

BULLETTINEN

BRANSCHTIDNINGEN FÖR ENSKILDA VÄGAR



**Stora Vägdagen 2026
– sista chansen**

**Jordarterna som ger
utmaningar för vägen**

**Enskilda vägar
på agendan på
Transportforum**

**Nytt projekt ska minska
dammande vägar**





Det glömda vägnätet

De enskilda vägarna utgör omkring 75 procent av landets totala vägnät. Det är en siffra som borde väcka både respekt och eftertanke. Trots detta behandlas denna infrastruktur ofta som en parentes i den nationella transportpolitiken. Vägar som dagligen bär upp landsbygdens liv, näringslivets transporter och människors vardag hamnar alltför lätt i skymundan.

De senaste månadernas väder har tydligt visat hur sårbart systemet är. Kraftigt regn, milda vintrar och snabba temperaturväxlingar har orsakat skador på många håll. Samtidigt har variationerna varit stora – vissa vägföreningar har klarat sig bra medan andra står inför akuta och kostsamma åtgärder. Gemensamt är dock känslan av att ansvaret ofta överstiger resurserna.

När samhället ställer ökade krav på tillgänglighet, beredskap och hållbarhet kan vi inte fortsätta att bortse från tre fjärdedelar

av vägnätet. De enskilda vägarna behöver synas, diskuteras och tas på allvar.

Mot den bakgrunden är vår Stora Vägdag i Lund lördag 21 mars ett viktigt tillfälle. Där möts erfarenheter, kunskap och framtidsfrågor. För den som vill påverka, lära och göra sin röst hörd är det nu sista chansen att anmäla sig, se sida 6-10.

Nu närmar sig också den del av året när många föreningar har sina årsmöten – stämmor. I det här numret fokuserar både en av experterna och utdraget från Vägopedia på det. På vår Youtube-kanal finns också en film om hur en föreningsstämma kan genomföras. Använd gärna QR-koden.

Vi ses i Lund!

Anders Lundell
Kanslichef

REV Bulletinen utges av Riksförbundet Enskilda Vägar

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

- REV Bulletinen distribueras till:
- REV:s samtliga 13 800 medlemsföreningar
 - Externa prenumeranter
 - Tjänstemän på verk och myndigheter
 - Politiker på riksnivå och lokal nivå

REDAKTION
Ansvarig utgivare: Maria Sigfridsdotter
Redaktör: Anders Lundell
Form & Layout: Sven R Ohlson

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

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

På omslaget: REV:s ordförande Maria Sigfridsdotter tillsammans med ordförande i riksdagens trafikutskott, Ulrika Heie (C).

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

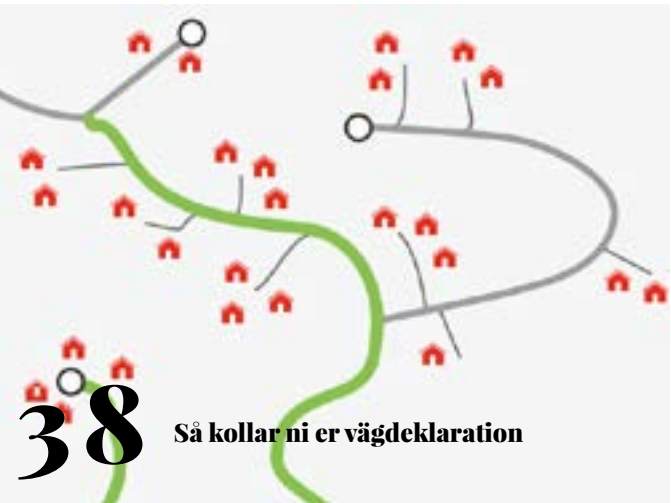
TRYCK Ljungbergs Tryckeri i Klippan AB

SYNPUNKTER
redaktionen@revbulletinen.se



Nr 1/2026

Notiser	4
Stora Vägdagen 2026 i Lund	6
Röster från en tidigare Vägdag	10
Länsplanerna kan ge pengar till enskilda vägar	16
Nytt projekt ska minska dammande vägar	19
Har 43a § anläggningslagen uppfyllt förväntningarna?	20
Plogningen av enskilda vägar återupptas i Arjeplog	24
REV:s arbete ledde till ny promemoria från regeringen	27
Enskilda vägar på agendan på Transportforum	28
Vårens kurstillfällen	31
Artikelserie om markförhållanden – del 3, Jordarterna som ger utmaningar för vägen	32
Experterna	38
Vägopedia: Omröstning vid stämma	42
Krönika: Däckande insikter	48
Väggkrysset	50





AI kan hitta vägtrummor som bör bytas ut



Det finns cirka en miljon vägtrummor i Sverige och många av dem är gamla eller igensatta, vilket kan skapa över-
svämningar vid extremväder.

I värsta fall kan vägar rasa för att trummorna inte klarar
av mängden vatten vid skyfall, något som skedde på flera
platser i Västernorrland under förra hösten.

Men med hjälp av AI som har tränats på geografiska data
och markinläring, går det nu att räkna ut vilka trummor
som riskerar att skadas och behöver bytas ut.

Det är forskaren William Lidberg, biträdande universitets-
lektor i markvetenskap vid Sveriges lantbruksuniversitet,
SLU, som har tränat AI-verktyget.

”Det här verktyget innebär en stor samhällsnytta”, säger han
till SVT.



◀ **Se klippet här**

Leksandsbor vill folkomrösta om enskilda vägar

I Leksand ska 1306 namnunderskrifter
samlas in för att få till en rådgivande
kommunal folkomröstning om hur de
enskilda vägarna ska skötas.

Gruppen som samlar in namnen vill
att kommunen ska ta över ansvaret för
väghållningen för de enskilda vägarna.

”Sedan i juni har kommunen dragit sig
ur vägunderhållet och sköter nu enbart
snöröjning och sandning. Samtidigt har
inte alla bysamfälligheter bildats, så man
kan inte söka medel från kommunen för
att ta hand om underhållet”, säger initiativ-
tagaren Krister Ejeros till Siljan News.

Kommunen menar å sin sida att de sköter
underhållet på samma sätt som tidigare.



Södertälje återinför kommunalt bidrag



Inför budgeten 2024-26 avskaffade den
nya politiska majoriteten i Södertälje
kommun det kommunala bidraget till
statsbidragsberättigade enskilda vägar.

Men från och med 2025 infördes bidraget
igen, och pengar för förra året kunde sökas
fram till november.

”Syftet med återinförandet är att underlätta
väghållaransvaret för vägsamfälligheter och
därmed bidra till bättre framkomlighet
och trygghet för boende och verksamheter
i kommunen”, skriver kommunen på sin
hemsida.

Revolutionerande teknik förbättrar framtidens vägar

En ny maskin som gör det möjligt att mäta
viktiga egenskaper i vägmaterial direkt på
plats har utvecklats.

Genom att dra upp och släppa ner en
platta mot vägmaterialet upprepade gånger
kan den mäta hur det förändras. Och den
har en unik egenskap: att kunna skilja på
om töjningsskador som uppstår är tillfälliga
eller permanenta.

Forskaren Dina Kuttah på Statens väg- och
transportforskningsinstitut, VTI, har utvecklat
maskinen i samarbete med KUAB, som
har byggt den enligt hennes idé.

Det här ger ett bättre underlag för att
optimera dimensioneringen av vägar på
ett billigare och enklare sätt, kommenterar
hon.

”Sådan data är i sin tur viktig för att designa
vägar på bästa sätt i framtiden”, säger hon
också på VTI:s hemsida.

Nu ska maskinen få en kaross och vidareut-
vecklas till en kommersiellt gångbar och ännu
mer hållbar produkt.



Dina Kuttah. Foto: Elsa Bolling Landtblom, VTI



SISTA CHANSEN

#revvägdag

VÄGDAG 2026 LUND



**BOKA
NU!**
**LÖRDAGEN
21 MARS
2026**

Anmälan har öppnat

Lördagen den 21 mars 2026 är det dags för REV:s Vägdag på Scandic Star Hotell i Lund. Det blir en heldag fylld av intressanta programpunkter för alla som sitter i en vägförenings styrelse. Den senaste stora Vägdagen i Örebro var mycket lyckad och flera av bilderna här är från den.

Anmälan har öppnat på www.revriks.se
klicka på Kurser & Event



Se hur det kan vara på en Vägdag

Titta på reportagefilmen från 2025 års Vägdag på vår Youtube-kanal.

Använd QR-koden för att se filmen



Utställare

På Vägdagen kan du träffa särskilt inbjudna företag som har montrar i utställningsområdet. Här kan du lära dig mer om företag som erbjuder viktiga produkter och tjänster för väghållare. Du kan också få tips och råd om hur deras produkter och tjänster kan användas.

REV kommer att ha en egen monter där ni kan träffa vår kanslipersonal och våra förtroendevalda. I montern kommer vi också att visa våra digitala tjänster, till exempel Vägopedia och eBULLETINEN.

Använd **#revvägdag** och följ hashtaggen i sociala medier

Sessioner & föredrag

På Vägdagen finns flera olika sessioner med föredrag om intressanta och aktuella ämnen. Varje session hålls två gånger. De flesta sessionerna innehåller två föredrag och en frågestund, medan andra har ett längre föredrag.

