



Bulletinen

Riksförbundet Enskilda Vägars medlemstidning

Nr 3 • 2014

TEMA:

Trafiksäkerhet

- Singelolyckor
- 4-hjulingsolyckor måste minska
- Väghållarens ansvar för trafikolyckor



Höstens kurser

Kurs för styrelseledamöter

i vägorganisationer

Checklista

**för ökad
trafiksäkerhet**

Vackert väder, skogsbrand och skyfall

Vädret har ju denna sommar under långa perioder visat sig från sin allra solvarmaste sida, vilket nog många med mig verkligen uppskattat. Men, tyvärr så har också många lokalt drabbats av naturens tristare sidor till följd av bränder och skyfallsregn. Den stora skogsbranden i Västmanland, vars brandrök kunde kännas vida omkring, var naturligtvis en stor katastrof för alla drabbade. När det gäller infrastrukturen i brandområdet, så har regeringen i mitten av augusti uppdragit åt Trafikverket att i en snabbutredning kartlägga skadorna som uppkommit på vägnätet. Eftersom en betydande del av det drabbade vägnätet är enskilt, har regeringen särskilt pekat på att en dialog skall föras med REV i saken. De drabbade enskilda väghållarna uppmanas därför att kontakta kansliet och berätta om skadorna, reparationsbehoven och era erfarenheter av branden.

I skrivande stund är det andra vägskador i fokus, bl.a. omfattande skador till följd av översvämningar lokalt i södra Värmland och i Skåne. Och dessförinnan var det stora lokala översvämningar i Halland. REV följer utvecklingen noga och bistår de drabbade med råd. Och även om ni inte behöver råd för väghållningen, hör gärna av er till kansliet och berätta om hur ni hanterat situationen. I detta nummer av Bulletin ges stort utrymme åt trafiksäkerhetsfrågor. Ur flera olika perspektiv belyses trafiksäkerhetsfrågorna och bl.a. ges goda råd hur ni kan arbeta med dessa frågor vid intervjun med förbundets egen expert Leif Kronkvist (s.16).

Avslutningsvis får jag passa på tillfället och puffa för vårens stora begivenhet inom den enskilda väghållningen – REV:s förbundsstämma i Borås den 14 mars 2015, med många intressanta seminarier och goda till-

fällen till erfarenhetsutbyten med likasinnade. Boka plats i almanackan redan nu och planera för ert deltagande – det kommer ge mersmak!

Uno Jakobsson
Ordförande



REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

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

Postgiro: 35 77 63-2 Bankgiro: 5528-1109

REV Bulletinen utkommer 4 nr per år med en upplaga på 12 000 ex.

Citera gärna Bulletinen - men ange källan.

Ansvarig utgivare: Uno Jakobsson

Produktion: Elanders Sverige AB

Form och original: Anni Sundquist/Elanders Sverige AB

Annonsbokningen: Jeanette Ericsson 035-15 36 73

Annonser: Kansliet08-20 27 50
REV tar inget ansvar för annonsörernas utlovade förpliktelser m m.

Kansliet har telefontid:

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

På kansliet finns

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

Valda funktionärer

Ordinarie:

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

Suppleanter:

Jan Ellström
Jenny Malmén
Claes Henckel
Ulf Lidesjö

Revisorer:

Eva Yng
Berndt Wiklander

Revisorssuppleant:

Ulf Crona

Valberedning:

Curt Carledeg, sammankallande,
Inger Strömberg och Bengt Larsson

Regionansvariga:

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

Omslagsfoto: Trafikverket

Foto där inget annat anges: Kansliets personal

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

Innehåll

TEMA TRAFIKSÄKERHET

- 4 Singelolyckor
- 8 4-hjulingsolyckorna måste minska
- 11 Många av plankorsningarna saknar skydd
- 14 Väghållarens ansvar för trafikolyckor
- 16 Checklista för ökad trafiksäkerhet
- 24 Thorstens kamp för ökad trafiksäkerhet har gett resultat
- 26 Enskilda vägar görs trafiksäkra

REVNYTT

- 19 Höstens kurser

JURIDIK OCH FÖRVALTNING

- 20 Hur göra med skrotbilen?
- 29 Mark- & miljööverdomstolen i nytt avgörande
- 30 Vatten- & avloppsprojekt



Singelolyckor

4



Hur göra med skrotbilen?

20



Vatten- & avloppsprojekt

30

Singelolyckor

dödar och skadar flest

Allt färre omkommer och skadas allvarligt i trafikolyckor på svenska vägar!

Det gäller även de enskilda vägarna, enligt statistik från Transportstyrelsen.

År 2007 omkom 36 personer i olyckor på enskilda vägar. 2012 och 2013 var antalet trafikdöda nere i färre än tio personer.

– Det enskilda vägnätet uppmärksammas sällan i trafiksäkerhetsarbetet, eftersom de flesta svåra olyckor inträffar på allmänna vägar. Men om Nollvisionen ska bli verklighet måste även olycksutvecklingen på enskilda vägar beaktas, konstaterar Leif Kronkvist, vägexpert hos Riksförbundet Enskilda Vägar.

Sedan 1997 är Nollvisionen den målbild som styr trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Enligt visionen är det oacceptabelt att människor dör eller skadas allvarligt i trafiken och på lång sikt ska antalet trafikdödade ner till noll. På 1960- och 70-talen förolyckades fler än 1 000 personer i trafiken varje år. Sedan dess har antalet döda stadigt minskat – trots att trafiken lika stadigt ökat. Det finns många orsaker till det. Bilarna har blivit säkrare, bilbältesanvändningen har ökat liksom medvetenheten om hastighetens betydelse. Därtill kommer säkrare gatu- och vägmiljöer som exempelvis fler mötesseparerade 2+1-vägar, cirkulationsplatser och förbättrade gång- och cykelbanor.

– Det är ett långsiktigt och systematiskt arbete av många aktörer som lett till denna gynnsamma trafiksäkerhetsutveckling. Det innebär att etappmålet om högst 220 omkomna i trafiken år 2020, som Riksdagen beslutade om år 2009, sannolikt kommer att nås, kommenterar Staffan Widlert, generaldirektör på Transportstyrelsen.

FÄRRE DÖR I TRAFIKEN

År 2013 omkom 260 personer i trafikolyckor på svenska vägar. Det är det lägsta antalet trafikdödade i modern tid. Under perioden 2009-2013 har antalet döda på svenska vägar minskat med nästan 30 procent. Det är inte bara på statliga och kommunala vägar som antalet omkomna minskat. Den

nedåtgående trenden under senare år är tydlig även på vägar med enskild förvaltning. Under perioden 2009-2013 minskade antalet döda på enskilda vägar med drygt 40 procent, från 16 till 9 omkomna. Även antalet olyckor på enskild väg som lett till svåra personskador visar en nedåtgående trend. Mellan 2009 och 2014 har de minskat med cirka 14 procent, visar Bulletinens undersökning.

– Det är naturligtvis glädjande att dödsolyckor och svåra olyckor minskar på de enskilda vägarna liksom på alla andra vägar, men det innebär inte att man kan slå sig till ro. Olycks kurvorna kan snabbt ta en annan vändning. Därför är det viktigt att trafiksäkerhetsfrågorna diskuteras och bevakas ute i vägförningarna, säger REV:s vägexpert Leif Kronkvist.

DÖDSOLYCKOR PÅ ENSKILDA VÄGAR

Med hjälp av statistiskt underlag från Transportstyrelsen och det så kallade STRADA-registret, som innehåller information om alla svåra trafikolyckor som inrapporterats av polis eller sjukvården, har Bulletin tagit fram några basfakta om trafikolyckor på det enskilda vägnätet under perioden 2009-2013. Under denna period omkom 61 personer i 58 trafikolyckor på enskild väg. Antalet trafikolyckor som ledde till svåra personskador uppgick till knappt 500 (se Fig. 1 sid 6). Mer än hälften av dödsolyckorna (57 procent) inträffade i dagsljus (se Fig. 2 sid 6) och de flesta inträffade i månaderna juli (22 procent) och september (16 procent, se Fig. 3 sid 6). 74 procent av dödsolyckorna inträffade på gatu-/vägsträcka, 9 % i korsning mellan två enskilda vägar och 5 % i plankorsningar där enskild väg korsar en järnväg (se Fig. 4 sid 6).

SINGELOLYCKOR DOMINERAR

Bulletinens undersökning visar att kollisionsoolyckor är betydligt ovanligare på enskilda vägar än på allmänna vägar. På de enskilda vägarna dominerar singelolyckorna och 60-70 procent av dödsolyckorna är ensamolyckor (se Fig. 5 sid 6).

– Att singelolyckorna dominerar så stort på det enskilda vägnätet är inte särskilt konstigt. De enskilda vägarna är lågtrafikerade och risken att stöta ihop med andra fordon således mindre. Men just detta faktum kan å andra sidan få vissa att köra både fortare och mindre uppmärksam och då kan olyckan lätt vara framme, säger Leif Kronkvist.

Enskilda vägar är ofta ganska smala och får man sladd är det lätt att åka av.



– De enskilda vägarnas sidoområden är många gånger inte lika förlåtande mot trafikanten som de allmänna vägarnas sidoområden. Det står träd och andra hinder nära vägen som gör att avåkningar kan få mycket svåra konsekvenser, säger Leif Kronkvist.

OLYCKOR MED FYRHJULINGAR ÖKAR

De flesta singelolyckor med dödlig utgång sker med personbil, men Bulletinens undersökning visar att singeldödsolyckor med terrängregistrerade fyrhjulingar numera är nästan lika vanliga på det enskilda vägnätet. Åren 2009-2013 inträffade 10 singeldödsolyckor med terränghjuling och ett trettiotal singelolyckor med svåra personskador som följd (se vidare artikel intill).

– Fyrhjulingar har blivit ett allt populärare fordon och allra populärast är de så kallade terränghjulingarna. Eftersom dessa bara får köras på enskild väg är det naturligt att olyckorna företrädesvis inträffar där. Utvecklingen är oroande. Något måste verkligen göras för att få ner antalet olyckor med den här typen av fordon, säger Leif Kronkvist.

PLANKORSNINGAR EN FARA

Även om singelolyckorna är den klart dominerande olyckstypen på det enskilda vägnätet inträffar även kollisionsolyckor med dödlig utgång. De ”trafikelement” som var inblandade i

flest dödsolyckor på de enskilda vägarna åren 2009-2013 var tåg och personbil (5 stycken) och personbil och fotgängare (3). Statistiken kommer inte som någon överraskning för Leif Kronkvist.

– Plankorsningarna på det enskilda vägnätet är ofta obevakade och saknar signaler. Det gör dem till ett säkerhetsproblem. Att oskyddade fotgängare lever farligt i trafiken är heller ingenting nytt, säger han.

Text: Johan A. Lundberg

Foto: Scanpix bildbyrå

Nollvisionen

Sedan 1997 är Nollvisionen vägledande för svenskt trafiksäkerhetsarbete. Det långsiktiga målet är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafikolyckor på svenska vägar (”inom vägtransportsystemet”) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Senare har det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet konkretiserats i nationella etappmål. Sedan 2009 gäller att:

- antalet döda i vägtrafik ska halveras mellan 2007 och 2020 och uppgå till högst 220 år 2020
- antalet allvarligt skadade ska reduceras med en fjärdedel och vara högst 4 000 år 2020.

**Fig. 1. Polisrapporterade trafikolyckor
– Enskilda vägar 2009-2013**

	Antal (snitt/år)	Döda (snitt/år)	Tot. döda i trafiken 2009-13	%
Dödsolyckor	58 (11,6)	61 (12,2)	1488	4
Allvarliga olyckor	497 (99,4)			
Lindriga olyckor	2020 (404)			
Uppgift saknas	30 (6)			

**Fig. 2. Vilken tid på dygnet inträffar dödsolyckor/
allvarliga olyckor?**

	Gryning/ Skymning	Dagsljus	Mörker	Okänt
Dödsolyckor	6 (10 %)	33 (57 %)	13 (23 %)	6 (10 %)
Allvarliga olyckor	54 (11 %)	289 (58 %)	111 (22 %)	43 (9 %)

**Fig. 3. Vilken månad på året inträffar
dödsolyckor/allvarliga**

Månad	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor
Januari	1 (2 %)	23 (4 %)
Februari	6 (10 %)	24 (5 %)
Mars	4 (7 %)	24 (5 %)
April	3 (5 %)	38 (8 %)
Maj	2 (3 %)	56 (11 %)
Juni	5 (9 %)	75 (15 %)
Juli	13 (22 %)	66 (13 %)
Augusti	4 (7 %)	55 (11 %)
September	9 (16 %)	43 (9 %)
Oktober	5 (9 %)	38 (8 %)
November	2 (3 %)	25 (5 %)
December	4 (7 %)	32 (6 %)

Fig. 4. I vilken vägmiljö inträffar olyckorna?

	Gata/vägsträcka	Vägmörkning	GC-väg/enskild väg	Gångbana/trottoar	Plankorsning	Övrigt/okänt
Dödsolyckor	43 (74 %)	5 (9 %)		-	3 (5 %)	7 (12 %)
Allvarliga olyckor	407 (81 %)	45 (9 %)	6 (1 %)	2 (0,4 %)	5 (1 %)	34 (7 %)

Fig. 5. Konflikttabell (visar olyckor mellan de två primära trafikelementen) Dödsolyckor

	Singel	Djur	Fotgängare	Cykel	Moped	MC	Personbil	Lastbil	Buss	Tåg	T-hjuling	Övrigt
Fotgängare												
Cykel	4											
Moped	3											
MC	3		1									
Personbil	13		3	1								
Lastbil	2		2					2				
Buss			1									
Tåg							5					
T-hjuling	10											
Övrigt	2		1				1					

Fig. 6. Konflikttabell (visar olyckor mellan de två primära trafikelementen) Allvarliga olyckor

	Singel	Djur	Fotgängare	Cykel	Moped	MC	Personbil	Lastbil	Buss	Tåg	T-hjuling	Övrigt
Fotgängare												
Cykel	9		2	2								
Moped	36	3	1	7	4							
MC	57		3			4						
Personbil	130	2	40	15	20	11	27					
Lastbil	14	1	5	2	1	1	12	4				
Buss	1		4	1			1					
Tåg					1		7	1				
T-hjuling	30						2				3	
Övrigt	21		4			2	1					

Har du bekymmer med din bro?



