- och vattenförhållanden. Främst genom stabilitetsåtgärder och hållfasthet, men även exempelvis i tunnelbyggen.

Men det är nog framför allt jordarter och vattenförhållanden som är den typ av geologi som påverkar de flesta enskilda vägarna och vägföreningarna. Det finns många olika jordarter som på olika sätt påverkar exempelvis grundvattenförhållanden. Sedan finns nyckelbegrepp för jordartens egenskaper, vilket är ett resultat av hur jordarten en gång bildades och beståndsdelar som finns i markens struktur. Några presenteras här.



Schaktning i sandjord. Sand är normalt en stabil och vattengenomsläpplig jordart, vilket är positivt för en väg. Däremot kan ytvatten lätt erodera sig ner i sanden. Foto: Lars Olin



Typisk sandjord (2-0,06 mm). En jordart som oftast är både stabil för belastning och vattengenomsläpplig som ofta innebär lite vatten i underlaget. Foto: Magnus Hellqvist

Kornstorleken är viktig

En viktig första egenskap är kornstorleken. Det har funnits olika sätt att beskriva detta, men idag dominerar den skala som presenteras av svenska geotekniska föreningen (SGF). I den skalan uppdelas partikelstorlekarna in i: block, sten, grus, sand, silt och ler. Block är den största storleken (fraktionen) och är allt större än 600 millimeter. Ler är den minsta storleken som kan finnas i jordarten och är mindre än 0,002 millimeter. Samtidigt är ler egentligen ingen partikel, det är ett lermineral. Men för att kunna klassificera jordarter så behöver vi betrakta ler som en partikel.

Det vanliga är att storleken, och även formen på partiklarna, påverkar hur stabil marken är. När det finns större partiklar, som sten och grus och om dom är mer kantiga, så är ofta marken stabilare. Den marktypen dränerar vatten bra och det sker små förändringar vid olika typer av belastning. Men finkorniga jordarter med mycket silt (0,06–0,002 mm) kan uppta mycket vatten och det kan ge mycket tjälskador, speciellt i vägar.

Partikelstorlekar och hålrum

En jordart kan bestå av många olika partikelstorlekar eller totalt av väldigt få storlekar. Men jordarten består inte bara av partiklar, för mellan dessa partiklar finns det hålrum. Dessa hålrum kallas

för porer och andelen av dessa i en jordart benämns som porositet. Det är i dessa porer eller hålrum som det kan finnas luft och vatten och där kan även mark- och grundvatten rör sig.

Andelen porer är väldigt hög i jordarten lera, som består av många små partiklar i form av silt och ler. Eftersom partiklarna är små, så blir porerna små, men det är samtidigt väldigt stor andel partiklar och porer. Det gör att det kan finnas mycket vatten i lera och det är en orsak till att vissa ler- och siltjordar blir rörliga och exempelvis kan skreda. Det kan ske i exempelvis de lägen när det blir mer vatten än vanligt och kanske för stor belastning, som vid skredet på E6 an i Stenungssund 2023.

Vattenflöde i marken

En tredje egenskap som har betydelse för hur mark- och grundvattnet kan ta sig fram i marken är hur dessa porer hänger ihop. Det kallas för hydraulisk konduktivitet och beskriver hur effektivt vattnet kan röra sig i markens porer. Det beror mängden och storleken på porerna. För många jordarter är rörligheten för vattnet i marken som bäst när alla porer är fyllda med vatten. Det som kallas för mättade förhållanden. Då brukar man även beskriva hur dessa porer hänger ihop och hur effektivt vattnet rör sig, vilket då kallas för permeabilitet. ►

En fjärde egenskap som kan ha stor betydelse för jordartens påverkan på vägen, är det som kallar kapillaritet. Ovanför grundvattenytan, finns en zon där vatten kan stiga upp och åt sidorna på grund av kapillärkrafter. Det är framför allt ytspänningskrafter som gör att vatten stiger i porerna. I framför allt jordarter med mycket silt, stiger vattnet effektivt och kan ”göda” tjälprocessen med vatten när tjälen går i marken. Sedan när tjälen släpper på våren, så skapar det många problem med exempelvis håligheter för vägar på sådana jordarter.

Kunskaper om jordarterna under vägföreningens väg och deras egenskaper, ger goda insikter som kan användas vid planering för vägens hållbarhet och underhåll. ■

Del 2 om markförhållanden kommer i nummer 4 2025

*Blöt och vattenmättad jord, speciellt med mycket silt- och lerpartiklar, skapar lätt skador vid stor belastning.
Foto: Lars Hillman*



Beläggning för dig som tänker hela vägen

- Ytbehandling (Y1)
- Indräkt mukadam (IM/IMT)
- Justering med indräkt mukadam (JIM/JIMT)
- Infräsning av mukadam

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



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

Kontakta oss på SVEVIA

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

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

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

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

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





Text: Anders Lundell

Välkommen Lina Högberg – ny lantmätare på kansliet

Vid årsskiftet blev det klart med vår nya lantmätare på kansliet, Lina Högberg, och till våren började hos sin tjänst. En "exilskåning" med förkärlek för Jämtland, som hon beskriver sig själv. Lina har många års erfarenhet som mark- och exploateringsingenjör men har även erfarenheter från statliga lantmäteriet i Härnösand och Ängelholm och den kommunala lantmäterimyndigheten i Östersund.

Innan vi börjar intervjun måste Lina dock bekänna en sak. Vägföreningen där hon bor är inte medlemmar i REV, än.
– Men jag ska definitivt föreslå det till styrelsen omgående, berättar hon och skäms lite.

Du har ju en bred erfarenhet från Östersunds kommun och Lantmäteriet, vad var det som lockade dig till REV?

– Jag upplever att REV fyller en viktig funktion för våra vägföreningar. Nu när lantmäteriet inte längre erbjuder rådgivning i den utsträckning som man gjorde när jag jobbade som förrättningslantmätare, är det jätteviktigt att våra styrelsemedlemmar har någonstans att vända sig. I styrelser, runt om i landet, sitter det många människor med liten eller ingen erfarenhet av vare sig styrelsearbete eller lantmäterifrågor. Då måste det finnas något att luta sig mot och jag är imponerad av REVs arbete. Inte bara i rådgivningsfrågor utan även påverkansarbetet nationellt.
– Jag tycker att det är oerhört viktigt att våra medlemmar har en röst i nationella frågor. Vägfrågorna berör oss alla på ett eller annat sätt och REV bevakar och driver frågor med våra medlemmars bästa för ögonen. Det vill jag vara en del av!
Lina bor på en liten gård utefter en enskild väg i Rödön, Jämtland. I föreningen har hon under åren nog haft alla uppdrag utom revisorsuppdraget, berättar hon.