Programmet innehåller föredrag om bland annat ändring av andelstal, beläggningsfrågor, grusvägsunderhåll, slitageersättning, dagvattenhantering, genomförande av stämmor, föreningsekonomi och annat styrelsearbete. Se programmet på nästa uppslag för att se vilka föredrag varje session innehåller.



Mat & dryck

Under dagen ingår lunch, för- och eftermiddagsfika samt tilltugg under pauserna i programmet. Om du har några allergier eller särskilda kostbehov, ange dem när du anmäler dig till Vägdagen.

Bokning & pris

Bokning görs på www.revriks.se/kurser-event
Vägdagen är gratis för medlemmar. Även andra deltagare är välkomna, priset är då 1890 kr/person.



Boende & parkering

Den som önskar boende bokar och betalar det på egen hand på hotellet. Mer detaljer om hur bokning av boende går till finns i informationen om Vägdagen på www.revriks.se

Kostnadsfri parkering finns utanför hotellet.

Heldag eller från kl 11:00

Den gemensamma inledningen av Vägdagen hålls klockan 11:00, men för den som bor i närområdet eller övernattar från fredagen finns möjlighet att besöka fler sessioner med föredrag redan från klockan 08:40 på lördagen. En översikt av programmet och beskrivning av innehåll i sessionerna finns på nästa uppslag, där finns också samtliga tider.



Gå flera – tag del av mera!

Inledning samt panel med experter

REV:s ordförande Maria Sigfridsdotter inleder Vägdagen och presenterar frågor som REV driver. Därefter besvaras knepiga frågor av en panel med några av REV:s experter. Vi kommer att ta upp ett antal aktuella frågor inom olika områden, och det kommer finnas möjlighet att ställa följdfrågor.



Missa inte årets viktigaste mötesplats för vägföreningar!



Gratis för medlemmar! #revvägdag

SESSIONER MED FÖREDRAG

1. Ersättning för slitage av vägen Medlemmarnas utökade användning Vilka möjligheter har föreningen att ta ut slitageersättning från medlemmar- nas vid utökad tillfällig användning? <i>Christian Lundin, Optimus Advokatbyrå</i> Om en utomstående vill använda vägen Kan föreningen kräva ersättning från utomstående (ej medlem) som vill använda vägen, eller går det att förbjuda dem? <i>Agnes Kjellberg, Lindhés Advokatbyrå</i>	2. Ändra andelstal på stämma – möjligheter, utmaningar och begränsningar Hur har det gått med 43a-paragrafen? I över två år har föreningar kunnat ändra andelstal på stämma som blir rättsligt gällande efter godkännande av lantmäterimyndigheten. Erfarenheter kring föreningarnas möjlig- heter, utmaningar och begränsningar. Vilka alternativ finns för föreningarna. <i>Lina Högberg, REV</i>	3. Hur föreningen får in sina vägavgifter Budgetprocessen och antagande Juridiska krav kopplat till den budget som ska beslutas för verksamhetsåret och som är grundläggande för föreningens ekonomi. <i>Fredrik Silverberg, Optimus Advokatbyrå</i> Att gå till Kronofogden Efter en korrekt genomförd uttaxering kan en samfällighetsförening vända sig till Kronofogden om medlemmar inte betalar sina vägavgifter. <i>Karin Andersson, Lindhés Advokatbyrå</i>
4. Föreningsekonomi - hur ska föreningens ekonomi skötas? En samfällighetsförening är inte ett företag. Den ekonomiska redovisningen i en samfällighetsförening kan ofta göras enklare än i ett företag. Grundprinciper för bokföring, redo- visning och rapportering presenteras samt hur momsintyg upprättas. <i>Jacob Almsköld, REV</i>	5. Förstärkningsåtgärder och beläggning av väg Dålig bärförmåga i vägkroppen Många vägar har problem med dålig bärförmåga vilket begränsar användningen av vägen. Olika sätt att förstärka vägen går igenom. <i>Johan Granlund, REV</i> Beläggning av väg Att belägga en väg innebär både tekniska och juridiska utmaningar. Är det tekniskt lämpligt och juridiskt möjligt att belägga vägen? <i>Bengt Johansson, REV</i>	6. Förutsättningar och förändringar i föreningen Upplåtet utrymme Vilken yta som ingår i det skötsel- ansvar föreningen har definieras i förrättningen av upplåtet utrymme. Föreningen kan inte själva ta mer i anspråk. <i>Sandra Naenfeldt, REV</i> Detaljplanearbete i området Nya detaljplaner kan vara en utmaning för föreningen. Hur styrelsen bör agera och hur ändrade förutsättningar kan hanteras tas upp i föredraget. <i>Anders Lundell, REV</i>
7. Bidrag i olika former till föreningen Statliga bidrag till särskilda projekt Föreningar som har årligt statsbidrag kan även söka bidrag för särskilda projekt. Föredraget beskriver vad som kan vara bidragsberättigat. <i>Peter Englund, Trafikverket</i> Kommuner och andra bidragsgivare Vilka bidrag föreningen kan få från kommunen och andra bidragsgivare. REV:s synpunkter på den nya bidrags- förordningen redovisas också. <i>REV</i>	8. Motioner, stämmobeslut och röstningsregler Hastighetsbegränsning och väggupp Formell hastighetsbegränsning kräver myndighetsbeslut – men vad kan föreningen göra själv? Vi går också igenom hur väggupp utformas. <i>Bengt Johansson, REV</i> Röstningsregler vid stämma Det finns flera sätt att rösta vid en stämma. Vi går igenom de olika meto- derna och hanteringen av fullmakter. <i>Lukas Nordblom, Lindhés Advokatbyrå</i>	9. Workshop Vision 2040 Träffa representatner från REV:s styrelse och hjälp oss att sätta fokus på den enskilda vägen. Vilka frågor vill du att REV ska driva och hur kan vi utveckla förbundet på bästa sätt framåt? Delta på en workshop med styrelsen och lämna ditt bidrag till hur vi ska stötta framtidens väghållare.

PROGRAM VÄGDAG 2026

FOAJÉN		Theater		Knowledge		Brainstorm		Science		UTSTÄLLNING	
INCHECKNING & REGISTRERING	08:00	V Ä G D A G E N S L Å R U P P D Ö R R A R N A K L 0 8 : 0 0									
	08:40	Session 4		Session 1		Session 5					
	09:30	P A U S									
	09:50	Session 2		Session 6		Session 8		Workshop 9			
	10:40	P A U S									
	11:00	Inledning samt Panel med experter									
	12:15	L U N C H									
	13:15	Session 7		Session 8		Session 3		Session 4			
	14:05	P A U S									
	14:20	Session 5		Session 6		Session 3		Session 2			
15:10	P A U S										
15:40	Workshop 9		Session 7		Session 1						
16:30											
		BESÖK VÄGDAGENS UTSTÄLLARE									

I utställningen kan deltagarna bekanta sig med företag som erbjuder bra och användbara produkter och tjänster för enskilda väghållare. Man kan också få tips och råd om hur de kan användas.

SISTA CHANSEN

Anmälan görs på

www.revriks.se klicka på

Kurser & Event



Röster från en tidigare Vägdag



My, kassör, och Ola, ordförande, Stora Berga VS, Söderköping

Vilka frågor tyckte ni var mest intressanta idag?

Ola:

Jag har suttit i föreningen i trettio år och kan en del redan. Men frågor som till exempel andelstal var intressanta och det är bra med lantmätare på plats.

My:

Det var intressant att få höra om hantering av folk som inte betalar sin avgift, och det var kul att höra andra föreningars frågor.

Vad tyckte ni om Vägdagen?

Ola:

Jag har aldrig varit på Vägdagen tidigare, det är ett bra sätt att få ny information – och det är alltid bättre att träffas fysiskt!

My:

Jag lärde mig jättemycket, till exempel vilken slags väg vi har och vad som ingår i vägområdet, som diken.

Eva, suppleant, Åshorns SFF, Trosa

Varför kom du till vägdagen här i Norrköping?

Jag är nyvald suppleant i styrelsen och har gått introduktionskursen. Jag har inte varit på någon Vägdag tidigare, så när vår ordförande frågade om någon var intresserad tänkte jag att det är bra att gå och få mer matnyttig information.

Vad fick du störst nytta av från dagen?

Det som handlade om avgränsningen av styrelsens uppdrag och vägsamfällighetens möjligheter och skyldigheter, om gränsdragningen gentemot fastighetsägarna. Många vill ju att styrelsen ska engagera sig i frågor som egentligen inte tillhör oss. Den informationen jag fick idag bekräftade den jag redan hade.

Vilka frågor är extra viktiga för er förening?

Frågan om in- och utträde ur föreningen. Jag blev ombedd av de andra i styrelsen att ta reda på om man har rätt till ekonomisk kompensation om man utträder, till exempel.

Vad tyckte du om dagen?

Det var en väldigt bra eftermiddag och jag kan absolut rekommendera andra att ta chansen att vara med på en halvdag!