Vi utför reparationer av alla typer av broar i mälardalen samt Gästrikland och Dalarna. Stenvalvböar, betongbroar, samverkansbroar (stål med träöverbyggnad), plåtrummar och betongtrummar. Vi utför även olika typer av betongreparationer, bl a med sprutbetong.

Ring oss:

Kurt Johansson 070-322 55 59
eller Anders Wiik 070-625 71 90

Kurt: stabil.betong@mail.bktv.se
Anders: wiik.stabilbetong@gmail.com



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.


Pekuma

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

Vi säljer vägmärken

samt övrigt material för vägar.

Vi levererar över hela Sverige

SKYDDSAFAKTORN.SE

www.skyddsfaktorn.se

076-10 59 283

4-hjulingsolyckorna måste minska

Trafikverket presenterar strategi för ökad säkerhet

Allt fler skadas och dödas i trafikolyckor med fyrhjulingar. Det visar statistik från Transportstyrelsen och andra myndigheter.

Flertalet olyckor sker på det enskilda vägnätet. Nu har Trafikverket och

fjorton andra organisationer tagit fram en strategi för att höja säkerheten och få ner antalet olyckor.

– Vi är oroadе över den utveckling vi ser när det gäller fyrhjulingar, säger projektledare Jörgen Persson hos Trafikverket.



Terränghjulingen är en fyrhjuling som fått stor spridning, framför allt på landsbygden, där den används som arbetsfordon inom jord- och skogsbruk men också för persontransport och fritidskörning. Varje år nyregistreras ca 6-7 000 terränghjulingar och vid årsskiftet 2013/2014 fanns ca 76 000 registrerade terränghjulingar i Sverige. Till detta kan läggas cirka 25 000 fyrhjulingar som är registrerade som motorcykel.

Det som skiljer terränghjulingen från en fyrhjuling motorcykel är att de inte har några begränsningar på motorstyrka och effekt samt att de i princip inte får köras på allmän väg utan enbart på skogsvägar och enskilda vägar.

– Det är tillåtet att korsa allmän väg med en terränghjuling samt att befara en allmän väg en kortare sträcka om det av terrängskäl inte går att köra vid sidan av vägen, säger Jörgen Persson, projektledare hos Trafikverket.

RESPEKTERAR INTE KÖRREGLERNA

Sedan 2009 krävs särskilt förarbevis för att få köra terränghjuling, men effekten av det verkar begränsad. Antalet skadade och dödade i terränghjulingsolyckor visar en stigande ten-



dens. Till stor del beror det på att körreglerna för denna typ av fordon följs dåligt. Enligt Trafikverket inträffar fyra av tio dödsolyckor på allmän väg, där fordonen egentligen inte får köra. Många olyckor kan också relateras till en kombination av för hög hastighet och påverkan av alkohol. Fler än sex av tio förare i dödsolyckor med fyrhjuling var alkoholpåverkade och flera var kraftigt påverkade.

– Det är uppenbart att respekten för alkoholreglerna är sämre vid körning av terränghjuling. Möjligen hänger det samman med att fordonen ofta körs på småvägar och enskilda vägar där risken att åka fast är liten, säger Jörgen Persson.

INGA LEKSAKER FÖR BARN

För att få ta förarbevis för terränghjuling måste man vara 16 år. Men flera som förolyckats och skadats i olyckor med terränghjuling under senare år är barn under 15 år, som själva



kört fordonen. Tidigare i år omkom exempelvis två småflickor under tio år sedan de vält med fyrhjulingar.

– Det är fruktansvärt. Vissa tror att terränghjulingar är leksaker, men det är de absolut inte. Motorerna är alldeles för kraftfulla och maskinerna alldeles för tunga. Barn och terränghjulingar hör inte ihop. Terränghjulingar är relativt instabila fordon. Det sker påfallande många våldolyckor. Sju av tio som omkommer har gjort det i en olycka där fyrhjulingen vält, säger Jörgen Persson.

MÅNGA KÖR HJÄMLÖST

– MEN SNART ÄNDRAS REGLERNA

Bland förare av terränghjulingar slarvas det också med personlig skyddsutrustning. Många kör utan hjälm trots att huvudskador står för mer än hälften av de dödliga skadorna när olyckan är framme. I dag är det inte ett lagstadgat krav att ha

hjälm när man kör terränghjuling, men det är förmodligen bara en tidsfråga innan det blir det. Transportstyrelsen har under 2013 föreslagit regeringen att införa krav på skyddshjälm.

– I den strategi för att minska olyckorna med fyrhjulingar, som Trafikverket i samverkan med Transportstyrelsen och andra myndigheter och organisationer tagit fram, är införande av hjälmtvång en av de föreslagna åtgärderna, säger Jörgen Persson, som varit projektledare för framtagandet av strategidokumentet ”Ökad säkerhet på fyrhjulingar”.

STRATEGI FÖR ÖKAD SÄKERHET

Dokumentet innehåller flera förslag till åtgärder. Bland annat konstateras det att säkerheten skulle öka om terränghjulingarna byggdes så att de blev stabilare samt utrustades med stötskydd och nödlarmssystem.

– Många gånger inträffar olyckorna på ensliga och ibland otillgängliga ställen ute i naturen och då är det bra att kunna påkalla hjälp, säger Jörgen Persson.

Eftersom många allvarliga olyckor är alkoholrelaterade skulle det kunna vara en idé att utrusta terränghjulingarna med alkoholås. Jörgen Persson konstaterar också att en viktig åtgärd i nuläget är att vässa och förbättra informationen om vilka körregler som gäller för olika typer av fyrhjulingar i Sverige.

– Kunskapen om vilka regler som gäller för fyrhjulingar måste bli bättre. Eftersom reglerna varierar för olika typer av fyrhjulingar råder det i dag viss förvirring hos användare och försäljare. Även regelverket kan upplevas som komplext och ottydligt i vissa avseenden, säger Jörgen Persson.

Dokumentet ”Ökad säkerhet på fyrhjulingar, gemensam strategi 2014-2020”, har tagits fram av Trafikverket i samverkan med Arbetsmiljöverket, ATV Leverantörernas förening, Lantbrukarnas Riksförbund, ATV Sweden, Konsumentverket, Svenska ATV Föreningen, Säker Skog, Sveriges Terränghjulingsutbildares Riksorganisation, Lantbrukets Arbetsmiljökommitté, Svenska Trafikförsäkringsföreningen och Transportstyrelsen.

Dokumentet kan laddas ner från www.trafikverket.se/PageFiles/147302/strategi_fyrhjuling_2013.pdf

HUR FORT FÅR MAN KÖRA?

Exempelvis verkar det råda oklarhet om vilka hastighetsregler som gäller för terränghjulingar. Enligt Trafikverkets broschyr "Vårt att veta om fyrhjulingar" från år 2010 får terränghjulingar köras så fort som den enskilda vägens hastighetsbegränsning tillåter. Men enligt Jörgen Persson är detta inte rätt. Huvudregeln är att en terränghjuling aldrig får köra fortare än 20 km/tim.

– Några avgjorda rättsfall har tydliggjort vad det är som gäller. Det spelar ingen roll om den enskilda vägen är skyltad för 50 eller 70 km/tim, terränghjulingen får ändå inte köras med högre hastighet än 20 km/tim. Endast på enskilda vägar som kantas av enstaka fastigheter och bara används av allmänheten i liten omfattning gäller vägens hastighetsbegränsning, säger Jörgen Persson.

VAD KAN ENSKILDA VÄGHÅLLARE GÖRA?

Efter personbilar är terränghjulingar det fordon som är inblandat i flest dödsolyckor på det enskilda vägnätet i Sverige. Det visar den undersökning av trafikolyckor under perioden 2009 – 2013 som Bulletinen har gjort och som redovisas på sid 6. Vad kan landets enskilda väghållare göra för att minska olyckorna? Kan de göra något och bör de göra något?

– Det är bra om vägföreningar gör tydligt att terränghjulingar inte får köra fortare än 20 km/tim. Skulle förarna av terränghjulingar respektera den regeln skulle olyckorna bli färre och konsekvenserna av de olyckor som inträffade bli lindrigare. Många medlemmar i vägföreningar kör säkert fyrhjuling och därför kan det vara lämpligt att förtydliga vilka regler som gäller på föreningarnas hemsidor och vid stämmor.

Jörgen Persson framhåller i sammanhanget att en traktorregistrerad fyrhjuling många gånger kan vara ett bra alternativ till terränghjuling.

– Traktorregistrerade fyrhjulingar får framföras på alla vägar. De har full effekt men en hastighetsbegränsning på 40 km/tim. Om en ovan förare lånar traktorn är hastighetsbegränsningen en fördel ur ett säkerhetsperspektiv.

REV ÄR VÄLKOMNA

De flesta olyckor med terränghjulingar inträffar på det enskilda vägnätet. Trots det har Riksförbundet Enskilda Vägar, som organiserar fler än 10 000 av landets enskilda väghållare, inte fått vara med i framtagandet av den strategi för att få ner olyckorna som Trafikverket initierat. Hur kommer det sig?

– Femton olika organisationer och myndigheter har varit involverade i framtagandet av strategin som man ska se som version 1.0. Men det finns all anledning att fundera på om flera organisationer ska involveras i arbetet framöver.

Vill man öka kunskapen om regelverket kanske information genom vägföreningar kan vara en idé?

– Absolut. Om Riksförbundet Enskilda Vägar vill engagera sig i arbete för ökad säkerhet med fyrhjulingar kommer det att finnas möjlighet att ansluta, säger Jörgen Persson.

Text: Johan A. Lundberg

Foto: Scanpix bildbyrå

ÖKAD TRAFIKSÄKERHET

Pla stic produkter

ETT FAMILJEFÖRETAG SEDAN 1963 MED STORT UTBUD

316:-



SIDOMARKERINGAR

060 CM
1695:-



SPEGLAR

495:-



VÄGSKYLTA



1 Meter
895:-

PP FARTHINDER



Alla priser är exkl moms och frakt.

Stort utbud, Kontakta oss:

tel: 0703 888 883

mail: order@farthinder.net

Pla stic produkter

tel: 0708 445 343

webb: www.plapro.se



Abetong BroSystem™

– snabbt, smart och tryggt

Abetong BroSystem™ är ett genomtänkt och standardiserat system för planskilda korsningar att användas vid bro- och tunnelbyggen. Det kan även användas vid cykel och vandringsleder samt som kulvert för avlopps- och dagvatten där utrymmet är begränsat och måste dimensioneras för trafiklast. Vid leverans av Abetong BroSystem™ ingår konstruktion, tillverkning, transport och montage. Dessutom får du tillgång till hela Abetongs kunskap och erfarenhet.

Läs mer om oss och vår passion för det vi gör på abetong.se

ABETONG

HEIDELBERGCEMENT Group

www.abetong.se | 0470-965 00



Många plankorsningar saknar skydd

Plankorsningar är fortfarande en säkerhetsrisk och en dödsfälla. Det visar statistik som tagits fram av Trafikverket.

Mellan åren 2008 och 2013 dog 63 personer i plankorsningar. Minst 21 av dem förolyckades i plankorsningar på enskild väg.

Bulletinen har undersökt vilka skyddsanordningar som finns vid 2 843 plankorsningar på det enskilda vägnätet som trafikeras av motorfordon.

Varje år omkommer och skadas människor i plankorsningar mellan väg och järnväg. Under perioden 2008 – 2013 omkom 63 personer, varav 21 dog i plankorsningar på enskilda vägar. De flesta som omkommer i tågrelaterade olyckor är människor som bestämt sig för att ta sitt liv. Självmord ligger även bakom många av dödsfallen som inträffar i plankorsningar.

– Av de 21 personer som omkom i plankorsningar på det enskilda vägnätet under perioden 2008-2013 bedöms 8 vara självmord och 12 rena olyckor. En har inte kunnat kategoriseras med säkerhet, säger Helena Rådbo, som är nationell samordnare hos Trafikverket med ansvar för bland annat säkerheten vid plankorsningar.

Hon är för närvarande mitt uppe i arbetet med att ta fram en strategi för hur säkerheten ska höjas och dödsolyckorna i plankorsningar minskas i framtiden.

– Även om det numera dör relativt få människor i plankorsningsolyckor är varje dödsfall ett för mycket. Dessutom är plankorsningar en känslig punkt. Om ett persontåg kolliderar med en bil i plankorsning kan tåget spåra ur och då kan följderna bli katastrofala. Därför är det viktigt att vi jobbar med frågan, säger hon.

DIMMA OCH SOLSKEN

De flesta som omkommer i plankorsningar är gående som struntar i bommar och andra varningssystem. Av 13 personer som omkom i plankorsningar 2013 var 9 fotgängare, tre satt i bil och en person körde fyrhjuling. Två av kollisionerna som ledde till dödsfall inträffade i plankorsningar på enskild väg. I Dalarna dog en 12-årig pojke när han körde över en korsning med fyrhjuling och utanför Oskarshamn avled två personer i bil sedan de överraskats av tåget. De två korsningarna saknade, liksom flertalet plankorsningar på det enskilda vägnätet, bommar eller mer avancerade ljud- och ljussignaler. Plankorsningen på grusvägen utanför Oskarshamn var skyltad med kryss- och stoppmärke, men vid olyckstillfället rådde tätt dimma, vilket kan ha gjort att bilföraren inte uppfattade skyltarna. Olyckan i Dalarna inträffade i en plankorsning med så kallad enkel ljussignal. En sådan ljussignal lyser med stadigt

vitt sken och släcks endast när ett tåg närmar sig korsningen. Möjligen kan det skarpa solskenet ha skapat reflexer som gjorde att pojken på fyrhjulingen uppfattade att signalen lyste och därför körde över utan att titta sig ordentligt omkring, konstaterar Trafikverket i en utredning av olyckan.