– Det är mest troligt att jag har gjort alla fel man kan göra i alla rollerna, säger Lina och skrattar. Jag hoppas att inte bara mina lantmäterikunskaper utan att även att de erfarenheterna kan ge andra hjälp och stöd på vägen i det viktiga styrelsearbetet i vägföreningen.

Vad gör du när du inte jobbar?

Min dotter, på snart tio år, har aktiviteter och intressen som upptar en stor del av min fritid. Annars tycker min sambo och jag om att fixa hemma på gården.

– Jag önskar att det fanns mer tid för fler djur, men just nu är det bara några hönor och en katt som får roa mig. Och sen tycker jag om att leka keramiker och driva sommarkafé. Nu var det längesen vi hade öppet i vårt sommarkafé, men det är något jag drömmer om att kunna öppna igen.

Kan du ge något tips till en ny styrelsemedlem i en vägförening ute i Sverige?

– Till att börja med håller REV grundkurser och fördjupningskurser kopplat till vägföreningar och styrelsearbete. Jag har fått möjligheten att följa med på två under våren och i höst kommer jag själv att hålla i utbildningar. Att delta vid ett sådant kurstillfälle tror jag kan vara väldigt värdefullt för alla i en vägföreningsstyrelse. Dels kan du träffa andra i samma situation som du kan rådfråga hur de gör, dels får man väldigt bra information vid ett och samma tillfälle som kommer att hjälpa dig i din nya roll. Utbildningarna finns även webbaserade om utbildningstillfället inte hålls nära där du bor.

– Sedan är det ju mycket viktigt att ha koll på anläggningsbeslutet, andelstalen och föreningens stadgar. Då vet du inom vilka ramar du får röra dig. Så om du inte redan har tillgång till förrättningsakten, börja med att beställa den från Lantmäteriet så har du en väldigt bra grund att stå på.

Avslutningsvis, vad tycker du är bäst – en kaffe i solen eller en chokladbit i skuggan?

– Du skulle kunna fråga om en chokladbit i spöregn. Jag väljer chokladbiten i alla lägen! ■

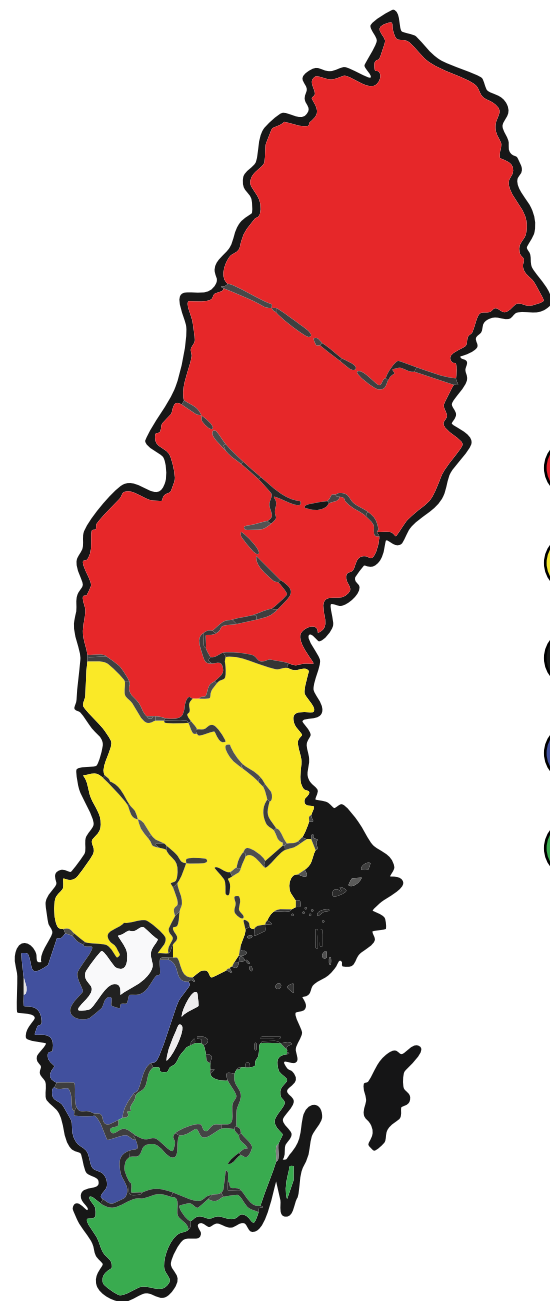


Ny regionindelning

REV växer och det gör det naturligt att också se över regionindelningen. Sedan regionansvariga infördes 2011 har faktiskt REV:s medlemsantal ökat så mycket, från 10000 föreningar till 13700 föreningar att trots att vi inför en region till blir det ändå i medeltal fler medlemsföreningar per region än det var 2011. Namnet på den nya regionen blir "Region Mitt".

Att region Mitt bildas påverkar omfattningen även av Norr, Öst & Väst så det blir bara region Syd som har samma avgränsning som tidigare. Indelningen fortsätter att följa länsgränser och nya region Mitt kommer att bestå av Dalarnas län och Gävleborgs län (tidigare Norr), Värmlands län (tidigare Väst) samt Örebro län och Västmanlands län (tidigare Öst).

I samband med förändringarna förtydligar vi också att de regionansvariga ska representera våra medlemmar i aktuella regionala och lokala frågor. De ska även kanalisera medlemsförslag till REV att arbeta med, delta i regionala och lokala kontakter med föreningar och myndighetsföreträdare. De regionansvariga kommer i många fall också vara kursledare på våra grundkurser och delta i regionala och lokala event. ■



Regionerna består av följande län

- Norr:** Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland
Regionansvarig är Lars Åstrand, regionansvarig.norr@revriks.se
- Mitt:** Dalarna, Gävleborg, Värmland, Örebro, Västmanland
Regionansvarig är Johan Granlund, regionansvarig.mitt@revriks.se
- Öst:** Uppsala, Stockholm, Södermanland, Östergötland, Gotland
Regionansvarig är Maria Sigfridsdotter, regionansvarig.ost@revriks.se
- Väst:** Västra Götaland, Halland
Regionansvarig är Christer Ångström, regionansvarig.vast@revriks.se
- Syd:** Jönköping, Kalmar, Kronoberg, Skåne, Blekinge
Regionansvarig är Malin Ohlsson, regionansvarig.syd@revriks.se



PaceTell för en tryggare trafikmiljö

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

Varför välja Pacetell?