OPTIMUS
ADVOKATBYRÅ

ENSKILDA VÄGAR SAMFÄLLIGHETER FASTIGHETSRETT BOSTADSRÄTT
KOSTNADSFRI JURIDISK RÅDGIVNING TILL REVs MEDLEMMAR. KONTAKTA REVs KANSLI FÖR ÄRENDENUMMER 08-20 27 50.

UNO JAKOBSSON – FREDRIK SILVERBERG – CHRISTIAN LUNDIN
HANS ROSÉN – BJÖRN HEDLUND
WWW.OPTIMUSADVOKAT.SE 08-718 36 00

ATA
TRYGGA TRAFIKMILJÖER SEDAN 1967

Parkeringsräcken,
farthinder, skyltar
och mycket mer!

WEBSHOP

010 - 440 71 01 | info@ata.se

ProVia

Nu kan du köpa allt för vägen på
provia.se

Vägmarken • Farthinder • Trafikspegel
Snömarkeringskäppar • Sandningslådor

010-410 44 00 www.provia.se



WIBAX

EN SÄKER LEVERANTÖR AV DAMMBINDNING

Vi hjälper dig hitta det bästa saltet
för dig och din miljö!

DIN EXPERTKONTAKT VI FINNS DÄR DU FINNS!

Kontakta oss för priser och
utförlig information.

Säljavedelning: 0911-250 239

Order: 0911-250 250

www.wibax.com



STYRELSEMÖTE PÅ GÅNG? SÄNK HASTIGHETEN I ER SAMFÄLLIGHET - ETT TRYGGT BESLUT FÖR **BARNENS & BOENDES SÄKERHET!**

Vi ger styrelser och fastighetsägare ett färdigt komplett beslutsunderlag för val av farthinder och
hastighetsdisplay. Det skapar tryggare vägar.



VARFÖR STYRELSE VÄLJER OSS

- ✓ Familjeföretag för ökad trafiksäkerhet
- ✓ Beslutsunderlag inom 24 timmar.
- ✓ Används i hela Sverige
- ✓ PDF redo att ta med till mötet



Skanna QR – färdigt
beslutsunderlag till
nästa styrelsemöte på
2 minuter



Skanna QR - För beslutsunderlag till ert möte

Checklista, budgetmall och rekommendationer
för er fartsänkning. Vi hjälper dig hela vägen!

WWW.FARTHINDER.NET TEL: 0370 123 83

Sveriges första farthinder –
sedan 1963. Farfar började
redan då. Vi hjälper er än i dag.



Vatten och avloppskunskap

Trygghet för ert vatten och avlopp

Vi hjälper samfälligheter och andra organisationer med:

- Utredningar och projekteringar
- Upphandling och dokumentation
 - Tteknisk rådgivning
 - Tillstånd och anmällan

Är ni medlemar i Revriks eller riksGemVA ? Då kan ni teckna förmånliga tjänste- och
serviceavtal! Ring 08- 28 431 50 eller maila info@vatteninfo.com för mer information



Enskilda vägar

Har ni rätt bidrag?

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

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

Kom ihåg!

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



E-tjänsten finns på:

www.trafikverket.se/enskildavagar



www.trafikverket.se



Smidigt och enkelt underhåll av grusvägar

Våra svensktillverkade vägsladdar gör vägunderhåll både enklare och effektivare. Upptäck våra olika modeller och hitta den perfekta lösningen för dina behov.



vreten

Scanna QR-koden eller besök vreten.se
för att hitta din nästa vägsladd.



En mer hållbar väg framåt

Effektiv dammbindning med kalciumklorid

CC road minskar damm,
förbättrar trafiksäkerheten och
produceras i cirkulära flöden.

Miljödata tillgänglig genom Environmental
Product Declaration (EPD).



www.onetetra.com



VÄLJ VÄGEN TILL HÅLLBARHET med Dustex, naturens eget bindemedel



**Svenska
Geotech AB**

Distributör i Sverige: Svenska Geotech AB, Stureparksvägen 10, 451 55 Uddevalla
www.svenskageotech.se | 522 - 234 35 | tobias@svenskageotech.se

Läs mer på Dustex.se

SAFEROAD



PaceTell för en tryggare trafikmiljö

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

Varför välja Pacetell?

Välj trygghet, kvalitet och smarta lösningar – till ett riktigt bra pris.

Här är varför Pacetell sticker ut:

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

Saferoad Traffic AB | saferoad-traffic.se | 0221-297 00 | order@saferoad.se

Text: Maria Sigfridsdotter & Anders Lundell

Länsplanerna kan ge pengar till enskilda vägar

Att 75 procent av Sveriges vägar är enskilda återspeglas tyvärr inte när regionerna fördelar pengar via länsplanerna. REV:s arbete med remissvar på Sveriges länsplaner för regional transportinfrastruktur är nu avslutat. Samtliga 21 län har tagit fram planer som ska styra de regionala trafiksatsningarna under kommande planperiod. Trafikverket ansvarar därefter för att genomföra åtgärderna.

I länsplanerna finns en viktig möjlighet för regionerna att avsätta medel till det enskilda vägnätet. Dessa medel söks sedan via Trafikverket och tillförs den nationella bidragspotten. Trots detta är det några regioner som väljer att inte använda denna möjlighet. I flera av de regionala planförslagen saknas helt avsatta medel för enskild väghållning, vilket riskerar att ytterligare försvaga ett redan hårt belastat vägnät.

Enskilda vägar är avgörande för samhället

Det enskilda vägnätet utgör 75 procent av Sveriges samlade väglängd och är avgörande för boende, näringsliv, skogsbruk, jordbruk och besöksnäring. Trots detta är resurserna till drift, underhåll och förstärkning ofta otillräckliga. Många enskilda vägar har i dag bristande bärighet, vilket begränsar framkomligheten för tunga transporter och orsakar ökade kostnader för både användare och väghållare.

Bärighetsproblemen riskerar att förvärras ytterligare i takt med ett förändrat klimat med ökade nederbörds mängder, mildare vintrar och fler perioder med tjällossning. Utan riktade satsningar på bärighetsåtgärder blir konsekvenserna stora med försämrade tillgänglighet och i förlängningen en negativ påverkan på regional utveckling.

Länsplanerna kan stärka bärighet och tillgänglighet

Genom att avsätta medel i länsplanerna kan regionerna bidra till nödvändiga åtgärder på det enskilda vägnätet. Dessa medel blir ett viktigt tillskott till de årliga och särskilda vägbidrag som Trafikverket administrerar. För många vägföreningar är bidragen avgörande för att kunna genomföra större åtgärder men pengarna i länsplanerna kan inte alltid utnyttjas.

I den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen tillförs regionerna ökade resurser. REV anser därför att alla regioner bör få ett tydligt ansvar för att avsätta medel för enskild väghållning i sina länsplaner, särskilt med fokus på bärighet och långsiktig funktion.

Villkorade bidrag riskerar att utestänga väghållarna

Ett återkommande problem är att de medel som faktiskt avsätts ofta villkoras för särskilda satsningar, såsom kollektivtrafikåtgärder eller gång- och cykelinfrastruktur. Även om dessa åtgärder är viktiga, innebär villkoren att många enskilda väghållare inte har

möjlighet att söka bidragen. Resultatet blir att avsatta medel inte används för att stärka det enskilda vägnätet. Men med det inte sagt att pengarna inte kommer de boende till del i form av olika åtgärder.

Det är viktigt att regionerna utformar sina länsplaner så att bidragen är möjliga att använda för de behov som faktiskt finns längs enskilda vägar, inte minst för bärighet, underhåll och klimat-anpassning.

Ett annat problem är att många regioner avsätter för lite medel eller inga medel alls trots att behoven är stora. Framförallt är det Region Halland och Region Västra Götaland som sticker ut på ett negativt sätt – de avsätter inga pengar alls till enskilda vägar. I Region Uppsala öppnar man istället för att enskilda vägar ska kunna omfattas av samma pott som statliga och kommunala vägar, efter Trafikverkets bedömning.

”**Ett robust enskilt vägnät är en förutsättning för ett fungerande samhälle - något som flera länsplaner påpekar.**

Dialog är viktigt för att kunna påverka

För att säkerställa att resurserna kommer till nytta krävs en bättre dialog. REV kommer att initiera möten med länsplaneupprättarna inför nästa planperiod och inte enbart inkomma med remissvar i slutskedet av processen.

Ett robust enskilt vägnät är en förutsättning för ett fungerande samhälle, något flera länsplaner också lyfter. Det är förbundets uppgift att verka för ökade anslag, bra prioriteringar och att bidragen kommer det enskilda väghållningen till del.

I uppställningen och kartgrafiken på nästa uppslag har vi sammanställt hur mycket pengar länsplanerna bidrar med inom respektive län. ►



Så här mycket bidrag avsätter varje region till enskilda vägar via sina länsplaner

Region Blekinge 8 miljoner.

Region Dalarna 24 miljoner, men avsätter främst medel till förstärkning av broar.

Region Gotland har jämfört med övriga Sverige en annan situation för väghållarskapet, det saknas vägsamfälligheter för stora delar av öns enskilda vägar. Region Gotland hjälper till med en del av underhållet för cirka 820 km enskilda vägar med statsbidrag. Det saknas idag en part att lämna över ansvaret till.