SVÅRTOLKAD LJUSSIGNAL KAN BYTAS UT

Enligt Trafikverkets vägledande dokument för hur plankorsningar ska vara utformade, BVH 701, får enkel ljussignal inte användas på allmänna vägar utan enbart på enskilda vägar som trafikerar av några få fastighetsägare, som är förtroga med hur signalen fungerar. Det faktum att den lyser när man får köra och är släckt när man inte får passera korsningen kan upplevas som förvirrande, medger Helena Rådbo.

– Det förs diskussioner om den enkla ljussignalen är ett viktigt skydd eller inte men det finns i dagsläget inga beslut att ta bort dem eller ersätta dem med annat skydd.

Vad som är vettiga varnings- och skyddssystem vid olika plankorsningar på det enskilda vägnätet varierar från fall till fall.

– Avgörande för nivån på skyddet är mängden tåg- och vägtrafik på platsen samt flödet av gående som passerar, säger Helena Rådbo.

MÅNGA PLANKORSNINGAR HAR DÅLIGT SKYDD

Bulletinen har undersökt vilka skyddsanordningar som finns vid 2 843 plankorsningar på det enskilda vägnätet som trafikerar av motorfordon. Den visar att 30 procent av korsningarna har högsta säkerhetsnivån och är utrustade med hel- eller halvbom. I särskilt riskfyllda miljöer har korsningarna ibland ytterligare säkerhetshöjande teknik, som exempelvis detektorer. 30 procent av plankorsningarna har enbart kryssmärke eller kryssmärke och stoppmärke som varning. 10 procent av korsningarna har mer avancerade ljus- och/eller ljudsignaler och 4 procent har enkel ljussignal med eller utan kryssmärke. 25 procent av korsningarna saknar helt skydd eller varningsanordningar i form av skyltar och signaler.

De tusentals plankorsningarna på det enskilda vägnätet är i många fall gamla anläggningar. Enligt Leif Kronkvist på Riksförbundet Enskilda Vägar är det åtskilliga plankorsningar som skulle behöva förbättrat skydd för att minska olycksriskerna.

– Förändringar i närmiljön kring en plankorsning uppmärksammas inte alltid. Om någon börjar stycka tomter och det växer upp ett nytt sommarstugeområde i närheten kan ju trafiken i en korsning öka högst påtagligt jämfört med tidigare. Då är det viktigt att också plankorsningens säkerhet ses över. Det är det också om tågtrafiken ökar på sträckan där korsningen ligger eller tågen börjar rulla i högre hastighet, säger han.

TRAFIKVERKET HÄNGER INTE MED

Helena Rådbo håller med om att det är en stor utmaning för Trafikverket att ha koll på de förändringar i trafiksituationen som kan ske vid de många plankorsningar som myndigheten förvaltar och att anpassa skyddsnivån efter det. Hon erinrar också om att resurserna för insatser i plankorsningar är begränsade.

– Det är inte lätt att prioritera var man ska göra insatser, men ofta försöker vi samordna insatser i plankorsningar med andra underhållsinsatser på banan. Det blir mer kostnadseffektivt. Men om det finns ett akut behov av förstärkt säkerhet på grund av exempelvis ändrade trafikflöden är vi glada att få rapport om det.

**Om man är medlem eller sitter i styrelsen för en vägför-
ening och anser att säkerheten i en plankorsning på den
enskilda vägen borde förbättras – till vem vänder man sig
då?**

– Vi håller på att se över rutinerna för detta, men i dag gäller följande: är det fel på säkerhetsanordningarna kan man ringa det telefonnummer som finns på kryssmärkets baksida. I annat fall ringer man Trafikverkets kundtjänst. Vid olycka ringer man larmnummer 112, svarar Helena Rådbo.

Text: Johan A. Lundberg

Foto: Anders Lundell

VÄGSKYDD I 2 842 PLANKORSNINGAR PÅ ENSKILT VÄGNÄT MED BILTRAFIK

VÄGSKYDD	ANTAL	%
Kryssmärke med eller utan stoppmärke	850	30
Inget skydd	719	25
Halvbom	516	18
Helbom	340	12
Ljus- och ljudsignal	275	10
Enkel ljussignal	111	4
Gångfälla	21	0,7
Övrigt	10	0,3
Summa:	2 842	100

Källa: Trafikverket, plk-webb.

VÄGSKYDD I PLANKORSNINGAR PÅ ENSKILD VÄG DÄR DÖDSOLYCKOR INTRÄFFADE 2008-2013.

Under perioden 2008 – 2013 omkom 21 personer i plankorsningar på det enskilda vägnätet. Vilka skyddsanordningar som fanns vid plankorsningarna där dödsfallen inträffade framgår av nedanstående tabell.

VÄGSKYDD	ANTAL
Kryssmärke med eller utan stoppmärke	9
Helbom	7
Halvbom	2
Enkel ljussignal	2
Ljud- och ljussignal	1
Inget skydd	0
SUMMA:	21

Källa: Helena Rådbo, Trafikverket.

REV STÄLLER KRAV PÅ ÖKAD SÄKERHET

Eftersom det finns flera tusen plankorsningar på det enskilda vägnätet är säkerheten kring dessa en viktig fråga för Riksförbundet Enskilda Vägar, REV

– Många medlemsföreningar upplever att de har dåligt skyddade plankorsningar. Därför driver vi den här frågan gentemot Trafikverket och andra berörda myndigheter, säger Christer Ångström som sitter i REVs styrelse.

Riksförbundet Enskilda Vägar deltar bland annat i GNS Järnväg – ett forum som arbetar med säkerhetsfrågor på och kring järnvägstrafiken.

– GNS står för Gruppen för Nationell Samverkan. I arbetet deltar representanter från Trafikverket, Transportstyrelsen, samt företag och organisationer som arbetar med eller har anknytning till järnvägen på olika sätt. Säkerheten vid plan-

korsningar är ett av flera förbättringsområden som gruppen fokuserar på, säger Christer Ångström

Han är tillsammans med Leif Kronkvist REVs representer i gruppen.

Christer Ångström konstaterar att REVs viktigaste krav på Trafikverket och andra banägare när det gäller plankorsningar på det enskilda vägnätet är följande:

- Samtliga plankorsningar som trafikerar av tåg i högre hastigheter byggs bort
- Bättre kontroll/tillsyn av varningsmärken
- Tidig dialog med vägföreningarna vid ombyggnationer
- Samarbeta med REV för informationsinsatser
- Enhetligt signalsystem för såväl allmänna som enskilda vägar vid plankorsningar.

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

Lindhés Advokatbyrå AB

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

info@lindhes.se • www.lindhes.se



Riddarg. 35-37
114 57 Stockholm



Tel 08 -
723 15 00

I samarbete med REV
sedan 1968

HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter



VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTAR
RÅGÅNGSSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL
SNÖKÄPPAR & SANDLÅDOR M.M.

Beställ vår broschyr!

Tel. 0345-109 70, Fax. 0345-172 70
E-post: info@hyltebruksskylt.se, hemsida: www.hyltebruksskylt.se



FARTHINDER • SKYLtar AVSTÄNGNINGSMATERIAL • SPEGLAR

och mycket mer till din förening!

Ring oss på 031-99 70 90



Väghållarens ansvar för...

Enskilda väghållare kan ställas till ansvar för olyckor som inträffar på deras vägar och få betala skadestånd till dem som drabbas.

Det finns det flera exempel på.

– Men har föreningen tydliga regler och rutiner för hur vägarna ska skötas och underhållas och följer dessa är föreningen och dess styrelse i princip skyddad, säger advokat Uno Jakobsson, ordförande i REV.

”Den som uppsåtligt eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada ska ersätta skadan”.

Så lyder portalparagrafen i skadeståndslagen som reglerar alla typer av skadeståndsärenden.

– Det är en paragraf som alla svenskar borde känna till och som väl egentligen bara uttrycker vad de flesta av oss anser vara sunt förnuft, säger Uno Jakobsson.

Han får ofta frågor från oroliga styrelseledamöter i vägföreningar som undrar om de kan ställas till svars och bli skadeståndsskyldiga om det inträffar olyckor på deras vägnät.

– Svaret på frågan hittar man i skadeståndslagens portalparagraf. En vägförening och dess styrelse kan ställas till svars och bli ersättningsskyldiga om de uppsåtligt eller genom vårdslöshet, försumlighet, vållar en skada, säger Uno Jakobsson.

Ingen enskild väghållare torde med avsikt vilja förorsaka olyckor på sina vägar, så när väg- och samfällighetsföreningar får betala skadestånd beror det på att de – i lagens mening – varit vårdslösa.

– Man har antingen utfört åtgärder i vägmiljön, men gjort det på ett klantigt sätt, eller underlåtit att vidta åtgärder som borde ha gjorts för att undvika en olycka. I det förstnämnda fallet kan det handla om felaktigt anlagda farthinder, i det sistnämnda om exempelvis bristfällig utmärkning av trafikfarliga hål och skador i körbanan, säger Uno Jakobsson.

AVGÖRS FRÅN FALL TILL FALL

Exakt vad som ska betraktas som vårdslöshet i väghållningssammanhang är inte självklart. Det beror på många

olika faktorer och omständigheter och måste bedömas från fall till fall.

– Skuldfrågan kan många gånger vara vansklig att reda ut – även för juridiken. I vissa fall där ärenden gått vidare till domstol har tingsrätt och hovrätt kommit till helt olika slutsatser, säger Uno Jakobsson.

Han betonar dock att enskilda väghållare som har fastlagda regler och rutiner för hur deras vägar ska skötas och underhållas löper liten risk att få bära hundhuvudet om det inträffar olyckor.

– I de allra flesta fall är det trafikanten eller trafikanterna som är inblandade i en olycka som hamnar i fokus. Trafikanten ska ju anpassa körsätt och hastighet till vägens beskaffenhet och till den rådande situationen vad gäller exempelvis väglag, väderlek etc. Det är ovanligt att väghållaren hamnar i fokus. Ser man till att vägen är framkomlig och följer principen att märka ut och varna för skador i körbanan samt ser till att åtgärda skadorna i rimlig tid är det liten risk att man fällt för vårdslöshet, säger Uno Jakobsson.

SKADESTÅND PÅ GRUND AV HALKA

Många skadeståndsanspråk som riktas mot enskilda väghållare beror på olyckor som inträffar på hala vintervägar. Bakom anmälningarna står bilförare som slirat av vägen eller ännu oftare fotgängare som halkat och slagit sig. De upplever att halkbekämpningen varit otillräcklig och kräver skadestånd.

– Men om föreningen ska betala eller bestrida skadeståndsanspråken måste avgöras från fall till fall, säger Uno Jakobsson.

Det är inte alltid lätt att avgöra, men rättspraxis kan dock ge viss vägledning om hur domstolarna ser på saken. När en kvinna stämde en väghållare efter att ha halkat och skadat sig på en isfläck tilldömdes hon inget skadestånd av tingsrätten. Domstolen konstaterade visserligen att vägbanan varit mer än lovligt hal vid olyckstillfället, men menade samtidigt att väghållaren inte avvikit från den standard som lagts fast för snöröjning, halkbekämpning och beredskap. Eftersom det inte heller fanns anledning för väghållaren att särskilt uppmärksamma olycksplatsen ur halkrisksynpunkt friades väghållaren från anklagelsen om vårdslöshet.

– Det här rättsfallet visar vikten av att man som enskild väghållare har bestämda regler och riktlinjer för hur vägarna

”Den som uppsåtligt eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada ska ersätta skadan.”

...trafikolyckor

ska skötas vintertid. Följer man sedan dessa regler har man minskat risken att fällas för försumlighet. Allra bäst är det om standardnivån för vinterväghållningen beslutas på en stämma, säger Uno Jakobsson.

MÄNGDEN TRAFIK AVGÖR LÄMPLIG STANDARDNIVÅ

Vilken standardnivå enskilda väghållare bör ha på vinterväghållningen för att slippa bli anklagade för vårdslöshet går inte att säga generellt med någon exakthet. Det beror på många olika faktorer som hur mycket trafik som går på vägen, om den betjänar fastboende eller fritidsboende, tätort eller landsbygd, om den ligger i södra eller norra Sverige o s v. I norra Sverige finns det exempelvis föreningar som medvetet väljer att avstå sandning av hela eller del av vägen för att man ska kunna ta sig fram med spark.

– Det kan vara helt i sin ordning att på så sätt möjliggöra för den sortens trafik, men föreningen bör låta stämman bestämma om man skall ha det på det viset, säger Uno Jakobsson.

Generellt kan man dock säga att ju mer trafik som går på vägen, desto högre krav ställs det på beredskap och vinterväghållningsinsatser.

– Rättspraxis visar också att vägföreningar bör se till att samordna snöröjning och halkbekämpning. Ibland leder plogning av en väg till försämrade friktion. Då är det viktigt att sandningsinsats sker därefter. Dröjer man för länge

med åtgärden kan man bli fälld för vårdslöshet, säger Uno Jakobsson.

Han tillägger dock att medlemmar i REV har en särskild ansvarsförsäkring, som träder i kraft när föreningen eller en enskild styrelseledamot får skadeståndsanspråk riktade mot sig (se ruta nedan).

– Det är en viktig medlemsförmån, säger han.