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

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

PACETELL

PaceTell Original

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

PaceTell Basic

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

PaceTell Mini

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



I vårt sortiment finns även:

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

Kontakta våra säljare för personlig rådgivning!

Underhållsplan och finansiering – nyckeln till hållbar väghållning

För samfällighetsföreningar som ansvarar för ett vägnät är en väl genomtänkt underhållsplan tillsammans med en långsiktig finansieringsstrategi helt avgörande. Det säkerställer att vägarna hålls säkra, framkomliga och sköts kostnadseffektivt över tid. Trots vikten av detta saknar många föreningar fortfarande en tydlig, dokumenterad plan för både löpande och framtida vägunderhåll. I den här artikeln förklarar vi varför en underhållsplan är så viktig – och hur den hänger ihop med föreningens budgetarbete och uttaxering.

En underhållsplan är ett strukturerat verktyg som hjälper föreningen att organisera och planera alla nödvändiga skötselinsatser, reparationer och investeringar för vägnätet under en längre tidsperiod. En genomarbetad plan inkluderar både rutinemässiga och återkommande åtgärder, såsom:

- Sladdning – för att jämna ut vägbanan och förbättra framkomligheten.
- Dikning – som säkerställer god dränering och minskar risken för vattenpåverkan och vägskador.
- Dammbindning – för att minska dammbildning på grusvägar, vilket förbättrar luftkvaliteten och trafiksäkerheten.

Utöver dessa återkommande åtgärder måste planen även ta hänsyn till mer omfattande och sällan förekommande insatser, som exempelvis:

- Byte av vägtrummor som slitits ut över tid.
- Förstärkning av bärlager för att klara av ökade trafikbelastningar eller tyngre fordon.
- Omläggning av beläggning när asfaltsytan är sliten eller skadad.

Genom att planera dessa åtgärder i god tid kan föreningen undvika plötsliga och oväntade kostnader. Dessutom möjliggör en långsiktig planering att större investeringar sprids ut över flera år, vilket underlättar både ekonomisk planering och stabilitet i föreningens ekonomi.

Finansiering – en utmaning som kräver flexibilitet

Finansiering av vägunderhållet är ofta en stor utmaning, särskilt som statliga och kommunala bidrag sällan är tänkta att täcka alla behov. Samfällighetsföreningen måste själv stå för en del av kostnaderna vilket oftast sker genom uttaxering – det vill säga att medlemmarna betalar avgifter baserat på sina fastigheters andelstal enligt anläggningsbeslutet.

En långsiktig planering gör att större investeringar kan spridas ut över flera år.

Utöver uttaxering kan föreningen också använda tidigare års överskott eller reserverat underhållskapital. Det är viktigt att poängtera att det inte krävs att hela summan sparas i en fond på förhand. Föreningen kan kombinera fondmedel med uttaxering och vid behov också banklån för att finansiera större projekt. Denna flexibla finansieringsmodell gör det möjligt att bedriva ett långsiktigt, hållbart och ekonomiskt ansvarsfullt underhåll, utan att belasta medlemmarna med stora, plötsliga kostnader.

Underhållsplanens roll för styrelsen och medlemmarna

En löpande uppdaterad underhållsplan är ett ovärderligt stöd för styrelsen i det dagliga och strategiska beslutsfattandet. Den ger en tydlig bild av vilka behov som finns och hur resurserna används, vilket ökar transparensen gentemot medlemmarna. Detta är särskilt viktigt vid uttaxering, då planen fungerar som underlag för att motivera och förklara kostnaderna.

Planen är också ett viktigt dokument när föreningen behöver kommunicera med myndigheter eller andra intressenter, eftersom den visar att väghållningen sköts på ett strukturerat och ansvarsfullt sätt. Dessutom skapar underhållsplanen trygghet