Region Gävleborg 25 miljoner, men minskar från 50 miljoner i tidigare plan med motiveringen att pengarna är relativt okända för enskilda väghållare. Planen ger bidrag upp till 30 procent av kostnaden för enskilda väghållare.

Region Halland 0 kronor.

Region Jämtland Härjedalen 16 miljoner.

Region Jönköping 60 miljoner.

Region Kalmar 24 miljoner.

Region Kronoberg 30 miljoner i bidrag ges till de väghållare som har statsbidrag.

Region Norrbotten 21 miljoner, har ingen inriktning på avsättningen.

Region Skåne 30 miljoner.

Region Stockholm 100 miljoner.

Region Sörmland 6 miljoner, men riktas till beredskap för stormar och översvämningar, kollektivtrafikåtgärder (ex hållplatser på enskilt vägnät), trafiksäkerhetsåtgärder utmed enskilda vägar, cykeltrafik och utveckling av BK4-vägnät. **Region Uppsala** 48 miljoner, men avsätter inga medel direkt till enskilda vägar, däremot har de enskilda vägar med i poster som rör trafiksäkerhet, bärighetsåtgärder och satsningar på kollektivtrafik. Här finns pengar att söka utifrån Trafikverkets regionala bedömning av behov.

Region Värmland 24 miljoner.

Region Västerbotten 51 miljoner, och konstaterar att det är svårt för väghållare att kunna stå för de 30procent som krävs för att bidrag ska kunna sökas. Belyser problem med inflation och kostnadsökningar samt urholkning av det årliga bidraget.

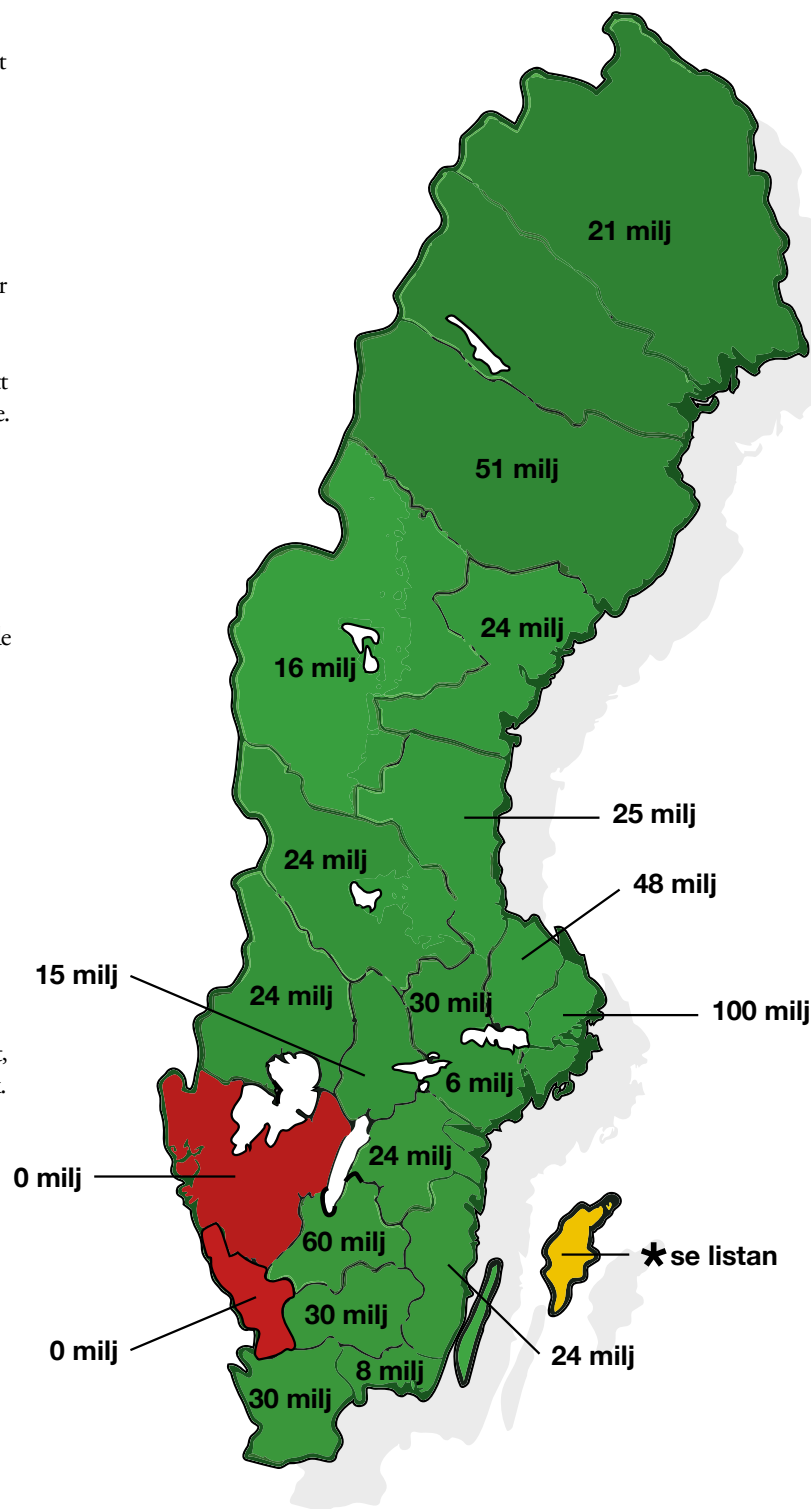
Region Västernorrland 24 miljoner, klimatförändringarna påverkar markens stabilitet och medel avsätts därför till stabiliserande och bärighetshöjande åtgärder.

Region Västmanland 30 miljoner, men avsätter medel endast till nybyggnation eller ombyggnad av vägar för stärkt bärighet.

Region Västra Götaland 0 kronor.

Region Örebro 15 miljoner.

Region Östergötland 24 miljoner regionen. I potten ingår också avsättningar för kollektivtrafik.



Text: Linn Hjort & Nina Rådström

Nytt projekt ska minska dammande vägar

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, ska i ett nytt projekt försöka hitta miljövänliga alternativ till salt för att binda damm på grusvägar. I vår börjar fälttester på Öland.

Hösten 2025 startade VTI ett projekt finansierat av Trafikverket för att utforska mer hållbara alternativ eller komplement till salt. Riksförbundet Enskilda Vägar har varit med från början då projektet initierades av Nina Rådström, dåvarande ordförande för en medlemsförening på Öland.

– Som nyvald ordförande hösten 2023 var jag nyfiken på om det fanns alternativ till det traditionella saltet, säger Nina Rådström.
– Vi hade stora problem med damm några få veckor under sommaren och eftersom ”vår” väg går genom ett naturreservat kunde vi inte bara ösa på med mer salt. Det är varken bra för djur eller natur och det är ganska dyrt också, berättar hon.

Nina började söka efter andra sätt att binda damm och hittade ett forskningsprojekt som avslutades 2008. Hon kontaktade personerna bakom studien som föreslog att hon skulle söka stöd för ny forskning, eftersom ingenting hänt i frågan sedan 2008.
– I samma veva fick jag höra talas om Dina Kuttah, forskare på VTI med lång erfarenhet av vägars hållbarhet. Hon hade liknande

tankar och blev glad när jag hörde av mig. Vi kom överens om att ta idén vidare tillsammans, säger Nina.

Studien från 2008 visade att restprodukt från rapsolja kan vara intressant som dammbindande material men att fler tester behöver göras. Utvecklingen har också gått framåt sedan 2008 och det är VTI:s roll att se om det går att hitta fler miljövänliga ämnen eller blandningar att testa.

– Idag är jag inte längre ordförande och ”vår” väg är belagd. Men projektet är igång och tester ska göras hos en närliggande vägsamfällighet med liknande problem. Det ska bli riktigt spännande att se vad vi kan lära oss, avslutar Nina.

I januari träffades projektgruppen för att ta del av förstudien som inledde projektet och för att diskutera hur fälttesterna ska gå till. Bulletinen kommer att rapportera vidare om resultaten längre fram. ■



Projektgruppen har möte. Nina Rådström, initiativtagare, Maria Sigfridsdotter, ordförande REV och Dina Kuttah, forskare VTI Digitalt deltog även Jimmy Dahlbom och Stefan Styffe från Trafikverket. Foto: Nina Rådström

Text: Sandra Naenfeldt

Från idé till verklighet — Har 43a § anläggningslagen uppfyllt förväntningarna?

Det skulle bli enklare, billigare och mer flexibelt. När 43a § i anläggningslagen trädde i kraft den 1 juli 2022 öppnades nya möjligheter för samfällighetsföreningar att själva påverka andelstal och organisera verksamheten på ett mer effektivt sätt. Bakom lagändringen låg nästan tio års enträget arbete från Riksförbundet Enskilda Vägar, REV, och deras medlemmar. Syftet var tydligt: att ge föreningarna större handlingsfrihet. Men friheten kom också med ansvar – i form av nya krav på dokumentation, juridisk förståelse och noggrannhet. Några år senare börjar bilden klarna: Blev 43a § verkligen det verktyg REV hoppades på?