MEDLEMMARNA AVGÖR

En enskild väghållares uppgift är att se till att vägen är framkomlig på ett trafiksäkert sätt. Men hur stort ansvar för trafiksäkerheten bör enskilda väghållare ta egentligen? Är det exempelvis rimligt att vägföreningar bekostar ombyggnader av farliga vägsträckor och avsätter resurser på att skapa mer förlåtande sidoområden kring vägen?

– Vad som är rimligt och inte rimligt bestäms till största delen av vägföreningens medlemmar. Från REV:s sida propagenderar vi för att fler enskilda väghållare ska kunna få bidrag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sina vägar. I dag är det endst kommunala väghållare och enskilda väghållare med statsbidrag som kan få den typen av stöd från Trafikverket. I den mån Staten tillhandahåller resurser till gagn för en mer trafiksäker vägmiljö anser vi att möjligheten till förbättringar borde omfatta alla väghållare, säger Uno Jakobsson.

Text: Johan A. Lundberg

Foto: Scanpix bildbyrå

REV-FÖRSÄKRING SKYDDAR FÖRENINGEN OCH DESS STYRELSE

Om enskilda väghållare gör fel eller agerar försumligt kan föreningen eller dess styrelseledamöter bli skadeståndsskyldiga om det inträffar en olycka.

Men medlemmar i REV har per automatik en ansvarsförsäkring som skyddar föreningen och dess styrelseledamöter vid eventuella skadeståndsanspråk riktade mot föreningen.

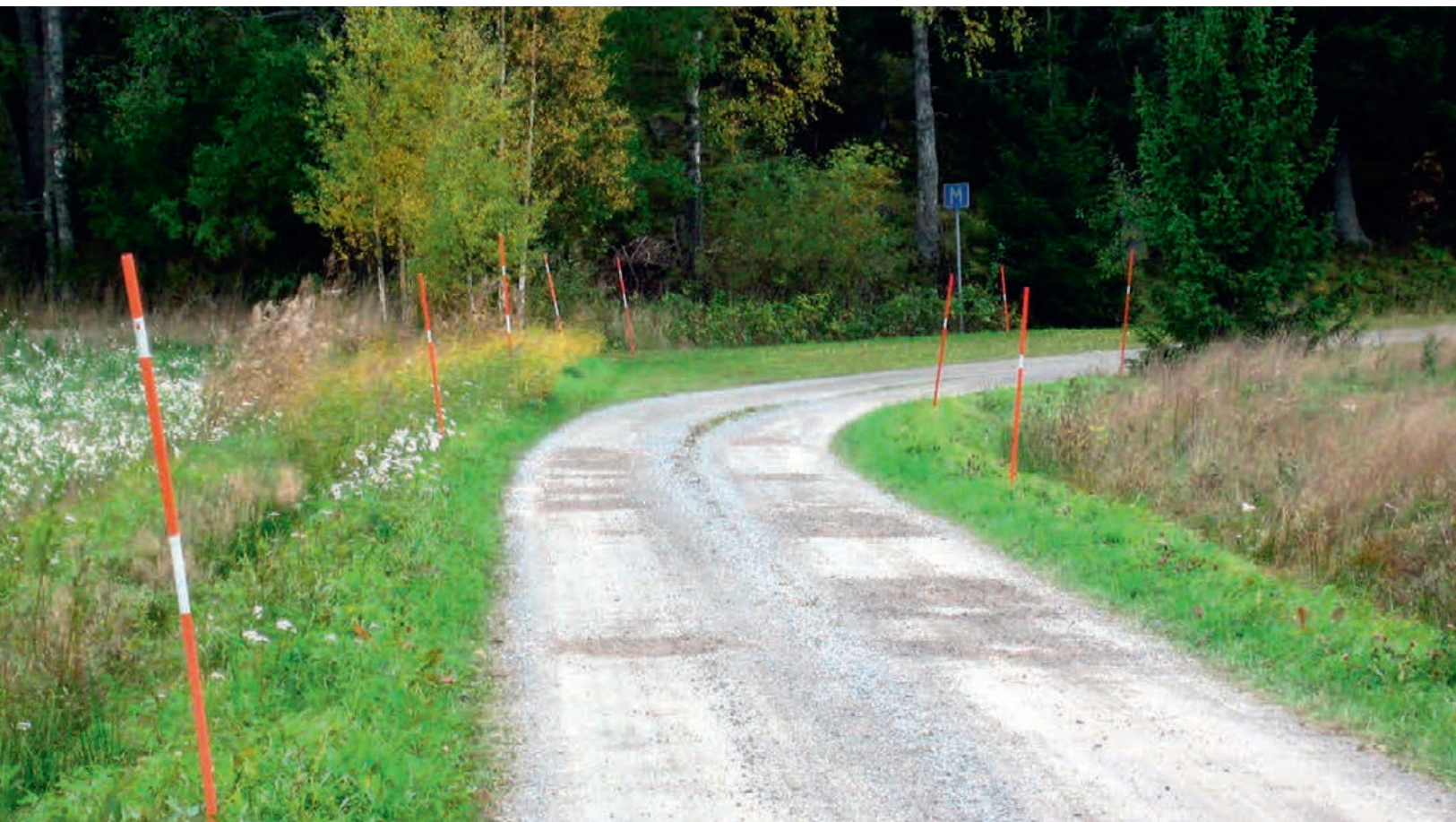
Så här fungerar försäkringen i stora drag:

När någon kräver ersättning för skada ska medlemsföreningen göra en skadeanmälan till REV:s kansli, som i sin tur vidarebefordrar den till försäkringsbolaget.

Försäkringsbolaget, Svedea Specialförsäkring, övertar all vidare handläggning av ärendet och utreder skuldförhållanden, för föreningens talan vid en eventuell rättegång samt utbetalar eventuell ersättning om föreningen anses ansvarig för den inträffade skadan. Föreningens självrisk är 4000 kr.

Checklista

för ökad trafiksäkerhet



Med hjälp av REVs vägtekniker Leif Kronkvist har Bulletinen listat några viktiga punkter för ökad trafiksäkerhet på enskilda vägar.

SNABBA ÅTGÄRDER

Vägföreningen har ett ansvar för att de vägar som förvaltas är i bra och trafiksäkert skick. Det betyder exempelvis att akuta skador och brister på vägbanan och andra väganordningar som äventyrar trafiksäkerheten ska märkas ut och åtgärdas så fort som möjligt – och naturligtvis helst innan någon skada inträffar på trafikanter eller fordon. Om detta inte sker kan väghållaren fällas för försumlighet och bli skadeståndsskyldig.

REGELBUNDEN TILLSYN AV VÄGNÄTET

För att snabbare kunna upptäcka akuta brister och skador i vägmiljön är det bra om det finns rutiner för regelbunden tillsyn av vägnätet. Hur ofta vägnätet ska inspekteras bestämmer föreningen själv, men ju högre trafikintensitet och tillåten hastighet vägen har, desto oftare bör tillsyn ske. I samband med extrema väderlägen som stormar, skyfall etc kan det dessutom krävas extra inspektioner.

Om föreningen förvaltar ett större vägnät är det lämpligt att ha en eller ett par personer som utövar den regelbundna tillsynen. Det kan vara någon i styrelsen, en medlem eller en arvoderad vägfogde. Även om föreningen förvaltar ett mindre vägnät med liten extern trafik är det klokt att ha en driftansvarig som medlemmar kan vända sig till om de upptäcker säkerhetsbrister som snabbt behöver åtgärdas. Finns tydliga rutiner för hur skadeanmälningar ska göras undviker föreningen att ärenden hamnar mellan stolar. Därmed minskar också risken för att föreningen ska kunna ställas till svars för att ha försummat sitt väghållningsansvar.

LÅNGSIKTIG PLAN FÖR DRIFT OCH UNDERHÅLL

En välskött väg är en säkrare väg. Av det skälet bör vägföreningar ha långsiktiga planer för drift och underhåll av det vägnät som förvaltas. Genom att agera proaktivt kan föreningen exempelvis förebygga vissa akuta skador som kan påverka framkomlighet och säkerhet. En långsiktig plan, baserad på årligt återkommande inventeringar, är också till god hjälp när styrelsen ska prioritera mellan olika insatser, som att exempelvis sätta upp ett staket utmed en vägsträcka med brant dike, byta ut en gammal dålig vägtrumma eller någonting annat.

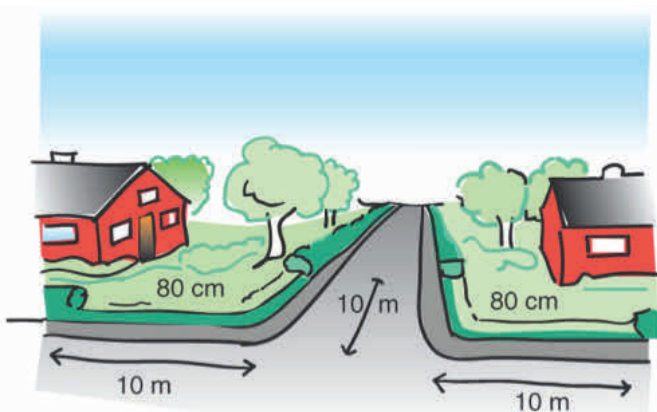
GRUS ELLER ASFALT?

Är asfaltvägar säkrare än grusvägar? Ja, det anser experterna. En belagd väg har vanligtvis högre friktion än en grusväg. På enskilda vägar med högre tillåten hastighet är asfalt följaktligen att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är lättare att få sladd på grusvägar och på våren när tjälen börjar släppa kan grusvägar bli ”hala”.

SLÅTTER OCH SIKTRÖJNING

Bra siktförhållanden är mycket viktigt för trafiksäkerheten. Det gäller inte minst på de enskilda vägarna, som ute på landsbygden ofta är smala och kurviga och i tätbebyggda områden kan innehålla många små korsningar.

För att åstadkomma och vidmakthålla goda siktförhållanden måste växtlighet utefter vägarna kontinuerligt hållas efter. Vägområdet – det vill säga vägbana, dike och slänt – ska slåttras och röjas från buskar, sly och träd. Ibland kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt uppstå behov av siktförbättrande åtgärder även på mark utanför det direkta vägområdet. Innan föreningen börjar röja sly eller ta ner träd utanför vägområdet måste styrelsen dock kontrollera om man har rätt därtill. Om rätten finns och i vilken utsträckning den får utövas framgår i så fall av föreningens anläggningsbeslut.



I korsningar på bostadsgator där trafiken kan förväntas hålla lägre hastighet än 50km/tim, bör i en sikttriangel med 10 m sida, häckar och annan växtlighet eller föremål vara högst 80 cm höga.

Det bör understrykas att föreningen aldrig får ta bort vegetation på tomtmark som gränsar till vägområdet, även om denna upplevs som trafikfarlig. I sådana fall bör tomtägaren kontaktas och uppmanas att ta bort den siktskymmande vegetationen. Enligt Plan- och Bygglagen är tomtägare skyldiga att sköta tomten så att det inte uppstår betydande olägenhet för angränsande trafik. Om vegetation från tomt tränger in i eller hänger ut över vägområdet äger dock föreningen rätt att beskära kvistar och grenar fram till tomtgränsen. Det åligger alltid väghållaren att se till att den fria höjden över körbanan är minst 4,6 meter och över gång- och cykelbana minst 3 meter.

I småhus- och villaområden gränsar tomterna ofta direkt till vägområdet. I vägkorsningar och vid tomtutfarter uppstår ofta siktproblem när tomterna kringgärdas av högre häckar, buskage eller staket. För att minska risken för olyckor rekommenderar många vägföreningar sina medlemmar att beskära häckar och buskage så att det skapas så kallade sikttrianglar invid korsningar och utfarter. Men rekommendationerna följs långt ifrån alltid eftersom många tomtägare prioriterar det egna insynsskyddet framför den allmänna trafiksäkerheten. Inom detaljplanlagt område finns en möjlighet för byggnadsnämnden i kommunen, att agera i enlighet med bestämmelser i Plan- och Bygglagen (8 kap 15 § respektive 11 kap 22 §), som ger nämnden rätt att förelägga fastighetsägare, att t.ex. klippa häck mot gata. Också av 56 § anläggningslagen följer att om det behövs för trafiksäkerheten får en väghållare begära att TRV region bestämmer att de paragrafer i väglagen som behandlar trafiksäkerhet ska gälla också enskild väg.

HASTIGHETSBEGRÄNSNING

Många väg- och samfällighetsföreningar upplever att höga hastigheter är det största trafiksäkerhetsproblemet på enskilda vägar. Det är helt naturligt eftersom hastigheten har en avgörande betydelse för vilka konsekvenser en olycka får. En oskyddad trafikant som blir påkörd av ett fordon som kör 50 km/tim löper 40 – 80 procents risk att dö. Vid 30 km/tim sjunker risken till 10 % och vid 20 km/tim överlever man i allmänhet.

Enskilda väghållare har dock ingen rätt att begränsa den lagligt gällande hastigheten på det egna vägnätet. Om föreningen önskar en lägre högsta tillåten hastighet än den generella bashastigheten, som är 50 km/tim i tätort och 70 km/tim på landsbygd, så måste föreningen anhänga om detta hos ansvarig myndighet. Ligger vägen i tätort skickas anhängan till kommunens trafiknämnd och ligger vägen utanför tätort ska den skickas för prövning till länsstyrelsen. Det är lämpligt (enligt somliga nödvändigt) att föreningens anhängan om hastighetsbegränsning diskuterats och beslutats på en stämma. Eftersom det är vanligare att anhängan avslås än



Hastighetsbegränsning C31, Max 30



Rekommenderad lägre hastighet E11

att den beviljas kan det vara klokt att sondera myndighetens principiella inställning i hastighetsfrågor innan anhållan upprättas och skickas in. Kommuner och länsstyrelser följer nämligen olika policys och ibland kan det exempelvis vara lättare att få en hastighetsnedsättning till 40 km/tim beviljad än om man begär 30 km/tim.