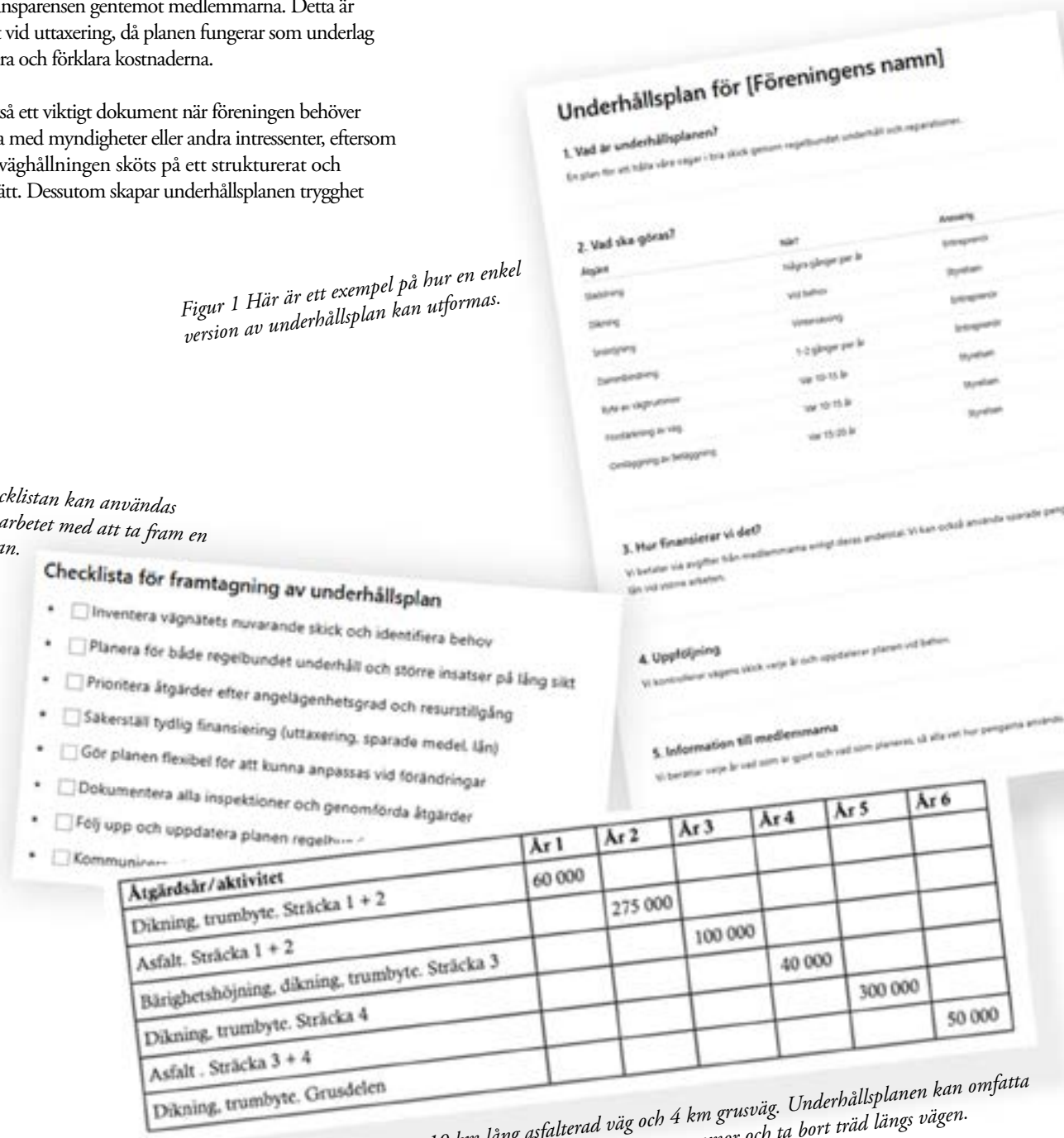
vid styrelsebyten och generationsskiften eftersom all kunskap om vägnätets skick och framtida behov finns dokumenterad och lätt kan föras vidare till nya styrelsemedlemmar.

Sammanfattning

Att arbeta långsiktigt med en tydlig underhållsplan och en flexibel finansieringsstrategi är inte bara ett ansvarstagande utan också en ekonomiskt smart investering. Genom att förebygga skador och sprida kostnaderna över tid kan samfällighetsföreningar säkerställa att deras vägnät är säkert, hållbart och väl fungerande i många år framöver – till gagn för alla medlemmar och användare. En välskött väg är mer än bara en transportsträcka; det är en trygghet och en tillgång för hela samhället. ■

Figur 1 Här är ett exempel på hur en enkel version av underhållsplan kan utformas.

Den här checklisten kan användas som stöd för arbetet med att ta fram en underhållsplan.



Tänk dig en förening som sköter en 10 km lång asfalterad väg och 4 km grusväg. Underhållsplanen kan omfatta åtgärder som att lägga nytt asfaltslitlager, rensa diken, byta ut vägtrummor och ta bort träd längs vägen.

Underhåll beläggningsskador

Sprickor, krackeleringar och sättningar i belagda vägar uppstår ofta på grund av att det förekommer rörelser i väggroppen. Det är viktigt att täta sprickbildningar i tid, eftersom de annars kan växa i omfattning och bilda större skador.

Skadeförloppet

Vatten som tränger ner i beläggningen via sprickor och håligheter är alltid starten på en beläggningsskada. Vintertid förvärras skadeförloppet av blöta vägbanor, växlande frost och tö samt upprepade fordonsöverfarter.

Ofta kan man se var fukten stannar kvar längst på beläggningssytan vid upptorkning. Där har skadan troligen redan påbörjats. Efter en tid börjar bindemedlet runt stenarna släppa och skadan är ett faktum.

Lagning med snabelbil

Det gäller att arbeta förebyggande under sommarhalvåret med att laga potthål och täta sprickor. Laga gärna beläggningsskador i ett tidigt skede medan de fortfarande är små. Det förlänger livslängden på beläggningen och man har möjlighet att skjuta en större åtgärd några år på framtiden.

Snabelbil är en lastbilsburen utrustning som består av en tank med bindemedel samt en behållare med stenmaterial. Materialet matas fram i en rörledning över lastbilshytten med hjälp av tryckluft. Föraren kan med en joystick styra munstycket där bindemedel sprutas på vägytan och sedan påförs lämplig mängd stenmaterial.

Denna metod ger ett bra resultat och är kostnadseffektiv samt ger en säker arbetsmiljö då utrustning körs inifrån lastbilens hytt. ■



Bengt Johansson
Vägteknik
kansliet@revriks.se



Privatisering inom gemensamhetsanläggningen

Det händer att föreningar ställs inför problem med privatisering av delar av den förvaltade gemensamhetsanläggningen. Det kan exempelvis handla om ett staket som sätts upp inom vägområdet eller en nybyggd altan som inkräktar på föreningens grönområde. Privatisering av en gemensamhetsanläggning är problematiskt av flera skäl.

Intrånget kan innebära praktiska problem, exempelvis förhindra/begränsa föreningens förvaltning eller utgöra trafik hinder när ett föremål placeras för nära vägbanan. Dessutom ska gemensamhetsanläggningens upplåtna utrymme vara tillgängligt för samtliga deltagande fastigheter. Ett intrång som hindrar medlemmarnas access till anläggningen bör därför som utgångspunkt inte tillåtas.

En gemensamhetsanläggning ägs av de deltagande fastigheterna. Anläggningen ifråga upptar ett visst utrymme på en eller flera fastigheter och inom det upplåtna utrymmet har de delägande fastigheterna gemensam rådighet och bestämmanderätt. Den enskilde fastighetsägaren kan alltså inte hävda en rätt att exempelvis bygga altan på den delen av den egna fastigheten som belastas av gemensamhetsanläggningen.

Föreningen bör ha en policy för att hantera privatiseringar. Det rekommenderas vanligtvis att föreningen skickar en skriftlig anmodan om rättelse inom viss tid till den som begår intrånget. Om skrivelser inte ger effekt är det i många fall, men inte alla, lämpligt med en ansökan om särskild handräckning till Kronofogden.