En idé tar form: historien om 43a § började redan 2012 när REV skickade ut en enkät till sina medlemmar för att undersöka hur ofta föreningar behövde justera sina andelstal. Resultatet talade sitt tydliga språk: elva procent uppgav att behovet fanns årligen, men att processen var för dyr och krånglig för att genomföra.

Det blev startskottet för ett långsiktigt påverkansarbete för REV. Under tio år fördes dialoger med myndigheter och departement, utkast bollades fram och tillbaka och förslag slipades. Våren 2022 kom det efterlängtna beskedet, att riksdagen klubbade igenom lagändringen. För REV var det ett stort ögonblick och ett bevis på att år av arbete, diskussioner och uthållighet hade burit frukt. För REV var det en milstolpe. En reform som både moderniserade regelverket och gav föreningarna fler verktyg att själva agera. Samtidigt betonade man vikten av ansvar och rättssäkerhet.

REV:s fyra ledord för reformen:

- Framgång – en seger för deras långsiktiga arbete
- Modernisering – ett nödvändigt steg för ett föräldrat regelverk
- Förenkling – ett praktiskt verktyg för föreningarna
- Balans – ett verktyg som förenar flexibilitet med rättssäkerhet.

När teorin mötte verkligheten

När lagen började användas togs den emot med nyfikenhet och viss förvirring. På pappret var det enkelt: två tredjedelars majoritet på stämman räckte för att ändra andelstal, något som tidigare krävde en omfattande förrättning.

Men i praktiken växte nya frågor fram. Rådgivarna på REV märkte tidigt att det fanns missförstånd kring hur paragrafen skulle tolkas. Hur skulle besluten dokumenteras? Vilka handlingar behövde Lantmäteriet för att godkänna ändringen?

För vissa blev 43a § en välkommen möjlighet. För andra en byråkratisk utmaning. Det förekom att vissa föreningar började använda de nya andelstalen utan att registrera dem

hos Lantmäteriet. Det kan verka som en liten detalj, men i praktiken innebär det att ändringarna inte är juridiskt giltiga och att de kan ogiltigförklaras vid en framtida granskning eller tvist.

”Vi gjorde jobbet själva – men med REV i ryggen”

För en mindre vägförening i Mellansverige blev 43a § just den lättnad de hade väntat på. Deras tidigare andelsbeslut var från 1986 och kostnaderna för att ändra via Lantmäteriet hade alltid gjort processen omöjlig.

Redan 2018 deltog föreningen i en utbildning som REV höll i samarbete med Trafikverket. Där lärde de sig den så kallade tonkilometermetoden för att räkna om andelstal. Inspirerade bildade de en arbetsgrupp, höll fem möten och tog fram en promemoria med noggranna beräkningar. På en extrastämma i januari 2019 godkändes förslaget enhälligt – men de valde att vänta med registreringen tills lagen ändrats.

När 43a § trädde i kraft tog de kontakt med REV:s rådgivare för att säkerställa att allt stod rätt till innan ansökan skickades in till Lantmäteriet. Hösten 2024 kom beslutet: andelstalen godkändes utan ändringar, till en kostnad på under 10 000 kronor. – Att både REV och Lantmäteriet godkände våra beräkningar utan korrigeringar visar att utbildningen fungerade. Vi gjorde jobbet själva, men med tryggheten i att ha REV bakom oss, berättar en av föreningens representanter.

”Det blev mer komplext än vi trodde”

Alla föreningar fick dock inte en lika smidig resa. En annan förening försökte rätta till gamla fel från en förrättning från 1995 men insåg snart att uppgiften var mer komplicerad än de anat. Den gamla förrättningen från 1995 hade brister och styrelsen fick i uppdrag att ta fram ett nytt förslag till 2025. Det visade sig snart att arbetet inte bara handlade om att räkna om andelstalen, de behövde också ta hänsyn till vägens ekonomiska värde. Det innebar att vissa medlemmar skulle behöva betala flera tusenlappar medan andra skulle få pengar tillbaka.

Rådgivarna på REV märkte tidigt att det fanns missförstånd kring hur paragrafen skulle tolkas.



I april 2022 klubbades lagändringen igenom. På bilden talar trafikutskottets dåvarande ordförande Anders Åkesson (C) till REV:s representanter vid besök i riksdagshuset.

– Vi insåg plötsligt att något som verkade enkelt nu handlade om pengar, värderingar och rättvisa. Vägen ligger ju kvar, den går inte att sälja, så när kan andelarna egentligen realiseras? Frågar sig en styrelseledamot.

Till slut valde stämman att dra tillbaka förslaget och i stället låta Lantmäteriet reda ut vilka andelstal som faktiskt gällde. Det som började som en förenkling blev i stället en lärdom i hur komplext systemet kan vara.

En ny väg framåt

När förändringen slutligen klubbades igenom i riksdagen 2022 var det många som drog en lättnadens suck. Den nuvarande ordföranden i REV Maria Sigfridsdotter, som då satt i styrelsen som ledamot, minns stunden väl:

– Det var en stor glädje. REV hade arbetat med reformen i mer än tio år. Äntligen blev det enklare för våra medlemmar och andra väghållare att ändra sina egna andelstal, säger hon. Men glädjen följdes snabbt av insikten att mer stöd skulle behövas.

– Vi insåg att vi behövde stärka rådgivningen direkt. Samma vecka som paragrafen röstades igenom beslutade styrelsen att anställa ytterligare en lantmätare, och det visade sig vara helt rätt. Trycket på rådgivningen ökade markant.

Idag ser REV resultatet. Fler föreningar genomför förändringar med stöd av 43a §.

– Det är ett stort steg i rätt riktning, men vi är inte klara. Regelverket måste fortsätta utvecklas. Det ska vara enkelt och rättssäkert att ta hand om sin väg, avslutar ordförande Maria. Två år efter införandet av 43a § står det klart att paragrafen har förändrat spelplanen. Den har gett föreningarna större frihet men också ett större ansvar. För vissa har vägen varit rak, för andra krokig. Men en sak är säker: arbetet som REV påbörjade för över ett decennium sedan har satt spår och har gett landets samfällighetsföreningar verktyg att själva ta kontrollen över sin framtid. ■



Följ oss på LinkedIn
@revriksförbundetskildavagar



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

Halmstad: 035 - 19 13 00
Falkenberg: 0346 - 145 75
info@transportcentralen.se



En enkel lösning på ett stort problem

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

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

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



Svårt att hitta ordförande?

Vi tar uppdrag som ordförande i vägsamfälligheter till fast pris

20
års erfarenhet

SJÖLEJONET
K O N S U L T

Tel 0705-571225 | lotta@lottaunosson.se

Vi utför styrelsearbete, myndighetskontakter, bidragsansökningar och besiktningar.

Vi erbjuder skötsel för er grusväg:
Hyvling, vattning, spridning av nytt slitlager, dammbindning, kantskärning, kantklippning

Vi har kontor i
Hässleholm Eslöv Hörby

För mer info ring 0413-682 00
www.flexilast.se



HYLTEBRUKS SKYLT AB

Din totalleverantör av trafiktekniska produkter

VÄGMÄRKEN
FARTHINDER
VÄGGRINDAR
TRAFIKSPEGLAR
FORDONSSKYLTAR
RÅGÅNGSSTOLPAR
AVSTÄNGNINGSMATERIAL

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

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



Ditt projekt håller jämt hos oss

Har ni fått anmärkning på er konstruktion?
Vi hjälper er med rådgivning och projektering

info@wercon.nu 0730-244 268 www.wercon.nu



SKYLTAR & MÄRKEN

Allt inom
skyltar & trafiksäkerhet!

DU KÖR
62
km/h
P
Höstdagen
endast
8- &

Telefon: 08 - 449 82 00
E-post: info@skyltar.se

skyltar.se



PRISMATIBRO
TRAFIK
SÄKERHET
IDAG OCH FÖR
FRAMTIDA
GENERATIONER

**FARTHINDER
SOM FLEXAR**

MONTERAS MYCKET ENKELT
UTAN FÖRBORRNING ELLER GJUTNING

FLEXI BUMP

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

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

SE FILM

FLEXIBUMP.SE
FÖRMÄNLIG ENHETSFRAKT
FLEXIBUMP – EN DEL AV PRISMATIBRO

HEMSIDA

Text: Linn Hjort

Plogningen av enskilda vägar återupptas i Arjeplog

När upphandlingsvillkoren ändrades 2024 upphörde plogningen av enskilda vägar i Arjeplogs kommun. Efter lång dialog har frågan nu fått en lösning.

I Bulletinen nummer 4 2024 berättade vi om problemen för de enskilda vägarna i Arjeplogs kommun. I sextio år plogades de av samma entreprenör som sköter om de statliga vägarna. Men i augusti 2024 ändrades tidskraven i upphandlingen med Trafikverket och efter det meddelade entreprenören Svevia att de inte längre skulle ploga enskilda vägar.

Gunnar Andersson är ordförande för Tjärnbergsvägens samfällighetsförening i Arjeplog.

- Ju längre ut i glesbygden du kommer desto värre blir konsekvenserna. Vi bor så långt borta att det blir orimliga framkörningskostnader, säger Gunnar.