Om föreningen icke beviljas nedsättning av hastighet finns alltid möjlighet att köpa och sätta upp vägmärken som anger rekommenderad lägre hastighet (vägmärke E11) för en vägsträcka eller ett lokalt vägnät. För detta krävs ingen myndighetsprövning. Märket används ofta på enskilda vägar med någon typ av farthinder, men kan även användas på vägar där det av andra skäl är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna. Det bör understrykas att vägmärke E 11 anger rekommenderad hastighet. Det betyder att trafikanter som kör fortare än den rekommenderade inte kan fällas för fortkörning juridiskt sett, såvida de inte också kör fortare än vägens bashastighet.

FARTHINDER I KÖRBANAN

Även om vägföreningar inte får bestämma den lagliga hastigheten på det egna vägnätet så kan man vidta åtgärder för att få folk att köra långsammare. Mest effektivt är anläggande av fasta eller provisoriska gupp i vägbanan. Normalt utförs guppen av asfalt men det finns även provisoriska gupp av gummi som spikas fast i vägbanan. Sådana är särskilt lämpliga på grusvägar, men kräver viss merhantering, eftersom de behöver plockas bort vintertid för att inte försvåra plogning. Ibland förekommer det att väghållaren begränsar vägbredden eller skapar chikaner genom att placera ut olika typer av fast eller provisoriska hinder i körbanan. Undersökningar visar dock att denna typ av farthinder ofta har begränsad effekt.

Naturligtvis är det av största vikt att farthinder som anläggs är utformade på rätt sätt så att de inte medför ökad olycksrisk. Rådfråga gärna REVs kansli vid behov. Om det går bussar i linjetrafik på den enskilda vägen är det viktigt att kontakta trafikhuvudmannen/bussföretaget och rådgöra med dem om lämpligt utförande av farthinder. Felaktigt utformade fartgupp påverkar nämligen bussförarnas hälsa negativt och kan även leda till skador på bussarna.

Föreningen behöver normalt inte något tillstånd från myndigheter för att anlägga farthinder på vägen, men om föreningen får statsbidrag till väghållningen bör samråd ske med Trafikverket.

Anläggande av farthinder medför ökade drift- och underhållskostnader. Dessutom finns ofta delade meningar om nyttan av farthinder hos medlemmarna. För att undvika onödiga konflikter och låsningar bör frågan om anläggande av farthinder därför utredas noga och bli föremål för beslut på föreningsstämma.

SKYLTNING OCH UTMÄRKNING AV FARTHINDER

När farthinder har anlagts ska de märkas ut och skyltas på ett sådant sätt att trafikanter varnas i tid. Består farthindret av väggupp är varningsmärke A9 (se Fig.) lämpligt att använda. Varningsmärket kompletteras av markeringsskärmar (vägmärke

X3) som pekar ut vägguppens exakta plats i körbanan.

Ett alternativ till varningsmärke A9 är att använda vägmärke för rekommenderad lägre hastighet (E11, se ovan) för den vägsträcka eller det område som utrustats med väghinder, vare sig detta består av gupp, chikaner eller avsmalning av körbanan.



Varning för farthinder A9



Markeringsmärke för sidohinder X3

BELYSNING

Belysning kan vara ett sätt att öka trafiksäkerheten och skapa en tryggare vägmiljö, inte minst för oskyddade trafikanter. Det visar statistiken. För cyklister är olycksrisken fem gånger högre och för fotgängare tio gånger högre i mörker än på en belyst väg. Men att investera i en belysningsanläggning kostar pengar och kräver vanligtvis en ny dyrbar lantmäteriför rättning. Investering i belysning bör därför utredas noga och beslutas av föreningsstämma. För att öka säkerheten kan det många gånger räcka att punktbelysa vissa riskfyllda platser i vägmiljön, som exempelvis korsningar, busshållplatser, övergångsställen etc.

VINTERVÄGHÅLLNING

Vintertid ansvarar den enskilde väghållaren för snöröjning och halkbekämpning. Vilken standardnivå vinterväghållningen ska hålla är i första hand en fråga för medlemmarna, men om föreningen får statsbidrag till driften kan det finnas vissa krav som föreningen måste uppfylla. Vilka insatser som behövs för röjning och halkbekämpning varierar naturligtvis stort beroende på var i landet vägen ligger och vilken trafik vägen bär. På vägar med pendel-, skolbuss- och annan nyttotrafik måste beredskapen vara högre och insatserna kraftfullare än på vägar som är glest trafikerade.

BIDRAG TILL TRAFIKSÄKERHETSHÖJANDE ÅTGÄRDER

Vägföreningar kan ansöka om bidrag från staten (läs: Trafikverket) till trafiksäkerhetshöjande åtgärder, men än så länge är det endast föreningar med statligt driftbidrag som har denna möjlighet. Trafikverket beviljar bidrag i mån av medel och bidraget är främst avsett för större trafiksäkerhetsförbättrande insatser som exempelvis omdragning av väg, siktsprängning av berg, montering av vägräcke etc. Mer information om bidraget för underhåll och investering samt ansökningsblanketter kan läsas och laddas ner från Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Enskilda-vagar/Sok-bidrag-till-underhall-och-upprustning/

Text: Johan A. Lundberg



Bördig sorterad matjord. Vi fraktar den hem till dig eller för avhämtning.

Alla typer av grävarbeten.
Avloppsanläggningar (diplomerad),
Dikning, högläggning, skogsbilvägar mm.

Försäljning av grus. Alla fraktioner, spritt på väg eller tippat där ni vill ha det.

Jerry: 070-349 80 21
jerry.nilsson@oskarsson-nilsson.se
Tomas: 070-349 80 26

Oskarsson & Nilsson www.oskarsson-nilsson.se



Hedlunds
Gräv- och skogsentreprenad

Vi utför all typ av vägunderhåll som
RENOVERING, TRUMBYTEN, BUSKRÖJNING och HYVLING.
All typ av materiel tex trummor och geotextilier tillhandhålls.

soren.hedlund@bredband.net www.hedlundsgrav.se 070-633 03 15



ALLT INOM

VÄGUNDERHÅLL

SCHAKTNING

TRANSPORTER

GREFS
VÄGHYVLING AB

ORSA 0250-404 31 • 070-251 21 34



ASFATEK

ERT projekt
VÅRT jobb

Vi utför:

- Asfaltering
- Dikning
- Trumbyten
- Bärighetsförstärkning

Vi är bra på allt inom mark.

mail@asfatek.se 0706 05 99 00
www.asfatek.se

**VI FIXAR
GROVARBETET!**

- Leverans av vägmateriel
- Grävning grunder
- Iordningställande infarter
- Grävning vatten & avlopp
- Grävning kabelgravar
- Plattgjutning
- Krossmateriel



ÅkeriCentralen

TELEFON 060-55 00 11
WWW.AKERICENTRALEN.SE

Försäljning av röd, grå och svart bergmaterial, makadam, grus, singel, natursten och matjord

Utför väghyvling, kantskärning, grusning av väg och sommarsaltning, snöplogning och halkbekämpning



0454-466 30
www.bjorklundsgrus.se

NU KAN VI TA NER SVÅRÅTKOMLIGA TRÄD MED VÅRA KRANBILAR

Ring oss för leverans av
- GRUS - MAKADAM - MATJORD
Vi utför även det mesta inom markentreprenader!



VÄRNAMO: 0370-656 790 • LJUNGBY: 0372-820 70
VRIGSTAD: 0382-307 40 • www.lbcvarnamoljungby.se



Vill Du SYNAS här?

Kontakta oss
035-15 37 46



**ENTREPRENAD
BEMANNING
JORD & SKOG**

NÄR DU BEHÖVER KRAFT UTIFRÅN.



Vi har entreprenörer och personal med kompetens till förstärkningsarbeten, trumbyten, snöröjning, väglåttor/buskröjning, avstängningar och TA planer.

Kort sagt - Vi löser det mesta gällande Eran vägsamfällighet!

► **mrhöglandet.se**

Peråke Nilsson
070-849 04 75
perake.nilsson@mrhoglandet.se

► **mrsjuhärad.se**

Henrik Mattsson
070-635 52 11
henrik.mattson@mrsjuharad.se

► **mrkalmar-öland.se**

Lars-Gunnar Hellström
070-317 17 21
lasse@mrkalmar-oland.se



Alanders Entreprenad

070-384 11 52, 070-584 11 53

www.alandersentreprenad.se

epost: stefan.alander@boremail.com



Dammbindning av grusvägar

08-556 617 30

www.cija.se



Grusvägsunderhåll, Dammbindning och stabilisering

En dammande väg är otrygghet och farlig både för bilister och övriga trafikanter. Även boende längs vägen påverkas negativt. Dammet består av vägens finmaterial, det bindämne som håller ihop vägen. När det blåser bort rör sig stenarna fritt och det krävs mer och mer underhåll i form av hyvlning och kompletteringsgrusning. Effektiv och rätt utförd dammbindning ger i längden en säkrare väg med högre standard, till lägre kostnad och med minskad miljöpåverkan.

Vi använder Dustex,

Ett effektivt och miljövänligt damm bindemedel som framställs av förnyelsebara råvaror och är fullständigt biologiskt nedbrytbart. Det är ofarligt för människor, djur och växtlighet samt minskar rost och slitage på fordon som trafikerar den behandlade ytan.



ENTREPRENAD
BEMANNING
JORD & SKOG

NÄR DU BEHÖVER KRAFT UTIFRÅN

DRIFT OCH UNDERHÅLL AV ENSKILDA VÄGAR

OCH ANDRA ENTREPRENADARBETEN



KONTAKTA DIN LOKALA MASKINRING

► mrmälardalen.se
0171-314 90

► mrsörmland.se
0157- 303 12

► mrvästmanland.se
070-972 16 18

► mrörebro.se
0705 36 47 50

► mröst.se
011-34 60 44



**TransportCentralen
HALMSTAD**
Din expert på Logistik

Vi planerar och utför vårt arbete med dig som kund i fokus, oavsett storlek och typ av gods transporterar vi efter dina önskemål.
Våra fordon är redo för alla typer av uppdrag, stora som små. Fordon och resurser är utrustade för att möta marknadens krav idag och i framtiden.

Vi löser det mesta!

TransportCentralen Halmstad
Tel: 035-19 13 00
www.transportcentralen.se



LBC-ÄNGSTORP

0430-120 60
LAHOLM

Vi erbjuder våra tjänster

Entreprenad	Markarbeten
Berg & Grus	Lagerverksamhet
Transport	Verkstad & Reservdelar
Slamsugning	Återvinning
Container	



www.lbc-angstorp.se



Bulletinen

Utgivningsplan

Nr: 4 - 2014
Sista bokningsdag: 7/11 2014
Utgivning: 12/12 2014

Nr: 1 - 2015
Sista bokningsdag: 14/1 2015
Utgivning prel: 19/2 2015



**ENTREPRENAD
BEMANNING
JORD & SKOG**

NÄR DU BEHÖVER KRAFT UTFRÅN.



Vi har entreprenörer och personal med kompetens till förstärkningsarbeten, trumbyten, snöröjning, vägsått/buskröjning, avstängningar och TA planer.

Kort sagt - Vi löser det mesta gällande Eran vägsamfällighet!

► **mrhöglandet.se**

Peråke Nilsson
070-849 04 75
perake.nilsson@mrhoglandet.se

► **mrsjuhärad.se**

Henrik Mattsson
070-635 52 11
henrik.mattson@mrsjuharad.se

► **mrkalmar-öland.se**

Lars-Gunnar Hellström
070-317 17 21
lasse@mrkalmar-oland.se

Kurs för styrelseledamöter i vägorganisationer

Nedan presenteras höstens kurser. Anmälan sker via hemsidan www.revriks.se/kurser

KURS I "UTBILDNING FÖR STYRELSELEDAMÖTER I VÄGORGANISATIONER"

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

Enklare förtäring och kursdokumentation ingår.

Kursen är på kvällstid mellan

kl 18:00 – ca 22:00.

Kursavgift 720:-/deltagare inkl moms.

KURS II "FÖRDJUPNINGSKURS FÖR STYRELSELEDAMÖTER I VÄGORGANISATIONER"

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

Kursavgiften är 720:-/deltagare inkl moms.

KURSORT	DATUM
Arjeplog	02 okt
Bollnäs	08 okt
Mora	09 okt
Sala	22 okt
Norrtälje	28 okt
Strömstad	29 okt
Askersund	30 okt
Borås	30 okt
Göteborg	05 nov
Oskarshamn	11 nov
Karlskrona	12 nov
Stockholm	13 nov
Hässleholm	18 nov

KURSORT	DATUM
Jönköping del II	04 nov
Nyköping del II	11 nov
Borlänge del II	12 nov
Göteborg del II	18 nov



Hör gärna av er om önskemål på orter ni vill att vi besöker till kansliet@revriks.se



Thorstens kamp för ökad trafiksäkerhet har gett resultat

I tjugo års tid har Östra Beddingestrands vägförening i Skåne kämpat för en säkrare trafikmiljö. Genom föreningens område löper riksväg 9, den vackra kustvägen som bland annat förbinder Trelleborg och Ystad.

– Vi har stångats mycket med tjänstemän på Trafikverket och Trelleborgs kommun för att få till stånd farthinder och belysning på riksvägen samt en generell nedsättning av den högsta tillåtna hastigheten, säger föreningens ordförande Thorsten Appelgren.

Östra Beddingestrands vägförening i Trelleborgs kommun är med sina 850 medlemsfastigheter en av Skånes större vägföreningar. Här har styrelsen haft stort fokus på frågor som rör trafiksäkerheten under de senaste decennierna. Det beror främst på att föreningens vägområde genomkorsas av riksväg 9, som går utmed kusten öster om Trelleborg.