När det gäller medlemmars privatiseringar bör föreningen även tillse att den så kallade likabehandlingsprincipen följs. Principen innebär att föreningen inte får gynna eller missgynna enskilda medlemmar på ett otillbörligt sätt. Sådana beslut kan förklaras ogiltiga om de överklagas till domstol. Föreningens godkännande av en medlems privatisering när en annan medlem i en liknande situation inte har fått tillåtelse, kan alltså utgöra brott mot likabehandlingsprincipen. Det är därför rekommenderat att föreningen som utgångspunkt är konsekvent i sin hantering av dessa situationer. ■



Agnes Kjellberg
Juridik
agnes.kjellberg@lindhes.se

Fördelning av andel i gemensamhetsanläggning

Om en fastighet som är ansluten till en gemensamhetsanläggning delas, till exempel genom att en tomt styckas av, får Lantmäteriet fördela den ursprungliga fastighetens skyldigheter i en gemensamhetsanläggning, se 42 § Anläggningslagen. Lantmäteriet gör då en fördelning av den ursprungliga fastighetens andelstal mellan den så kallade stamfastigheten och den nya tomten. Även vid fastighetsreglering där hela eller delar av en fastighet överförs till en annan fastighet får Lantmäteriet fördela andelstalen. Ett exempel är när ett skogsskifte från en fastighet överförs till en annan inom den gemensamma vägens upptagningsområde.

Det viktiga i den här bestämmelsen är att lantmätaren får fördela andelstalen men inte har en skyldig att göra det. Det sker inte heller automatiskt. Men även om det inte finns en formell skyldighet för Lantmäteriet att besluta om fördelningen är det viktigt att Lantmäteriet gör det, i de fall det med rimliga utredningsinsatser kan bedömas hur fördelningen lämpligen ska göras.

Det finns dock tillfällen där det kan vara problematiskt för Lantmäteriet att fördela andelstalen. Det kan till exempel vara en väldigt gammal väganläggning där det tillkommit flera nya fastigheter/ tomter som inte erhållit del i gemensamhetsanläggningen. De gällande andelstalen är då inte aktuella men kan ha ändrats informellt i föreningen. När det saknas aktuella andelstal bör Lantmäteriet inte besluta om fördelning. Det är dock viktigt att Lantmäteriet tydligt redovisar i beslutsprotokollet skälen till att en fördelning av andelstalen inte kan göras. Det enda alternativet som då kvarstår är att någon av de berörda parterna ansöker om en omprövning.

Bra för dig som styrelseledamot i en samfällighetsförening att tänka på:

- Ajourhåll andelstalen i gemensamhetsanläggningen. Ha för vana att skicka in förändringar enligt 43 § Anläggningslagen kontinuerligt, till exempel en gång per år beroende på hur ofta förändringar sker i föreningen.
- Efter årsmöte/ stämma, skicka in ändringarna i styrelsen till Lantmäteriet för att ajourhålla även dessa uppgifter. Då vänder Lantmäteriet sig till rätt person i styrelsen vid fastighetsbildningsåtgärder.
- Prata med varandra. Genom att prata med dina grannar kan du få information om att en avstyckning är på gång – tipsa då fastighetsägaren om att gemensamhetsanläggningen finns och att andelstalen behöver hanteras i förrättningen.

Det finns fler sätt att ändra och fördela andelstal på i en gemensamhetsanläggning. Under hösten håller REV webinarier som du som styrelseledamot kan delta vid och få bra information om vad du behöver tänka på och hur du går till väga. ■

42 § Fördelning av andel i gemensamhetsanläggning

42 § Delas fastighet som är ansluten till gemensamhetsanläggning, får fastighetens skyldigheter gentemot övriga delägare fördelas mellan de särskilda delarna genom beslut vid fastighetsbildningsförrättningen. Första stycket åger motsvarande tillämpning när del av fastighet genom fastighetsreglering överförs till annan fastighet. Fördelningen skall ske enligt de grunder som anges i 15 §. Den gäller endast till dess annat bestämts enligt denna lag och skall ej beaktas vid tillämpningen av 35 §.



Lina Högberg
Lantmäteri
kansliet@revriks.se

REGIONANSVARIGA

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



Har du tröttnat på ojämna vägar?

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

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

peabasfalt.se



Peab Asfalt

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/



Asfalt när den är som bäst



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

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



Asfalt för:

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

Vi erbjuder:

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



Vill du skicka in en
offertförfrågan?

Kontakta oss direkt.



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

Slitageersättning

Samfällighetsförening som förvaltar väg som ingår i gemensambhetsanläggning har under vissa förutsättningar rätt att ta ersättning för merkostnader, så kallad slitageersättning. Avtal om ersättning för slitage och eventuella skador på vägar på grund av tillfälligt utökad trafik beskrivs.

Rätten till ersättning för merkostnader vid tillfälligt ökad användning av föreningens väg följer direkt av bestämmelsen i 48a § anläggningslagen. Den gäller för alla vägar som ingår i en gemensambhetsanläggning, oavsett om den är bildad genom förrättningsbeslut enligt anläggningslagen eller den nu upphävida enskilda väglagen. Det innebär att alla samfällighetsföreningar som förvaltar en väg som ingår i en gemensambhetsanläggning har möjlighet att använda sig av bestämmelsen och ingen ändring av stadgar eller ändring av anläggningsbeslut behövs.

I dag är det många väg- och samfällighetsföreningar runt om i Sverige som på olika sätt använder sig av bestämmelsen för att åstadkomma en mer rättvis fördelning av vägens driftkostnader och för att säkra resurser till en långsiktigt god standard på vägen. Rätten regleras i 48a § anläggningslagen (AL).

Särskilda bestämmelser om enskilda vägar

...

48a § Om en fastighet som deltar i en gemensambhetsanläggning som avser väg tillfälligt använder anläggningen i väsentligt större omfattning än som får anses svara mot fastighetens andelstal för driftkostnaderna, är fastighetens ägare skyldig att till samfälligheten utge skäligen ersättning för de kostnader som uppkommer till följd av den ändrade användningen.

Vid tvist angående fråga som avses i första stycket skall talan väckas hos mark- och miljödomstolen. Lag (2010:998).