Efter förändringen i upphandlingen ökade kostnaderna för plogningen från 150 000 kronor till 800 000 kronor.

- I fjol fick vi därför ploga själva. Flera av oss som bor längs enskilda vägar har traktor, men vi måste ju vara friska, traktorn måste fungera och man blir uppbunden på ett annat sätt, konstaterar han.

Samtal mellan flera vägsamfälligheter och Trafikverket ledde ingenstans. Till slut tog Christer Ångström, dåvarande ledamot i Riksförbundet Enskilda Vägars styrelse, sig an ärendet och lyckades lyfta det i de högre instanserna hos Trafikverket.

Efter ett halvår av diskussioner löstes situationen. Nu plogas även de enskilda vägarna, dock till en väsentligt högre kostnad än innan 2024.

Andra vägföreningar kan ha samma problem. Vilka erfarenheter vill du dela med dig av?

- Se till att det skrivs in att hänsyn måste tas till det enskilda vägnätet redan i upphandlingen. Du kan ju inte tvinga någon att ta hänsyn om det inte står där, menar Gunnar.

- Man ska kunna bo vid en enskild väg och kunna pendla till jobbet och räddningstjänst ska kunna komma fram. Ska vi ha en levande landsbygd är det av allra högsta vikt att få vägen plogad. ■



POTTHÅL I VÄGEN?

Asfalt och vägreparationer – vi gör jobbet rätt från grunden!
Kontakta Daniel info@halsingeanlaggning.se 070-636 24 92

HÄLSINGE
ANLÄGGNING



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

I samarbete med REV sedan 1968

Lindhés Advokatbyrå AB

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

Karin Andersson Advokat	Bengt Nydahl Advokat	Agnes Kjellberg Biträdande Jurist	Linnéa Birgersson Biträdande Jurist	Lukas Nordblom Biträdande Jurist
----------------------------	-------------------------	--------------------------------------	--	-------------------------------------



info@lindhes.se www.lindhes.se 08 - 723 15 00 Riddarg. 35, 114 57 Stockholm



20 år



Skanna och prova
utan kostnad

i samfälligheters tjänst

Sveriges ledande administrativa
verktyg för styrelsen.

Grundat 2006

[Läs mer på sista sidan](#)

LANTMÄTERIET
CERTIFIERAD ÅTERFÖRSÄLJARE



08-502 761 03
sales@vagfas.se

Text: Linn Hjort

REV:s arbete ledde till ny promemoria från regeringen

Två av Riksförbundet Enskilda Vägars tidigare skrivelser till Justitiedepartementet har lett till nästa steg i processen: en promemoria. Skrivelserna tog upp behovet av några förändringar i anläggningslagen.

I den ena skrivelsen föreslog REV att att föreningen och fastighetsägarna ska kunna komma överens med varandra om ersättningen vid in- och utträde utan att Lantmäteriet måste göra omfattande utredningar.

Det kan minska kostnader och undvika komplicerade processer med myndighetsbeslut som inte efterfrågas av delägarna.

Justitiedepartementet har lyssnat på REV

I den andra skrivelsen lade vi fram en komplettering till anläggningslagen. Den som bygger en gemensamhetsanläggning, exempelvis en exploatör eller Trafikverket, ska vara ansvarig för att arbetet slutförs korrekt och ska stå för garantiåtaganden.

Idag faller ansvaret på de framtida delägarna, även om de inte har beställt arbetet eller har något avtal med utföraren.

– Det viktigaste är att Justitiedepartementet har lyssnat på oss och tagit med båda problembeskrivningarna i promemorian. Nu har remissrundan stängts och vi väntar på utkastet till propositionen, säger Karin Andersson, styrelseledamot i Riksförbundet Enskilda Vägars.

Förslagen i promemorian Några frågor om ersättning vid gemensamhetsanläggningar beräknas träda i kraft 1 januari 2027. ■

DUBBELVALV
– en kostnadseffektiv lösning istället för bro



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

P O N O V A

Karin Andersson är styrelseledamot i Riksförbundet
Enskilda Vägars styrelse.

Text: Håkan Wennerström

Enskilda vägar på agendan på Transportforum

Med över 1300 deltagare, hundratals programpunkter och politisk närvaro var årets Transportforum i Linköping en viktig mötesplats för framtidens infrastruktur och mobilitet. Riksförbundet Enskilda Vägar var på plats för att lyfta det enskilda vägnätets betydelse.

Transportforum arrangeras av Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, och bjöd i år på ett omfattande program med nära 400 olika föreläsningar, en hel del paneldebatter och infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson som inledningstalare.

Riksförbundet Enskilda Vägar fanns naturligtvis på plats, både som utställare och föredragshållare. Ordförande Maria Sigfridsdotter höll ett anförande med titeln ”Det glömda vägnätet”.

REV satte fokus på enskilda väghållare

Då de flesta föreläsningarna på forumet handlade om olika tekniska lösningar valde REV:s ordförande att rikta fokus mot väghållarna och lyfte alla de människor som varje dag tar hand om sina enskilda vägar. Riksförbundet uppskattar att runt 200 000 människor är direkt inblandade i väghållning i Sverige varje dag.

Att riksförbundets stora medlemsundersökning under hösten dessutom visade på de ekonomiska svårigheter som väghållarna har, synliggör än mer att det är Sveriges fastighetsägare som drabbas när bidragsnivåerna inte kan upprätthållas.

65 procent av alla enskilda väghållare upplever att de inte har tillräckliga ekonomiska resurser för att underhålla sin väg och 35 procent tycker att de har ekonomin men de väljer ändå att avvakta med underhåll eftersom de känner osäkerhet inför framtida investeringar, visar undersökningen. – Vi behöver återställa bidragen och ha riktade insatser mot de föreningar som har svårast att klara sitt uppdrag om vi ska ha robusta vägar i hela vägnätet, konstaterade Maria.

Många medlemmar besökte montern

Riksförbundets monter var välbesökt av både politiker, forskare och myndighetsföreträdare. Medlemmar kom fram och pratade om sin väg och enskilda väghållare som övervägde ett medlemskap stannade till och undrade vad förbundet gjorde och hade att erbjuda.

Det var inte samma uppslutning från partierna i riksdagen som tidigare år, då en partiledardebatt var lagd på onsdagskvällen, men några representanter från riksdagens trafikutskott fanns på plats liksom många politiker från regioner och kommuner runt om i Sverige.

Vi behöver återställa bidragen och ha riktade insatser mot de föreningar som har svårast att klara sitt uppdrag om vi ska ha robusta vägar i hela vägnätet.



Vår styrelseledamot Håkan Wennerström (mitten) träffade Carina Ödebrink (S) och Mattias Ottosson (S) som båda sitter i riksdagens trafikutskott.

REV träffade flera politiker och fick möjlighet att diskutera angelägna frågor och kunde också framföra riksförbundets synpunkter och medlemmarnas behov. Samtidigt visades bredden i engagemanget genom arbetet med den Nationella strategin för enskild väghållning. Strategin har tagits fram gemensamt av REV, Skogsindustrierna, Skogforsk, Sveaskog, LRF och Sveriges Åkeriföretag. Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana var också på plats och han tyckte att samlingen runt den nationella strategin verkligen sätter ljus på den enskilda vägen på ett bra sätt.

Träff om regionala planer beslutades

REV pratade också med flera personer som är upprättare av de regionala planerna. Det resulterade bland annat i att REV planerar att bjuda in till möten för att diskutera hur regionerna på ett bättre sätt kan gå enskilda väghållare till mötes genom att prioritera in ekonomiska medel i de regionala planerna.

Ett roligt möte under forumet var med en ny medlem som berättade om sitt besök i REV:s monter förra året, vilket resulterade i att vägföreningen blev medlemmar. De var mycket nöjda med sitt medlemskap, hälsade hon.

– Det är extra kul att få sådan feedback eftersom det är våra medlemmar som är grunden för det vi gör, säger Maria Sigfridsdotter. – Årets Transportforum blev kvalitativt väldigt bra och vi knöt många nya kontakter. Vi lanserade också vårt budskap kring ”det glömda vägnätet”, vilket kommer att genomsyra de aktiviteter som vi planerar framåt 2026. Hit hör bland annat deltagande som utställare på Landsbygdsriksdagen och besök i Almedalen. Viktigt att komma ihåg är att enskild väghållning inte är ett sprintlopp utan ett maraton, avslutar Maria med ett leende. ►

REV:s ordförande Maria Sigfridsdotter samtalade med Ulrika Heie (C), ordförande i riksdagens trafikutskott.



Dina Kuttah, forskare på VTI, samtalar med Bengt Johansson, vägingenjör och rådgivare på REV.

Infrastruktur- och transportminister Andreas Carlson inledningstalade på Transportforum. 1300 personer deltog i mässan, som arrangerades av Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, i Linköping den 14-15 januari.