– Tidigare var riksväg 9 huvudstråk för den tunga trafiken mellan hamnstäderna Trelleborg och Ystad. Långtradarna dundrade rakt igenom Beddingestrand, ofta i hög hastighet. Bashastigheten var 70 km/tim under vinterhalvåret och 50 km/tim under sommarhalvåret. Det ställde till problem ur trafiksäkerhetssynpunkt, säger Thorsten Appelgren, som varit ordförande i vägföreningen sedan 1990.

GUPP GJORDE SUSEN

I mitten av 1990-talet började Östra Beddingestrands vägförening uppvakta dåvarande Vägverket. Man önskade bland annat att det skulle anläggas farthinder på riksvägen genom Beddingestrand, främst för att få den tunga trafiken att välja en annan väg än kustvägen. Det tog åtskilliga år att övertyga myndigheten om nödvändigheten av denna åtgärd. Men i början av 2000-talet kom guppen på plats.

– Det fick avsedd effekt. Plötsligt blev det både bekvämare och gick snabbare för långtradarchaufförerna att köra E65:an via Svedala i stället. Det innebar en stor förbättring av trafiksituationen i Beddingestrand, säger Thorsten Appelgren.

För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten framförde väg-

föreningen i mitten av 1990-talet önskemål om att dåvarande Vägverket skulle sätta upp belysningstolpar vid alla utfartsvägar från Östra Beddingestrand till riksvägen. Vägverket skulle hinna byta namn till Trafikverket innan det blev verklighet häromåret.

– Att Trafikverket till slut gick med på belysning berodde bland annat på att vi upplät en av våra vägar utmed riksvägen till gång- och cykelväg. Härigenom kunde Trafikverket separera biltrafiken från gång- och cykeltrafik på riksväg 9. Numera får vi ett bidrag från Trafikverket till drift och underhåll av GC-vägen, berättar Thorsten Appelgren.

KOMMUNEN SADE NEJ TILL LÄGRE HASTIGHET...

Trafikverket är inte den enda myndigheten som Östra Beddingestrands vägförening haft att göra med i trafikssäkerhetsfrågor. Även med Trelleborgs kommun har kontakterna varit många eftersom kommunens trafiknämnd prövar och fattar beslut om hastighetsbegränsning i tätbebyggelse.

– Östra Beddingestrand är sedan år 2001 klassificerad av kommunen som tätbebyggd miljö. Fyra gånger ansökte vi om att kommunen skulle begränsa hastigheten i vårt område till 30 km/tim. Alla gånger fick vi avslag. Kommunen menade att de blåvita skyltar med rekommenderad hastighet som vi bekostat och satt upp var en tillräcklig åtgärd. Men det kan vi konstatera att det inte är. När människor kör av från riksvägen in på våra vägar är det lätt att glömma att sänka farten, säger Thorsten Appelgren.

... DÅ SATSADE FÖRENINGEN PÅ EGNA FARTHINDER

Resultatet av kommunens njugghet blev att föreningen, efter beslut på en stämma, började anlägga fartgupp på vissa vägar i stället, främst på vägarna norr om riksvägen där problemen upplevdes vara störst.

– Eftersom alla vägar vi sköter är grusvägar anlade vi gupp av grus till att börja med. Men de slits fort ner. Därför har vi under senare tid gått över till fartgupp av gummimoduler, som spikas fast i körbanan. Flertalet av våra medlemmar är positiva till fartguppen och till årets stämma finns en motion om att vi ska anlägga ännu fler, säger Thorsten Appelgren.

Han konstaterar dock att gummiguppen inte är gratis. – De kostar 10 000 -12 000 kronor i inköp och någon tusenlapp i montagekostnad, så vi får ta det i den takt ekonomin tillåter.

Förra året beslöt Trelleborgs kommun dock plötsligt att den högsta tillåtna hastigheten i alla områden som är klassificerade som tätbebyggd miljö ska vara 30 km/tim.

– Det gläder vi oss åt. Men tyvärr har beslutet ännu inte kun-



nat verkställas för det har överklagats av sex kommuninvånare, suckar Thorsten Appelgren

Men trots att den lagliga hastigheten sänks kommer föreningen att fortsätta använda fartgupp på vägarna.

– Det finns ingen fartdämpande lösning som är lika effektiv som gupp. Alla respekterar tyvärr inte hastighetsskyltar eller anpassar farten till omständigheterna.

INGA SVÅRA OLYCKOR

Thorsten Appelgren konstaterar att föreningen under de senaste 25 åren i det närmaste varit forsknad från allvarigare trafikolyckor på sitt vägnät.

– Vi har haft en hel del incidenter, men lyckligtvis bara tre svårare olyckor, då mopedister blivit påkörda av bilister i en korsning. Vi har numera skyltar vid varje vägkorsning. Vår väg-entreprenör har också i uppgift att ta bort all vegetation som försämrar sikten i korsningarna. Vi försöker också se till att tomtägarna tar sitt ansvar för att skapa så bra siktförhållanden som möjligt i korsningar och utefter vägarna.

Många föreningar satsar på vägbelysning för att skapa en tryggare och säkrare vägmiljö. Men Östra Beddingestrands vägförening har ingen upplysning av sina vägar.

– Skulle vi vilja investera i belysning måste vi göra en ny dyr lantmåteriförrättning och det har aldrig varit aktuellt. Däremot har många medlemmar satt upp lyktor vid infarten till sina tomter, men dessa ansvarar de själva för.

DAGS ATT LÄMNA ÖVER TILL YNGRE KRAFTER

Thorsten Appelgren konstaterar dock att trafikmiljön i Östra Beddingestrand blivit avsevärt mycket säkrare under de senaste decennierna. Den tunga genomfartstrafiken har som sagt försvunnit, belysningsstolpar har kommit upp vid in- och utfarter till riksvägen och föreningen har äntligen fått en generell nedsättning av den lagliga hastigheten i hela området. Efter väl förrättat värv planerar han nu att lämna över ordförandeklubban till yngre krafter.

– Jag fyller 80 år i år och även om huvudet är piggt börjar kroppen säga ifrån.

Du har varit ordförande i vägföreningen sedan 1990 och har naturligtvis samlat på dig massor med erfarenhet. Vad är egentligen en vägförenings viktigaste framgångsfaktor?

– Att man hittar rätt entreprenör som kan sköta och underhålla vägarna. Vi har en lokal entreprenör som har två anställda och är ett proffs uti fingerspetsarna när det gäller att ”drifta” våra grusvägar och vår vägmiljö. Rätt entreprenör är det allra viktigaste – och en god ekonomi...

Grusvägar kräver en hel del underhåll. Har ni aldrig funderat på att asfaltera vägarna?

– Jo, då! Den frågan dyker upp med jämna mellanrum på våra stämmor. Men vi tror att en asfaltering skulle göra att folk lockades att köra ännu fortare. Dessutom skulle asfaltvägar förstöra områdets ursprungliga karaktär. Men den kanske viktigaste orsaken till att en majoritet av medlemmarna är emot en asfaltering är kostnaden. Våra vägar vilar i stort utsträckning på lös sand. De skulle behöva förstärkas före en eventuell asfaltering. Grannföreningen i västra Beddingestrand har asfalterat sina vägar, men det tror jag nästan att de ångrar i dag, för de har stora problem med sättningar och trädrötter som tränger upp och förorsakar skador i asfalten.

Text: Johan A. Lundberg



**Thorsten Appelgren,
avgående ordförande i
Östra Beddingestrands
vägförening**

Östra Beddingestrands vägförening i Trelleborgs kommun förvaltar och sköter cirka 1,8 mil grusväg söder och norr om riksväg 9. Förutom vägarna ansvarar föreningen för skötseln av en före detta golfbana, som numera är naturreservat. Föreningen bildades 1968, har i dag ca 800 medlemmar och omsätter ca 600 000 kronor om året. Det statliga driftbidraget till väghållningen uppgår till 10 000 kr/år.

Hur göra med

allmän väg



Tusentals är årligen de skrotbilar som dumpas i skog och mark och längs landets vägar. En del bilar hamnar längs de enskilda vägarna, nedkörda i diken eller överges någon eller några meter från vägen. Hur ska man då göra som enskild väghållare om någon mindre nogräknad medborgare har dumpat en skrotbil längs vägen?

Det är självklart inte tillåtet att dumpa en skrotbil längs vägar eller i naturen. Att göra så är nedskräpning och eftersom sådana bilar ofta läcker eller innehåller miljöfarligt avfall strider ett sådant handlande även mot miljöbalkens regler. Det är faktiskt den som äger bilen som är ansvarig för den, men ofta är det säkert så att det är stulna bilar som dumpas på detta sättet och då bär det för långt att hålla bilens ägare för ansvarig för något denne inte kan lastas för. I många fall går det heller inte längre att spåra ägaren till bilen.

Om man är rådvill när man påträffar något som kan ägas av någon annan – i detta fall en bil – är det smart att alltid ringa

polisen för att ta instruktion. Om man gör det minimerar man risken att göra sig skyldig till egenmäktigt förfarande eller olovligt förfogande om man känner sig föranledd att flytta på skrotbilen. Finns det en tjänsteanteckning hos polisen kan rimligen ingen sedan anklaga en för att man varit ute i skumt syfte...I samband med att man ändå talar med polisen kan man ju alltid göra en anmälan om nedskräpning eller miljöbrott, som är brott som faller under allmänt åtal. Det är sedan upp till polis och åklagare att driva frågan vidare om det är möjligt. Om det är fråga om bilar som ser stulna ut eller är utbrända är polisen ofta särskilt intresserade av fordonet och då brukar polisen forsla bort det direkt.

Det som är mest intressant för den enskilda väghållaren är trots allt att få bort skrotbilen utan att själv bryta mot något regelverk.

Lagen och förordningen om flyttning av fordon i vissa fall är utgångspunkten för hur man ska hantera skrotbilen. Bland de reglerna kallas skrotbilen för "fordonsvrak". Det är ett fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilket den har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde. I de flesta fall är det ingen tvekan om vad som är ett fordonsvrak.

skrotbilen?

Om nu skrotbilen verkar vara ett fordonsvrak och den står i ett område som förvaltas av den enskilda väghållaren (vägföreningen, samfälligheten) kan väghållaren anmäla det hela till kommunen, miljökontoret, och be dem verkställa en flytt. Om bilen klassas som ett fordonsvrak så ska kostnaderna för flytten betalas av fordonets ägare och om det inte går av det allmänna. Om bilen inte anses som ett vrak finns det i vissa situationer risk för att den som anmält frågan till kommunen och begärt flyttningen får betala. Det är alltså säkrast att också på förhand ha en dialog med kommunen om kostnaderna.

I Sveriges och Kommuner och Landstings handbok från 2013 "Flyttning av fordon" (sid 27.) för kommunens handläggare beskrivs hanteringen av ett skrotbilsärende på detta enkla sätt.

1. Anmälan
"Hej, det står en skrotbil på min mark."
2. Besiktning
"Vi kommer och tittar på den på plats."
3. Meddela ägaren
"Flytta bort din bil omedelbart."
4. Beslut
"Så här gör vi."
5. Verkställighet
Bilen flyttas och ska skrotas direkt.
6. Ta betalt
Fakturerar ägaren för kostnaderna.

Som synes är flyttning av ett fordonsvrak ett myndighetsbeslut och ett formellt flyttningsbeslut måste fattas och det är *kommunen* som fattar det, inte markägaren eller i detta fall den enskilda väghållaren. En markägare får alltså inte själv fatta beslut om att flytta skrotbilen än mindre göra det. En annan sak är att den markägare/enskilda väghållare som har förmåga att själv kunna flytta undan en skrotbil en bit som står farligt till för trafiksäkerheten, knappast lär få lagens

långa arm efter sig. Särskilt om man ser till att inte skada skrotbilen ytterligare vid flytten, men den laglydige bör avvakta kommunens hantering.

När skrotbilen har tagits om hand tillfaller bilen den verkställande myndigheten dvs i här aktuellt fall kommunen.

Eventuella biltillbehör följer med bilen som också de tillfaller kommunen, men finns det saker i skrotbilen som inte hör till bilen ska de hanteras som hittegods. Om det är saker av värde lämnas de till polisens hittegodsavdelning, är det saker utan ekonomiskt värde kan det kastas.

En sista brasklapp till den enskilda väghållaren är att ligga på kommunen så att det händer något. Det är riktigt trist för alla och envar med skrotbilar längs med vägar och i naturen.

Text: Håkan Weberyd
Optimus Advokatbyrå AB

Foto: Scanpix bildbyrå



Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, är på krigsstigen när det gäller skrotbilar! På 10 år har antalet skrotbilar i skogarna ökat med 30%. Nu vill LRF att det ska bli enklare för markägare att bli av med bilar som dumpats på deras marker. 2007 avskaffades den så kallade skrotningspremien till den som skrotade sin bil. Sedan den tidpunkten har problemen med skrotbilar i naturen ökat, menar LRF. Jan Eksvärd som är ex-

pert på hållbarhetsfrågor på LRF säger att det handlar om en miljon övergivna skrotbilar i landet. På LRF vill man alltså förenkla reglerna ytterligare för den enskilde markägaren som vill bli av med skrotbilar och samtidigt att det ska finnas en fond finansierad av bilproducenterna och importörerna som ska finansiera bortforslingen bilarna.

Källa: Sveriges Radio



Vill du ha en bra och säker väg

Peab Industri består av ett flertal större bolag som är inriktade mot den nordiska bygg- och anläggningsmarknaden. Våra bolag kan hjälpa dig med allt du behöver till ditt vägprojekt. Vi erbjuder bland annat grus, makadam, sand, isgrus och asfaltering.