Väsentligt större trafikmängd än vad andelstalet avser

För att bestämmelsen ska vara tillämplig krävs att den ökade användningen av vägen ska vara i väsentligt större omfattning än den trafikmängd som fastighetens andelstal får anses motsvara. Ersättning för merkostnader kan därför bli aktuell i samband med större byggnation av exempelvis ett bostadshus eller anläggande av väg som medför tunga transporter. Ersättning för merkostnader bör däremot inte bli aktuell för en fastighet med andelstal för en permanentbostad vid exempelvis renovering, mindre tillbyggnad eller altanbygge.

Trafiken ska vara tillfällig

Fastighetsägarens ökade transportbehov ska även vara tillfälligt. Om den utökade väganvändningen förväntas bli stadigvarande och bestående ska föreningen se till att fastighetens andelstal för vägens drift justeras. Det finns ibland tillfällen där det är oklart om den ökade trafiken kommer bli bestående varför ett alternativ kan vara att ta ut slitageersättning istället för att direkt ändra andelstalet, exempelvis om en ägare enbart vill testa att bo permanent i sitt fritidshus eller att en ny verksamhet startar upp på prov på en fastighet. Detta kräver dock att både föreningen och fastighetsägaren är överens om den extra avgiften eftersom inte det formellt gällande andelstalet tillämpas.



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



Bedömning av skäligen ersättning

Ersättningen ska vara skäligen utifrån de merkostnader föreningen har på grund av den ökade trafiken på vägen. Detta kan dock vara svårt att bedöma då slitaget ofta inte är synligt. Det är även få ärenden som prövats i domstol kring vad som anses vara skäligen ersättning vid tillfälligt slitage varför det rättsliga vägledning.

Till dess att det finns fler rättsfall kring hur ersättningen bör bedömas rekommenderar REV att utgå från föreningens totala genomsnittliga årskostnad för vägens drift och underhåll. Årskostnaden delas på det totala antalet andelar i föreningen (t.ex. räknat i tonkilometer) och man får då en kostnad per andel. Om också den tillfälliga trafiken beräknas på samma sätt så motsvarar det också ett andelstal och ersättningen kan räknas fram genom att multiplicera föreningens kostnad per andel med andelstalet för den tillfälliga trafiken. Ersättningen kan inte tas med i debiteringslängden utan överenskomms i avtal. Om betalning trots allt inte sker kan betalningsföreläggande användas.

Exempel:

En fastighet har redan andelstal för permanentboende, motsvarande 2500 ton/år, och håller nu på att bebyggas med en ny villa. En genomsnittlig byggnation av ett bostadshus/villa med normalt markarbete kan sägas motsvara en total trafikmängd som motsvarar 2-3 permanentboende (ca 5000-8000 ton, dvs motsvarande ca 2500-4000 ton tur och retur). Föreningen förvaltar enbart väg och erhåller inga bidrag varför alla kostnader debiteras ut på medlemmarna efter andelstal. ►

"Ersättningen ska vara skäligen utifrån de merkostnader föreningen har på grund av den ökade trafiken på vägen."

Om som exempel denna fastighet skulle betala 1500 kr till föreningen utifrån ett andelstal för permanentboende skulle då en skälig ersättning till följd av den tillfälliga extra trafiken ligga mellan 3000 och 4500 kronor.



Markarbeten i normal omfattning ingår i schablonen för att beräkna slitageersättning men här kan man fundera på om det inte är extra omfattande markarbeten och att dessa behöver beräknas separat.

Skogsavverkning utgör inte grund till slitageersättning

Vid åsättande av andelstal för produktiv skogsmark används vanligtvis schabloniserad trafikmängd per hektar enligt tonkilometer metoden. De schabloniserade tontalet per hektar syftar till att omfatta samtliga transporter till och från fastigheten under skogens hela omloppstid. Eftersom skogsägarna för det mesta använder vägarna mycket sparsamt under merparten av skogens omloppstid har det vid prövning i domstol ansetts de i samband med större avverkningar har rätt att överutnyttja vägen temporärt utan att bli skyldiga att betala slitageersättning enligt 48a §.

De eventuella merkostnader skogstransporterna förorsakar anses skogsägaren redan ha betalat eller kommer att betala för med debitering efter andelstal under andra år då vägen knappt används.

Direkta skador ska dock ersättas eller åtgärdas.

För att minska risken för skador på vägen har styrelsen, såsom väghållare, rätt att besluta om viktbegränsning vid tjällossning och vid längre regnperioder om vägens bärighet är nedsatt.

Vårdslöshet

Om en förare är vårdslös och orsakar skador som kunnat undvikas eller fortsätter att köra på vägen trots att denne noterar att vägen tar skada av transporterna är vårdslös och kan ställas till svars med hänvisning till skadeståndslagen. Detta förfaringssätt kan tillämpas oavsett om avtal om slitageersättning finns eller inte.



Exempel på nedtryckt vägkant på grund av tung trafik.

Frågor & Svar

Kan föreningen kräva att medlemmar anmäler tillfälligt ökat transportbehov innan det sker?

Det finns inget krav om att fastighetsägare måste anmäla eller meddela föreningen om det ökade trafikmängden även om det är önskvärt. Föreningen kan heller inte ta beslut om exempelvis vite om anmälan inför inte sker. Är styrelsen medveten om ett kommande byggnation eller dylikt rekommenderas att istället kontakta medlemmen för att informera om eventuell ersättning och eventuellt tillsammans syna vägen innan transporterna påbörjas.

Kan en stämma besluta om slitageersättningens storlek?

Nej, stämmobeslut har ingen juridisk betydelse. Styrelsen kan däremot på stämma redovisa och informera om vilka riktlinjer som avses att följas kring ersättning vid tillfälligt ökad trafik. Ersättningen ska grundas på de merkostnader som uppstår för föreningen. Den ersättning föreningen kan begära ska vara begränsad till merkostnaderna och den ska bestämmas efter en skälighetsbedömning i varje enskilt fall. Detta innebär att man, åtminstone inte med lagstöd, kan använda sig av schabloniserade slitageersättningar som beslutas på stämma.

Måste förening alltid ta ut slitageersättning?

Det är inte helt ovanligt att föreningar valt att inte ta ut någon ersättning vid tillfällig ökad trafik då de anser alla fastigheter över lång tid använder vägen lika mycket men att skador ska ersättas eller återställas.