GÅ KURS OM ENSKILDA VÄGAR

Vi erbjuder kurser under hela året

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

Grundkurs

Eskilstuna 10 mars

Varberg 11 mars

Digitalt online 25 mars

Digitalt online 15 april

Hässleholm 21 april

Svedala 22 april

Digitalt online 11 maj

Digitalt online 15 juni

Fördjupningskurs

Göteborg 30 mars

Örebro 20 april

Gävle 4 maj

*Du måste vara inloggad för att
kunna boka via*

revriks.se

Artikelserie om markförhållanden – del 3

I det här numret av Bulletinen avslutas artikelserien med vår gästskribent, Magnus Hellqvist, som delar med sig av sina kunskaper. Magnus är geolog med jordarter, mark, vatten och miljö som specialitet. Han är också förtroendevald i en av REV:s medlemsföreningar i Uppland. Magnus har också en egen Youtube-kanal med utbildningsfilmer om geologi, vatten och miljö. Använd QR-koden för att besöka @GeologenMangemagister. Tack Magnus för dina bidrag till Bulletinen!

Anders Lundell, kanslichef REV

Text: Magnus Hellqvist
 magnus.hellqvist@geoveta.se



Exempel på jordartstypen och kornstorleken silt, en tjälfärlig och rörelsebenägen marktyp, upptagen i ett dike på en åker utanför Kumla. Foto: Magnus Hellqvist

Jordarterna som ger utmaningar för vägen

Jordarter kan ibland innebära många risker för en vägs stabilitet. Det gäller speciellt med de så kallade finkorniga jordarterna som lera och silt. Den typ av jordmaterial som kan ge mest problem är silt. Den kan förekomma som siltjord eller som siltiga jordarter och är då ofta en jordart med en inblandning av olika mängd silt.

De finkorniga jordarterna, som lera och siltjordar, innebär ofta utmaningar för alla typer av infrastruktur. Både den geologiska bakgrunden till jordartens bildande och hur de är uppbyggda kan skapa både risker och instabilitet. Så det är viktigt i alla bygg- och anläggningsarbeten att undersöka deras uppbyggnad och egenskaper.

Det kan även ske förändringar, som gör att förhållandena går från mer stabilt till instabilt. En viktig faktor för denna förändring är vatten, framför allt markvatten och grundvatten. En förändrad

grundvattennivå eller mängd vatten i marken, kan ge nya förutsättning för jordartens förmåga att klara påverkan och påfrestningar. Men även förändringar genom erosion eller människors anläggningsarbeten kan förändra stabiliteten.

Lera i landskapet

Lera är en jordart som byggs upp av partikelstorleken ”ler”, som är partiklar mindre än 0,002 millimeter, men även den något större partikeln ”silt”. Lera är alltså alltid en blandning av olika mängd med de finaste och de något större partiklarna. Ju mer

det finns av den minsta partikeln, kallad ler, desto ”styvare” säger man att leran är. Det innebär egentligen att den är mer kompakt och svårbehandad.

Lera är i grunden ett så kallat sediment, där större områden med lera har bildats genom sedimentation på botten i en akvatisk miljö, som havet eller en sjö. De små partiklarna söker sig till platser där det finns vatten och hamnar framför allt på de djupare delarna på botten.

Det är en orsak till att vi kan hitta så mycket lerområden i terrängens slättområden och dalgångar som tidigare varit vattentäckta delar

i landskapet. Det är även därför, med vissa undantag som exempelvis i Jämtland, som vi hittar lerslätterna i områden som legat under högsta kustlinjen. Men dessa områden har genom landhöjningen höjts upp och blivit land idag.

Lera behöver inte vara ett problem för vägen. Den kan vara kompakt och hållfast genom sin uppbyggnad och sina egenskaper. Men ökad belastning på ytan innebär en långsam förändring av leran. Olika typer av påverkan kan skapa negativ förändring som gör leran mer instabil. Det är exempelvis påverkan som mycket schaktande och grävande, att vattendrag eroderar eller ändrade grundvattenförhållanden som gör leran mer vattenmättad.



En typisk gråblå postglacial lera som bildades i havet under landhöjningen. På bilden framkommer den i schaktbotten på en grop i Västerås och har mörka ränder efter sulfidutfällningar på en tidigare syrefri havsbotten. Foto: Magnus Hellqvist



Åkermark med typisk så kallad glac iallera efter inlandsisens smältvatten i Uppland. Leran är oftast exponerad i schaktgropar eller på åkermark. Foto: Magnus Hellqvist

I vissa regioner, som i Västra Götalandsregionen, så har även den ursprungliga avsättningsmiljön för sediment i havet skapat en lera som har haft salt som en viktig del i uppbyggnad och struktur. Saltet har med tiden lakats ut från leran genom vatten som infiltrerat i marken och grundvatten som runnit genom jordlagren, vilket har gjort leran mer känslig och instabil. Det är en grund i hur det vi kallar för ”kvikclera” har skapats. Kvikclera är en av de mest skredfarliga jordtyperna i Sverige och Norge och har orsakat många skredproblem för infrastrukturen, exempelvis skredet i Stenungssund i september 2023 då motorvägen E6 fick omfattande skador.

Silt – jordmaterialens problemskapare

Silt är den partikelstorlek som är större än ler men mindre än sand, med en storlek på 0,06–0,002 millimeter. Det finns en del mer utpräglade siltjordar, vilka också är bildade i vattenmiljö och kan räknas som sediment. Men ofta är silt uppblandad i större eller mindre andel i andra jordarter som lera eller morän. ►



Ett stycke av den mycket skredfärliga jordarten kvicklera upptagen men som är fast i sitt torra tillstånd. Foto: Geoveta AB

Silt är ett väldigt riskabelt jordmaterial. Det kan effektivt bli vattenmättat och då blir det väldigt löst och rörligt. Det kan bli en förutsättning för flytrörelser i marken. Silt är även lättroderat och skadas lätt vid påfrestning om det är mycket vatten i marken.

Men det främjar även frysprocessen och tjälen i marken. När tjälen under våren släpper, så kan det ge omfattande tjälskador och problem på framför allt vägar. En av de processer som är verksam i problemen med silt är det som kallas för kapillärlig stigning, det vill säga att vatten kan stiga uppåt eller åt sidan i marken.

Det sker bland annat till följd av effekter med ytspänning i markens porer. Vatten stiger visserligen längst i lera, fast det tar lång tid. Däremot stiger det effektivast på kort tid i just silt och då ”göder” det frysprocessen och tjälprocessen med vatten som kan ge förändringar i marken. När sedan tjälen släpper på våren, kan det skapa mindre kollapser och ge olika skador.

Den förrådiska blandningen

Det förrådiska med silten är att den negativa effekt den kan ge på framför allt vägar, inte bara påverkas av att det är mer renodlade siltjordar. Det räcker med att en jordart, som lera eller morän, innehåller en större mängd silt som en del av andra jordartspartiklar, för att ge negativ effekt på vägen.

Men det kan vara svårt att veta hur mycket silt som egentligen finns i marken och jordarten. Vill man veta det är det bara möjligt genom olika undersökningar och analyser av den jordart som förekommer under själva vägen. ■

Till höger: Jordarten silt är rörlig när den är blöt och lättroderad av exempelvis vattendrag, som i detta fall av i ett utflöde till Ljusterån i Säterdalen i Säter. Foto: Magnus Hellqvist



Beläggning för dig som tänker hela vägen

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

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

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



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

Kontakta oss på Svevia

Skåne, Jönköpings, Västra Götalands och Hallands län

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

Stockholms län och norröver

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

Örebro, Värmlands, Västmanlands och Södermanlands län

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

Östergötlands, Kalmar och Blekinges län

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

Kronobergs län

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

Så kollar ni er vägdeklARATION

I samband med att Trafikverket skickar ut sina vägdeklARATIONER för 2026 års tillsyns- och omprövningsvägar brukar det komma in många frågor till REV. Här kommer lite information som förhoppningsvis kan reda ut några frågetecken för er väghållare.

Under februari-mars skickar Trafikverket ut vägdeklARATIONER till samtliga väghållare med statsbidragsvägar som ska ha tillsyn och omprövning av bidragsrätten under 2026.

VägadeklARATIONEN är ett utdrag från Trafikverkets register med information om er statsbidragsväg. Aktuella uppgifter i vägadeklARATIONEN kommer att utgöra ett underlag vid omprövningen av bidraget.

Ni som väghållare behöver granska följande uppgifter i vägadeklARATIONEN och se till att de är korrekta och uppdaterade:

- Veglängd
- Slitlager (har vägen grus eller är den belagd)
- Antal helårsfastigheter
- Antal fritidshus
- Eventuella ytterligare trafikallstrare, till exempel en gårdsbutik
- Kontrollera kontaktuppgifter och bidragsmottagare. Observera att detta inte ska ändras i vägadeklARATIONEN, se nedan.

Det är viktigt att ni fyller i datum för det senaste årsmötet. Om ni har flera vägdelar på er väg är det viktigt att ni granskar informationen på samtliga vägdelar innan ni skickar tillbaka vägadeklARATIONEN till Trafikverket.

Om det har skett ändringar av kontaktperson eller bidragsmottagare/konto så görs INTE den typen av ändringar i vägadeklARATIONEN utan dessa görs på ett särskilt formulär, det kan ni hitta på Trafikverkets hemsida.