Vi har även entreprenadmaskiner som kan hjälpa dig med olika vägarbeten såsom hyvling, dikning eller schaktning. Vill du ha en trivsamt miljö kring din väg, kan vi erbjuda robusta utomhusprodukter i miljövänligt trä, dekorsten eller sand till lekplatsen.

Kontakta oss gärna för mer information.

Peab Asfalt AB
Region Syd 0431-89 000
Region Väst 031-57 97 05
Region Mellersta 08-444 36 00
ABL AB 0921-149 00

peabasfalt.se

Rådasand AB
010-456 89 00
radasand.se

Utform
0413-200 00
utform.se

Swerock AB/Cliffon
Region Syd 042-16 84 14
Region Väst 031-99 81 00
Region Mellersta 08-444 36 00
Region Nord 0733-84 84 90

swerock.se/cliffon.se

PEAB
Peab Asfalt



RÅDASAND



SWEROCK

CLIFFTON



Specialisterna på beläggning av
ENSKILDA VÄGAR & ALLMÄNNA VÄGAR



- Beläggningar av grusvägar (YIG)
- Nya slitlager på beläggningar (YIB)
- Försegling av uttorkade ytor (F)
- Förstärkning
Justering med indränkt makadam (JIM)
Infräsning av grov makadam och indränkt makadam. (IM)
- Lagning av smärre defekter med potthåls maskin
- Våra arbeten utförs med vattenbaserad eller icke vattenbaserat bindemedel utefter kundens behov.

MASAB ASFALT AB

Wiboms väg 8, 171 60 Solna

Tel 08-730 31 20. Arbetschefer: Tel 070-690 53 70, -71, -72

www.masabasfalt.com

Enskilda vägar görs trafiksäkra

I Sverige utgör de enskilda vägarna en stor del av det totala vägnätet. 74 500 km enskilda vägar med statsbidrag finns och dessutom många mil skogsbilvägar. Säkerheten på de enskilda vägarna är lika viktig som på de stora trafiklederna och arbetet med att hålla trafiksäkerheten på en hög nivå är omfattande.

Det kan kanske tyckas onödigt att prata om säkerhet på enskilda vägar. De som trafikerar dessa vägar vet väl var alla kurvor och gropar finns, var man ska sakta ned och var man ska se upp? Det är väl vars och ens ansvar att köra efter de vägförhållanden som råder? I många fall kan det vara så, men man kan inte räkna med att alla känner till vägens beskaffenhet. Trafikanter som är obekanta med vägen använder den ibland. Kraftiga regnväder kan snabbt spola sönder vägen, en grop kan uppstå, tjälskador, löst grus i kurvor, dålig sikt, nedblåsta grenar, vilda djur. Det är många faror som kan dyka upp på vägarna och det gäller att förebygga och eliminera riskerna så långt det går. Den som äger vägen, till exempel enskilda markägare, vägsamfälligheter och vägföreningar, har skyldighet att hålla sin väg i gott skick.

Vad ska man då göra? Snö måste förstås röjas bort för att inte bli tillpackad och orsaka ojämnheter på vägbanan. Ishalka måste bekämpas med sandning, gropar och hålig-

heter skrapas, vägen måste jämnas till regelbundet. Grus måste fyllas på så att vägen inte blir lerig och orsakar sladd i kurvorna. Sikten måste hållas god, genom att högt gräs, buskar och träd alltför nära vägbanan tas bort. Att råta ut kurvor är inte det enklaste, men gör att olycksriskerna minskar betydligt.

Många väghållare har själva inte tid eller möjlighet att hålla sina vägar i trim. Då finns professionell hjälp att få, till exempel via Maskinringen Mälardalen. Gabriele Bodegård, verksamhetschef, tycker att säkerheten på enskilda vägar är en högt prioriterad fråga:

-En trafikolycka kan sällan värderas i kronor och ören, men leder ofta till stora tragedier. Därför är det självklart att säkerheten ska hållas hög på dessa vägar och olyckor förebyggas så långt det är möjligt.

-Vi har många väghållare som anlitar oss idag och våra entreprenörer jobbar för fullt. Det känns angeläget att arbetet utförs, menar Gabriele. Maskinringen står alltid till tjänst med arbete för dem som behöver ha hjälp med sina vägar.

Det dånar i skogen när Mikael Östman från Nordic Kross i Alunda arbetar med sin vägkross. Han är en av många entreprenörer som i Maskinringen Mälardalens region ser till att enskilda vägar hålls i bra skick. Hans traktordrivna sten- och gruskrossar tuggar i sig sten och grus i olika storlek från vägen och krossar det till väggrus, som sedan läggs tillbaka och packas till. 15 cm djupt bearbetas vägytan och Mikael hinner cirka 400 – 600 m väg per dag. Man slipper köra bort gammalt grus och sten och köra dit nytt. Ur miljösyn-



Kantskuren skogsbilväg före fräsning av vägytan.



Vägen under bearbetning



Så här fin har vägen blivit sedan Mikael fräst om den gamla beläggningen.



Sikten förbättras rejält efter väglåtter

punkt är det en fördömlig insats, då beläggningen återanvänds och transporterna radikalt minskas. Dessutom spar man tid. Resultatet av vägbearbetningen blir förbluffande bra.

- Många är förvånade över att vägen blir så stadig efter fräsningen, säger Mikael. Det blir mindre rullgrus och alla gropar och hål försvinner. Efter min bearbetning kan de enskilda väghållarna lättare sladda vägarna och hålla efter dem själva. Jag har hur mycket jobb som helst, mitt arbetsområde är stort, cirka 40 mil runt Alunda. Många har insett att det här är ett bra sätt att förbättra vägarna. Trafiksäkerheten ökar förstås när vägen blir jämn och lättare att köra på.

De som arbetar med vägarna måste göra det när förutsättningarna är gynnsamma, det vill säga på sommarhalvåret. Det är ofta då som många nya trafikanter kör på vägarna och skulle kunna bli irriterade över vägarbeten. Mikael är nu inne på sin andra sommar med vägkrossen och försöker att utföra arbetet vid tidpunkter då vägarna trafikeras så lite som möjligt, för att förhindra stopp i trafiken.

-Det är viktigt att ha en dialog så att alla blir nöjda, säger Mikael och arbetar vidare med sin vägkross.

Han har många kilometer väg kvar att bearbeta.

Mikael Nordström, Knivsta Grävmaskiner AB, arbetar också på entreprenad åt Maskinringen Mälardalen med siktröjning utefter enskilda vägar. Mikael använder kättingröjare i två olika modeller. Buskar, sly och mindre träd slås av och rötterna torkar bort efter en tid. Med kättingröjare hämmas återväxten med 40 % mer än vid röjning med kniv eller motorsåg. Efter röjningen kan sikten i kurvor och på backkrön förbättras till att bli 100 meter från att ha varit 10-15 meter före röjningen. Upp till 7 m från vägbanan kan vid behov röjas bort. Trädgrenar som hänger ned över vägbanor tas också bort, då risken finns att de annars kan falla ned och orsaka olyckor. Allt i säkerhetsfrämjande syfte.

-Siktskymmande röjning är oerhört viktigt för trafiksäkerheten, säger Mikael Nordström. Har man inte god sikt kan vad som helst inträffa.

Mikael arbetar med siktskymmande röjning i Mälardalen och delar av mellansverige.

Som trafikant på enskilda vägar ska man köra försiktigt. Genom att hålla en måttlig hastighet i kurvorna undviker man att gruset lägger sig i strängar, vilket i sin tur kan bidra till att en sladd kan uppstå. Man undviker också att eventuella gropar förvärras. Kör man inte så fort hinner man se de risker som finns, som vilda djur och människor på vägen. Inte bara vägen håller längre av en klok körning, utan även bilen. Olycksfallsrisken minskar både för förare, medpassagerare och andra trafikanter på vägen.

Eva Emanuelsson
0706-18 57 12



**ENTREPRENAD
BEMANNING
JORD & SKOG**

BÄTTRE VÄGAR MED RÄTT PRODUKTER



VÄGTRUMMOR

Vi tillhandahåller egentillverkade vägtrummor och valvbågar av plast, plåt och korrosionsförstärkt plåt - från 0,2 upp till 3,5 m i diameter. Geotextilier och geonät för separation av marklager och ökad bärighet. Alltid snabba leveranser från egna lager över hela landet - och alltid till attraktiva priser!



RING OSS 0771-640040

E-post: viacon@viacon.se

Webb: www.viacon.se

Lidköping

Lycksele

Luleå

Gävle

Upplands Väsby

Årsta

Kungälv

Göteborg

Billesholm

Eslöv

Ersätt Era kvicksilver ljuskällor med våra Cornlight LED.



125 W kvicksilver ersätts med 24 W LED.

Prisexempel: 645:- exkl moms.



Kontakta oss för offert.

Miljöbelysning

Enhagsvägen 9, 187 40 Täby

Tel. 08-12 00 39 80

miljobelysning.nu



Vi utför även installation.

Mark- & miljööverdomstolen i nytt avgörande

Mark- och miljööverdomstolen har nyligen slagit fast att samtliga delägare i en fastighet som är delaktig i en samfällighet måste enas i ett överklagande av stämmobeslut, annars avvisas överklagandet.

Det är mer än vanligt att fastigheter som ingår i samfälligheter ägs av två eller flera gemensamt. Vanligast är kanske att en fastighet ägs av två makar men även andra så kallade ägarkonstellationer är vanliga. Ibland kan det till och med vara en hel släkt som äger ett gemensamt sommarställe, vilket inte gör vare sig förvaltningen av fastigheten eller möjligheterna att i övrigt komma överens särskilt enkelt.

I det här aktuella fallet hade en person klandrat, dvs. klagat på och begärt att domstol skulle avgöra ärendet, ett beslut som stämman i samfällighetsföreningen hade fattat. De berörda fastigheterna på klagandesidan var två till antalet. Fastigheterna ägdes av dels den som klagat på stämmobeslutet men även av en annan person, fastigheten var alltså samägd. Den andra personen, delägaren i fastigheten, hade dock inte uttryckligen instämt i klandertalan i domstolen. Underinstansen i ärendet, mark- och miljödomstolen, begärde därför att en fullmakt skulle lämnas till domstolen som visade att den person som klagade faktiskt företrädde alla delägare. Någon sådan skickades dock aldrig in till domstolen, varför domstolen avvisade målet och det prövades alltså inte i sak.

Personen ifråga klagade emellertid på detta domstolens beslut att avvisa hans talan hos mark- och miljööverdomstolen och det gav prövningstillstånd, som numera regelmässigt krävs. Prövningstillstånd ges t ex om ärendet är intressant för rättstillämpningen i landet.

Mark- och miljööverdomstolen slog i sin prövning fast att det är medlemmen i samfällighetsföreningen som är delägare i samfälligheten och med delägare förstås ägaren av delägarfastighet. Om flera personer äger en delägarfastighet utgör de tillsammans en delägare i lagens mening och således en medlem i föreningen. De måste alltså

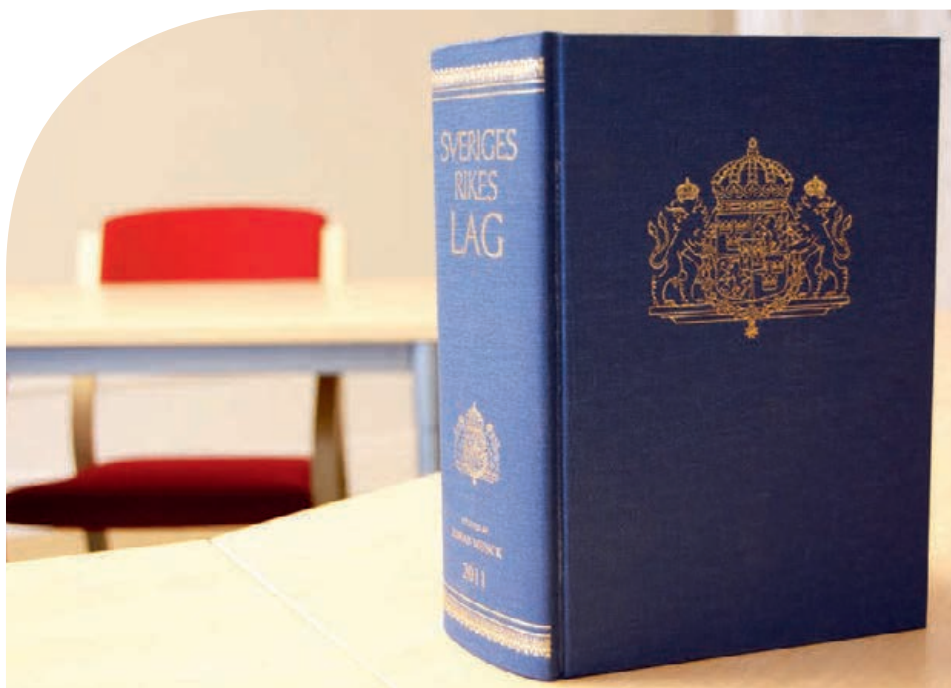
” *Detta innebär att endast i förening, dvs, tillsammans med övriga delägare i fastigheten kan en person klandra stämmobeslutet.”*

sinsemellan vara ense om de vill vidta någon åtgärd enligt samfällighetslagen. Detta innebär att endast i förening, dvs, tillsammans, med övriga delägare i fastigheten kan en person klandra stämmobeslut. Detta kan ske genom fullmakt eller att samtliga delägare skriver under klagoskriften.

Den som vill fördjupa sig i vilka paragrafer mark- och miljööverdomstolen använde sig av för att komma fram till sitt beslut slår upp lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter och sneglar i paragraferna 1 andra stycket, 17 § samt 53 § första stycket.