<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.

Text: Helena Palm

Rädslor på väg

Hej, jag heter Helena. Jag är 52 år gammal, och jag är rädd för att köra bil. Nej förresten, det är faktiskt inte sant. Någon gång under det senaste året har jag upptäckt att jag inte är rädd längre. Men det tog tid. Vad som hänt? Det enkla svaret är att jag har kört mycket mer bil sen vi flyttade ut på landet, men det finns en anledning till. Om du tycker att det är det tontigaste du någonsin hört att vara rädd för att köra bil kan du hoppa direkt till slutet av krönikan och den generaliserande slutknorren. Eller förresten, gör inte det. Det är nog just du som behöver läsa hela.

Som kollektivtrafiksbortskämd ung stockholmare hade jag ingen drivkraft att sätta mig bakom ratten. Att jag dessutom hade svårt att lära mig de rent praktiska handgreppen när jag gjorde några tappra försök som artonåring hjälpte inte heller till. Jag ville kunna allt på en gång, och här behövde jag öva. Lika bra att lägga ner. I trettioårsåldern blev jag dock så sugen på att åka på loppisresor att jag fick tummen ur och bokade in ett ruinerande antal lektioner på körskolan. För att göra en lång historia kort var teorin en baggis (provsvaren är alltid "barn" och "gruppträck" om de alternativen finns), men jag behövde två nervositetssvettiga uppkörningsförsök innan jag fick det efterlängtda kortet.

Och som alla vet är det då den verkliga övningskörningen börjar. För min del var det också då rädslan kom smygande. Dels hade den att göra med att jag har ett defekt lokalsinne och fick tunnelseende när jag behövde följa en vägbeskrivning och trafikregler samtidigt (för att inte tala om en navigator), dels handlade det om insikten om att jag skulle kunna krocka med någon och skada eller till och med döda vederbörande. Stig Dagermans "Att döda ett barn" ekade i mitt huvud varje gång jag körde. För dig som inte känner till denna lika mästertliga som förfärliga novell skrev han den 1948 på beställning från dåvarande Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande i syfte att få ner hastigheten i trafiken. Läs den. Hur som helst såg jag för min inre syn hur det var jag som körde på det där barnet och förstörde livet för både dess föräldrar och för mig själv. Jag grep om ratten med vitnande fingrar, körde fram stolen så jag nästan hade näsan i vindrutan och slutade andas. Behöver jag säga att körningen inte precis blev bättre av det?

Så där fortsatte det. Det hände att folk skrattade åt mig. Jag ville ogärna ha passagerare, men gillade inte heller att vara ensam i bilen, så jag körde allt mer sällan. När jag blev ihop med min man för sexton år sedan och av olika skäl skulle öka körandet igen var jag livrädd att även han skulle skratta åt mig och göra sig lustig över hur harig jag var. Men det var då det hände. Han skrattade inte.

Nej, han skrattade inte, trots att jag körde sämre än de flesta artonåringar med helt nytt körkort. Istället var han lugn, förstående och peppande. "Heja dig, nu körde du

jättebra i rondellen" eller "där hade du verkligen koll" eller "i det här läget hade jag gjort så här", kunde han säga. Jag sög åt mig som ett barn (hmm, det där sista blev jag ärligt talat ganska provocerad av också), och sakta började jag själv känna att jag gjorde framsteg. Steg för steg slappnade jag av, vågade köra oftare, även om tillfällena inte var så många i Stockholm. Efter ett par år justerade jag stolen längre bak och satte mig mer avslappnat. Började andas när jag körde. Det var fortfarande svårt att hitta, men allt eftersom tog trafikreglerna plats i kroppen, och navigatören blev ett hjälpmedel snarare än ett störmoment.

Sen flyttade vi ut på landet, körtillfällena blev fler, och jag insåg att jag inte dör (eller dödar någon annan) av att köra in till Nyköping på egen hand eller av att skjutsa vänner. Jag är visserligen ännu rätt kass på att parkera (men jag korrigerar och låter det ta den tid det tar), och jag hatar att tanka (men jag har smarta trick för att slippa). Men nyligen märkte jag att mina händer vilar lätt på ratten och att jag inte längre hör Dagermans novell i huvudet. Wow, liksom. Rädslan är borta.

Nu är vi framme vid den där generaliserande slutknorren. Rädslor. Vi har dem, allihop. Att min rädsla inte är din rädsla gör mig inte dum eller löjlig, och detsamma gäller dig och din rädsla. Kanske är du rädd för något som jag är helt bekväm med, som att prata inför folk eller att gå till tandläkaren. Eller katter, trånga utrymmen, mörker eller något helt annat. Och visst kan rädslan vara irrationell, men det är helt okej. Att håna rädslor får dem bara att växa sig större och svartare och bita sig fast. Bättre då att acceptera dem och finnas till hands för stöd och pepp, så kanske den räddhågsne får kraft och mod nog att ta itu med dem. För det är ju mycket skönare att vara av med dem. ■



VÄGKRYSSET



SÄLJER PLATTON	KUSKAR RUNT	ENKELARE ESPE- RANTO	VAR VÄND MOT	LÄGGER SKYTTE	VERBALT HINDER	I DETTA RAPPET BLIR DET GENAST
LOTTJERNA I LIVET					ÄR UR TIDEN ENSTÄKA	
ÄR UNDER JORD				IHOP- LAPPAR		
STYFFAR PÅ	TRÖRER SIN PLATS	SVD OBRUTEN RÄD			SÖDER- GRÄNS SMÖRJER KRÄSET	
FRÄN			BRINK SOM			
ARBETAR MED LÄPER						
KORS- KINGEN 2025		TROPISK FRUKT MOT MITTEN	MOTIV	BEN- STRÄCK- ÅRE	LOKAL TRAFIK- FÖR- SKRIFT	VÄR- BLUMMA
HÄR VÄL ELISÄL					STÄRTER HÄR LÄSE- MÖRSEL- ROLL	SLAPP FATTA
OSTARIG				SAMFÄLLIG- HETS- FÖRENING		SOM NUMMER STYF
KLIRER I KASSAN		FÖR NÅGON TILL ALFABET			FÖR- BÄTTNAR FÖR LÖCKAR TILL KTS	LANT- MÄTERIET FÖR EN MAN TRÄ I
SPIKA FAST				TINAT'S POST OM POST		TRIPS VID VATTEN
						HÄR KOM FÖRST BAR
				FRÄM- LINGAR- FIENT- LIGHET		FÖRSTEN I AKTER
PRÄNTA IN		ÄR FRÄMMA SKOR ÄR UP I ROK			HÄLLBARA NTHETS- BYNA	FELLAG
INNEHÄV			UTBRYTT KLUBBAT UT		SKOFA	RETT FÖLL INFLYFANG SOMARE
				BRÖNN TRAFIK- VERKET		ÄMPERE
ÄMOLA					STORA LÄP KRUBBA	
		SAMLAR AKTIVA FULL FART		SARS PÅ RÄGGEN		
STEKEL FÖ- HÖTTAT					TRYCK- FEL	



Kryssa rätt - vinn en trisslott
Lös korsordet och tag sedan bokstäverna i de beige rutorna och pussla ihop ett ord som har med vägföreningar att göra.

TIPS - ordet är rubriken på en ämnessida i Vägopedia.
Skicka in "ordet" samt en bild på ditt helt ifyllda korsord senast 5 oktober till korsord@revriks.se och ange också namn och adress.

Av de inskickade rätta lösningarna drar vi tre vinnare som får varsin trisslott!

Vinnare i Vägkrysset 2/25
Benny Karlsson, Fjällbacka
Susann Gauffin, Ervalla
Lennart Lahti, Härnösand

	6				2			
5		7	9					
						7		
6	5							8
3	2		7	5				9
8				4				2
			1				9	
							2	7
	8		6	2				5



		7						9
5			4		1	2		
6						5	4	
		3			2		7	
9					4			
2								1
			3			7		5
		2		8		3		
			1		9		8	



			9		8	2		
								3
4		2					8	
		3						
5					4			
	7			2	6			
9	2		1				3	
	5			6			1	
			8	4				6



Text: Anders Lundell

Medlemsbegreppet – vem är medlem i en samfällighetsförening?

Medlemsbegreppet i en samfällighetsförening är faktiskt inte helt enkelt att förstå. En samfällighetsförening är ju inte som en idrottsklubb – något som en viss person kan söka medlemskap i – utan det är genom att äga en fastighet som man blir medlem.

För det första måste man vara medveten om att medlemsbegreppet i en samfällighetsförening utgår från fastigheter. Det är alltså fastigheterna som är medlemmar i föreningen, men medlemskapet företräds av fastigheternas ägare.

Vad är då en fastighet? Många människor tror att fastighet betyder hus men en "fastighet" är en "yta på marken" som någon eller några äger, det man mer allmänt brukar kalla för "en tomt". Eftersom fastigheter kan ägas av flera personer och en och samma person kan äga olika fastigheter tillsammans med olika personer använder man också begreppet ägarkonstellation, det vill säga en eller flera personer som äger en eller flera fastigheter med exakt samma ägarfördelning.

Det här är viktigt att förstå när det kommer till omröstning på en stämma eftersom det påverkar hur röster får användas och hur de ska räknas.

En annan speciell sak i en samfällighetsförening är att man aldrig behöver ansöka om medlemskap eller säga upp sitt medlemskap. Vid ägarbyte ändras egentligen enbart vem som har rätt att företräda fastigheten så säljaren har inget medlemskap som behöver sägas upp och köparen behöver inte ansöka om något. Det som dock inte sker automatiskt är att föreningen inte får någon information om ägarbytet om inte föreningen abonnerar på någon tjänst för detta. Det är därför bra att ha rutinen att säljaren meddelar styrelsen när kontrakt skrivits med ny ägare och lämnar namnen till styrelsen. ■



Uppgradera styrelsearbetet med Vägfas

En enklare vardag

Med nästan 20 års erfarenhet är Vägfas det självklara valet för samfälligheter som vill förenkla styrelsearbetet. Hantera allt från debiteringslängder, fakturor, bokföring, kallelser och medlemsinformation snabbt, enkelt och samlat i ett system. Varje månad sker uppdateringar från Lantmäteriet, såsom ägarbyten och adressändringar.

Varför Vägfas?

Vägfas är Sveriges största molnbaserade verktyg för vägföreningar och andra samfälligheter, med över 1300 kunder. Systemet ersätter papperspärmar, krångliga Excelfiler och förenklar överlämningar till nya ledamöter - vilket skapar bättre kontinuitet i styrelsearbetet och minskar personberoendet. Support finns tillgänglig alla vardagar.

Prova Vägfas gratis!

30-dagars provperiod med kostnadsfri genomgång via Microsoft Teams.

Nyhet: Bokföring

Nu kan styrelsen dessutom bokföra direkt i Vägfas – utan krångel eller mellanhänder. De nya bokföringsfunktionerna är integrerade i systemet – avskalat, effektivt och helt utan extra kostnad.



För mer information, besök vagfas.se eller ring oss på 08-502 761 03

LANTMÄTERIET
CERTIFIERAD ÅTERFÖRSÄLJARE

VÄGFAS



KURIOSA

I backspegeln



Antal medlemsföreningar i REV passerade 1000 år 1990, idag räknar vi in 13748 medlemsföreningar.

Under perioden 1990-2025 gavs handboken EVA-REV ut i tryckt form med ny upplaga ungefär vart 5:e år och såldes till medlemmarna. 2022 lanserades ersättaren Vågopedia som ingår kostnadsfritt i medlemskapet via hemsidan och uppdateras löpande.

2005 var ett 100-tal personer på förbundsstämma samt föredrag på 24-timmarskryssning med Viking Cinderella. 2025 hölls förbundsstämman vid Väg dagen i Örebro som hade cirka 400 deltagare.

I början på 1990-talet var Bulletinen en liten svartvit A5-skrift på 12-20 sidor. 2025 är Bulletinen i 4-färgstryck med 44-52 sidor.



Ändra styrelse

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

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.



Viktigt om du ringer

Ha alltid din förenings medlemsnummer till hands.

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 och hur skadeanmälan görs, allt om statligt bidrag och 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 Vågopedia, som lanserades under våren 2022. Vågopedia är en uppdaterad och förnyad onlineversion som ersätter vår tryckta EVA-REV. Fördelar med Vågopedia 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