Mark- och miljööverdomstolen MÖD 2014:16, mål nr F234-14

Text: Håkan Weberyd
Optimus Advokatbyrå AB





Vatten- & avloppsprojekt

Ett projekt med utbyggnad av gemensamt vatten och avlopp är ett stort projekt, ofta ett mycket stort. I de flesta fall är det kommunen som bygger ut kommunalt VA i den enskilda vägen men det kan också vara samfällighetsföreningen som gör det i enskild regi. Normalt ligger en detaljplan eller annan övergripande planering till grund för en VA-utbyggnad, de processer som leder fram VA-utbyggnaden lämnar vi dock därhän i denna artikel. Vi ska istället fokusera på hur föreningen bör agera mot den entreprenör som utför ett sådant hör stort projekt. Men först lite om själva tekniken för vatten och avlopp.

SJÄLVFALL ELLER TRYCKAVLOPP

Dricksvatten går som de flesta vet alltid med tryck, så fort man öppnar kranen kommer det vatten. Trycket kommer från ett högt beläget vattentorn eller en gemensam pumpstation med trycktank.

När det gäller avlopp (ibland kallat spillvatten) finns dock två olika tekniker för hur man bygger ett avloppsnät, självfall eller tryckavlopp. Den klassiska typen är självfall. Då bygger man ett avloppsledningar i vägarna som "hela tiden lutar nedåt", lutningen är normalt 1-2 cm per meter men det kan också vara brantare. Ett självfallsavlopp kräver noggrann projektering så att det inte blir några lågpunkter i ledningarna där avloppsvatten kan samlas. Slam i avloppsvattnet kan då sedimentera där och ledningen på sikt sätta igen. Eftersom det hela tiden måste luta nedåt betyder det också att lokala krön på vägen medför extra djupa schakter där för att komma ner till rätt djup.

En nyare variant av avloppssystem är tryckavlopp. Det är då alltså tryck även i avloppsledningarna vilket uppnås genom att varje anslutet hus har en pump som trycker ut avloppsvattnet i ledningarna. Fördelen med att tryckavloppssystem är att ledningarna då kan gå både nedåt och uppåt och man kan följa vägens profil och ha samma förläggningsdjup längs hela vägen. Avloppsledningen kan då också ha en mycket mindre diameter eftersom hela ledningen är fylld med avloppsvatten.

FROSTFRITT DJUP ELLER I ISOLERLÅDA

Förläggningsdjupet har stor inverkan på hur omfattande arbetena i vägen blir. Eftersom sidorna på schakten måste luta för att inte rasa ner blir öppningen vid vägytans nivå bredare ju djupare man gräver. Ju djupare man går desto större blir också sannolikheten att man stöter på berg och måste spränga.

Traditionellt har man lagt vatten och avloppsledningar på frostfritt djup. Vad som är frostfritt djup varierar beroende på var man är, i södra Sverige är det ca 1,5 meter och i norra drygt 2 meter. Avlopp med självfall läggs nästan alltid på frostfritt djup och innebär alltså djupa schakter. Det är ledningarna som ska ligga på det aktuella frostfria djupet och man måste få plats med en ledningsbädd av fint grus eller singel under ledningarna. Även tryckavlopp kan läggas på frostfritt djup.

En alternativ teknik för att kunna minska schaktdjupet är att lägga ledningarna i en isolerlåda av cellplast. I lådan,

som egentligen är en U-profil med lock, läggs ledningarna samt en elektrisk värmekabel för att förhindra frysning. I övrigt fylls lådan med sand för att fördela värmen. Ett typiskt schaktdjup med denna teknik är ca 1 meter. Risk för frysning finns naturligtvis om värmekabeln går sönder men är det stor omsättning på vatten i ledningarna så har även det en större värmande effekt.

MER ÄN VATTEN OCH AVLOPP

I samband med att vatten och avlopp byggs ut finns det ofta fler intressenter som vill vara med när det ändå grävs i vägen. Elnätbolaget och teleoperatören utnyttjar då gärna möjligheten att samtidigt lägga ner sina ledningar och man kan som förening också undersöka möjligheten till bredband/fiber, antingen i egen eller i någon annans regi. Detsamma gäller så klart även för vägbelysning. Om ledningar för el/tele/bredband/belysning läggs ner samtidigt så läggs dessa vanligtvis vid sidan av VA-ledningarna men betydligt grundare, normalt på ca 0,5 meters djup.

Fler ledningar gör att schakterna blir bredare, och det blir också fler intressenter i projektet och därmed en ökad komplexitet att hantera det. Om det är kommunen som är ansvarig för VA-läggningen kan det vara en bra idé att lägga samordningsansvaret för övriga intressenter på kommunen så får föreningen bara en motpart då arbetena genomförs.



TRYCKAVLOPP I ISOLERLÅDA

från vänster:

- avlopp
- vatten (huvudledning)
- värmekabel (gul rulle)
- el (2 tjocka svarta)
- vägbelysning (tunn svart)
- bredband (orange)

I bildens överkant ser man också en ventilbeteckning och det nya materialet till vägöverbyggnaden.



Två typer av pumpenheter för tryckavlopp. De är ca 2,5 meter höga men det mesta ska grävas ner under jord.

GENOMFÖRANDE

Hur genomför man då projektet? Som nämndes inledningsvis är ett VA-projekt ett stort projekt som involverar många människor och tar lång tid. För projektering, upphandling, byggande och driftsättning får man räkna med ca 3 år totalt för ett område med 150-200 fastigheter.

Eftersom det är vanligt att kommunen är huvudman för VA även i enskilda vägar tar vi detta fall som exempel, bygger föreningen VA i egen regi blir hanteringen ändå likartad men resonemangen får anpassas då föreningen blir huvudpart. Som nämnts tidigare är det en bra idé att kommunen har ett huvudansvar för alla arbeten som ska utföras så att föreningen får en motpart.

Grundregeln när någon annan ska gräva i föreningens vägar är att vägarna ska återställas i befintligt skick (eller bättre). Hur detta ska göras bör regleras på en relevant detaljnivå i ett avtal mellan föreningen och kommunen, och innebörden ska vara att det är kommunen som ansvarar för att avtalet uppfylls även om kommunen låter en extern entreprenör utföra arbetena.

GENOMFÖRANDE- OCH ÅTERSTÄLLANDEAVTAL

Nedan följer några exempel på punkter som bör vara med i ett avtal. Självklart måste dessa anpassas och listan kompletteras för varje specifikt projekt, men detta kan vara en bra utgångspunkt:

- Kommunen är föreningens motpart och kommunen ansvarar i alla lägen för att allt utförs på överenskommet sätt, detta ansvar ska inte kunna överlämnas på en entreprenör eller annan part.
- Kommunen ska ta det långsiktiga ansvaret för att VA och övriga ledningar förläggs på ett korrekt sätt.
- Framtida ansvar för skador ska bara kunna belasta föreningen om de beror på arbeten utförda av föreningen efter att projektet avslutats och det kan visas att det är föreningens arbete som orsakat skadan.
- Vid återfyllning av schakt ska nytt material användas i vägöverbyggnaden.
- Slitlager/ytskikt återställs enhetligt i hela vägens bredd eftersom den del som ej behöver grävas upp slits hårt då arbetet genomförs.
- Återställande gäller även alla kringliggande ytor (diken, slänter, naturmark etc.) som berörs under byggtiden.
- En oberoende besiktningsman ska delta i besiktningar (åtminstone slutbesiktning och garantibesiktning).



Samma plats före....

När arbetet pågår...

...och några år efter.

DELTAGANDE I PROJEKTET

En eller ett par personer från styrelsen bör delta aktivt i projektet för att ha bra insyn. Man kan också ta hjälp av en extern konsult med erfarenhet av den här typen av projekt för att stötta styrelsen.

Man bör aktivt delta i t.ex. projekteringsmöten, byggmöten, besiktningar och även göra egna kontroller ute i området när arbetena utförs.

Projekteringen är inledningsfasen på projektet när man bestämmer hur ledningarna ska dras och vilken teknik som ska användas. Det är av stor vikt att föreningens befintliga vägtrummor och infartstrummor för dagvattenhantering ritas in i ritningsmaterialet så att entreprenören därmed vet vad som ska återställas. Det gäller alltså att från föreningens sida ha god kunskap om sina trummor, äldre trummor kan ibland vara svåra att se på grund av växtlighet i diken. Att i efterhand hävda att "där fanns en gammal betongtrumma" kan vara svårt om man inte har dokumentation.

Byggmöten hålls löpande under projektet, typiskt varannan eller var tredje vecka. Då träffas representeranter från beställaren (kommunen) och entreprenören tillsammans med bygglidaren. Föreningen bör också vara representerad på dessa möten.

När arbetena utförs delas ofta projektet upp i etapper. För varje etapp bör en förbesiktning hållas innan arbetena påbörjas. Vid detta tillfälle är det lämpligt att diken status dokumenteras så att det inte råder någon tvekan om hur de ska återställas, det är nämligen inte alls ovanligt att diken medvetet fylls ut för att arbetsmaskinerna ska kunna komma fram. När varje etapp är klar bör den avsynas och hela projektet avslutas sedan med en slutbesiktning.

Under tiden då arbete utförs vill ofta inte entreprenören att andra arbeten ska utföras inom arbetsområdet. Det kan med andra ord bli svårt för föreningen att sköta underhåll. För att lösa detta kan man komma överens om att entreprenören övertar föreningens väghållaransvar från att arbetena inleds till att etappen avsynas. Detta bör även gälla plogning/sandning så att inte föreningens plog riskerar att köra sönder något.

GARANTIBESIKTNING

I samband med att slutbesiktningen görs fastställs också när garantibesiktning ska göras. Vanligt är att detta sker 5 år efter att slutbesiktning ägt rum. Fram till garantibesiktningen har föreningen extra stor möjlighet att påtala brister i utförandet. Det kan t.ex. vara sättningar i vägen som lett till sprickor i beläggningen eller dagvattentrummor som visat sig inte fungera.

Text och bild: Anders Lundell

Det gäller att vara aktiv i ett sådant här projekt, särskilt i planeringsfasen och med att dokumentera det som ska återställas.

OPTIMUS ADVOKATBYRÅ AB

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



ADVOKAT
UNO JAKOBSSON

WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE

08-718 36 00

JUR KAND
HÅKAN WEBERYD

birsta S

birsta
060-527200 www.birsta.eu

-birstaverkens nya
snöplogstålga räck

StartsidaOm ossKontakta ossSå handlar duKöpvillkorReferenser

trafikskyltar.se
-Vägledande



Kundvagnen är tom

FÖRBUDSSKYLTAR
HASTIGHETSSKYLTAR
VARNINGSSKYLTAR
VÄJNINGSPLIKT
PARKERINGSSKYLTAR
ANVISNINGSSKYLTAR
PÅBUDSSKYLTAR
VÄGVISARE
TRAFIKSPEGLAR
TILLÄGGSTAVLOR
CYKELLEDSSKYLTAR
GATUNAMNSSKYLTAR
TILLBEHÖR

Välkommen till trafikskyltar.se

Här kan du enkelt beställa vägmärken och tillbehör.

I menyer till vänster kan du bläddra bland samtliga vägs skyltar och övriga produkter. Med sökfunktionen kan du söka enskilda skyltar med fritextsökning



Pris: 495:-



Pris: 595:-



Pris: 595:-



Pris: från 395:-



Pris: 1495:-



Pris: 595:-



Trafikspegel TM PC 40x60 cm
2515:-



Trafikspegel SUBWAY I Ø 62
cm
3090:-

Hedenlund Marklösen konsult AB

**Vi har möjlighet att hjälpa
er att räkna om era andelstal.**

Hedenlund Marklösen konsult AB

**Röjningsv. 23 • 743 82 Bälinge
070-222 63 13 • hedenlund.m.k@telia.com**

ProVia

Allt för vägen

Komplett leverantör av vägmärken och trafikanordningar

054-21 21 30

www.provia.net

34

Bulletinen Nr 3 • 2014



Kostnads- effektivt vägunderhåll

Spårbildning, tjälskador, sprickor och stenlossning

Vägar åldras, slits och tar stryk. Tankbeläggning är en kostnadseffektiv metod för att återställa det som tidens tand ställt till med. Tankbeläggning fungerar även utmärkt som slitlager på både gamla och nya vägar.

Hur ser din väg ut?

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

Slå gärna en signal, så hittar vi den bästa lösningen för just din väg.

Värmland, Dalsland,
Bohuslän, Västergötland,
Halland och Skåne
Erik Hassellund
erik.hassellund@skanska.se
010-448 46 62

Östergötland, Småland
och Blekinge
Fredrik Elg
fredrik.elg@skanska.se
010-448 63 13

Övriga Sverige
Karin Rundgren
karin.rundgren@skanska.se
010-448 78 02

SKANSKA

skanska.se

Keep clear, keep going.



Varför använda 2 säckar när 1 gör jobbet?

Genom att binda de minsta partiklarna till vägytan håller vi miljön runt våra grusvägar fri från damm. CC road® kalciumklorid är det enkla, dryga och kostnadseffektiva alternativet med mer än dubbelt så bra effekt som andra dammbindningsmedel på marknaden.

Kontakta oss så berättar vi mer.
Eller besök oss på www.dammbindning.nu

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





ÄR DET HAN
MED RÖDA KEPSEN?

BYTT ÄGARE?

HETER HAN
LASSE ELLER
HASSE?



Prova
VägFas
gratis!

Gör administrationen av din väg enklare.

VägFas är ett skräddarsytt program för vägföreningar och vägsamfälligheter. Det underlättar bland annat din fakturering och hantering av betalningar och medlemsavgifter. Besök vagnu.se eller ring oss på 0709-73 46 10.



WIBAX

Säker leverantör av dammbindning

- Vi finns där du finns!

- **Magnesiumklorid - ett natursalt**
Storsäck, småsäck eller lösning
- **Lignin - ett naturligt bindemedel**
Lösning och torr produkt i säck

Vi hjälper dig att hitta rätt produkt - Välkommen att kontakta oss!