VägadeklARATIONEN ska vara Trafikverket tillhanda senast tre veckor efter att ni mottagit den (gäller även om inga förändringar har skett). Om vägadeklARATIONEN inte skickas in till Trafikverket kan det innebära att statsbidraget dras in.

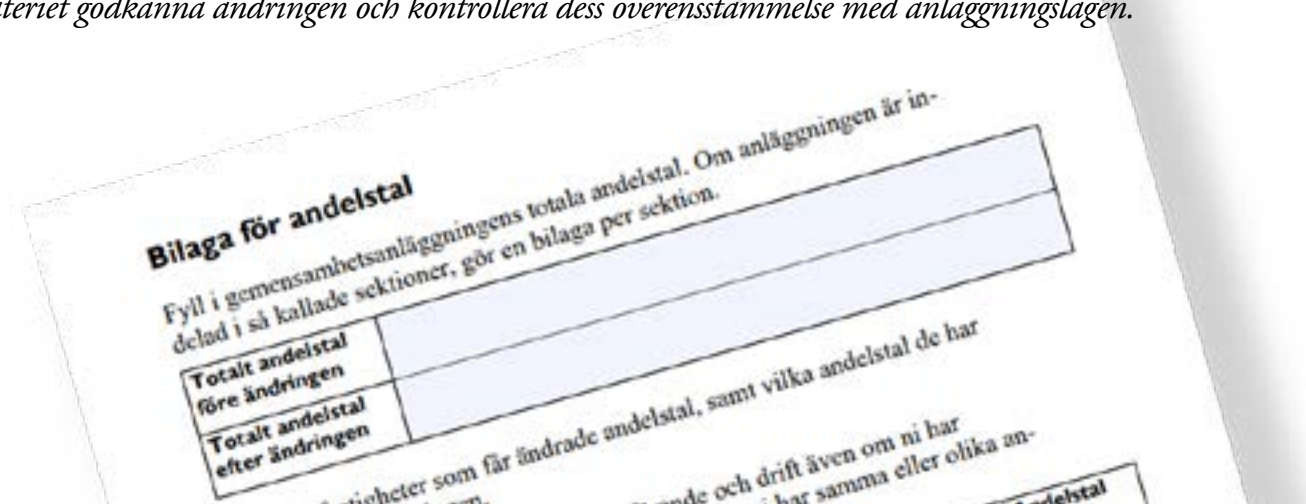
Man behöver inte ansöka om årligt driftbidrag på nytt i samband med tillsyn/omprövning utan uppfyller vägen bidragsrätten och skicket är godkänt kommer det ett beslut med fem års fortsatt bidragsrätt. ■



Bengt Johansson
Vägteknik
kansliet@revriks.se

Nytt domstolsavgörande angående 43a § anläggningslagen

Sedan några år tillbaka kan föreningar själva enligt anläggningslagen 43a § ändra fastigheters andelstal genom att på stämman besluta om detta med kvalificerad majoritet. För att beslutet ska gälla måste Lantmäteriet godkänna ändringen och kontrollera dess överensstämmelse med anläggningslagen.



I ett nytt avgörande, F 17056–24, 2025-11-19 från Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) har domstolen uttalat sig om vad föreningen måste prestera i form av underlag till Lantmäteriet vid en 43a § ansökan.

I korthet bestod problematiken i att föreningar får ändra medlemmars andelstal men inte ändra grunderna för beräkningen av andelstalen. En sådan ändring kräver en ny förrättning av Lantmäteriet. Det är upp till föreningen att visa vad som utgör grunderna för beräkningen.

För den ifrågavarande föreningen var detta inte en enkel uppgift då de hade ett gammalt anläggningsbeslut där det saknades en tydlig redogörelse för grunderna för beräkningen av andelstalen. Andelstalen har helt enkelt angetts och förblivit oförändrade sedan 1967.

I ansökan har föreningen enligt Lantmäteriets rekommendation använt tonkilometermetoden för att fastställa fastigheternas nya andelstal. Föreningen fick först godkänt av Lantmäteriet men medlemmar överklagade till mark- och miljödomstolen som avlog överklagan. Avslaget överklagades till MÖD som konstaterade att det i ansökan saknats tillräckligt underlag för att ansökan ska kunna bedömas och godkännas varpå ärendet återförvisades till Lantmäteriet.

Avgörandet tyder på att det ställs höga krav på föreningar att inkomma med tillräckligt underlag till Lantmäteriet vid ansökan

enligt 43a §. Föreningen måste visa både hur de nya andelstalen beräknats och att detta överensstämmer med metoden som de tidigare andelstalen bestämts utefter. I synnerhet för föreningar med äldre förrättningar kan detta leda till stora svårigheter att utnyttja 43a §.

För föreningar vars anläggningsbeslut inte inkluderar någon förklaring av grunderna för beräkningen av andelstal, kvarstår eventuellt alternativet att enligt 43 § nå en överenskommelse eller att bekosta en ny lantmäteriförrättning.

Slutsatsen är att styrelsen i föreningar vars andelstal bestämts i äldre förrättningar bör kontrollera om det är möjligt att nyttja 43a § innan ansökan skickas in. Ansökningsprocessen utgör en kostnad för föreningen och med detta rättsfall har kraven skärpts avseende vilket underlag som krävs för att Lantmäteriet ska godkänna ändringen. ■



Lukas Nordblom
Juridik
lukas.nordblom@lindh.se

EXPERTERNA

Så fungerar stämmobeslut

Nu är det snart dags för årsmöte i många samfällighetsföreningar, eller stämman som det också kallas. Under stämman har delägarna möjlighet att påverka föreningens riktning genom omröstning i ett antal frågor och eventuella motioner.

I Sverige är det vanligast att fatta beslut i en förening genom acklamation. De som deltar på stämman och har rätt att rösta ropar då ja om de stödjer den fråga som stämmans ordförande ställer. Gäller det beslut i frågor som är av större vikt är det bra om ordförande för stämman även ställer kontrollfrågan om det är "någon däremot". På så sätt får de som motsätter sig förslaget en möjlighet att uttrycka sitt motstånd.

Stämmoordförande meddelar sedan hur hen uppfattade de närvarandes inställning i frågan, dröjer en kort stund med klubban i luften, och klubbar sedan beslutet.

Om någon begär att omröstning med rösträkning ska ske innan stämmoordförande har klubbat beslutet, så ska en sådan omröstning genomföras. Även ordförande för stämman kan föreslå omröstning om det inte verkar vara enighet bland medlemmarna. Om det finns någon särskild anledning till att det exakta röstantalet behöver protokollföras kan det också föranleda en omröstning som ordförande då kan föreslå.

I en samfällighetsförening kan en formell omröstning genomföras med huvudtalsmetoden eller andelstalsmetoden. Är frågan av ekonomisk art, räcker det att en enda medlem önskar att omröstningen ska genomföras med andelstalsmetoden för att den ska användas. Det är nästan bara personvalsfrågor som inte är av ekonomisk art.

Om du vill veta mer om omröstning och vad andelstalsmetoden och huvudtalsmetoden är så finns det mer information i Riksförbundets Enskilda Vägars digitala handbok Vägopedia, som finns på hemsidan. Gå till "omröstning" i listan A-Ö så kommer du rätt. Där finns även mer information om fullmakter, digital stämman och stadgeändringar. Vägopedia-sidan om omröstning återges också som utdrag i det här numret av Bulletinen på sida 42-44. ■



Lina Högberg
Lantmäteri
kansliet@revriks.se



Har du tröttnat på ojämna vägar?

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

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

peabasfalt.se

PEAB
Peab Asfalt

REGIONANSVARIGA

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



Omröstning vid stämma

Omröstning (votering) innebär att röstetalen för de olika alternativen i en beslutsfråga räknas och protokollförs för att på så sätt bekräfta utfallet och beslutet i frågan.

Hur stämmobeslut fattas regleras i föreningens stadgar och i lagen om förvaltning av samfälligheter. Hur omröstning ska genomföras och vem som har rösträtt regleras i 48 §, 49 §, 51 § och 52 § i lagen om förvaltning av samfälligheter.

För att kunna genomföra en omröstning på ett rationellt sätt bör deltagarna vid stämma ha tilldelats röstkort i samband med närvaroregistreringen.

Vid omröstning kan röster avges båda av närvarande medlemmar och medlemmar företrädta via fullmakt.

Om stämman hålls som digital stämma, helt eller delvis, måste styrelsen ha rutiner för hur de digitalt deltagande personerna gör sin röst hörd.

Oavsett om beslut fattas enligt huvudtalsmetoden eller andelstalsmetoden gäller i normalfallet så kallad "enkel majoritet", det vill säga att det alternativ som får flest röster är beslutat. Ett undantag från denna grundregel är beslut om stadgeändring.

Om en förening består av flera verksamhetsgrenar (gemensamhetsanläggningar, sektioner etc.) så ska beslutsfattandet hållas separerat för de olika verksamhetsgrenarna. Ingen medlem ska på en stämma kunna delta i en omröstning som gäller en verksamhetsgren som medlemmen inte har andel i.

Om en omröstning genomförs ska resultatet anges i stämmoprotokollet.

Huvudtalsmetoden

Grundregeln är att huvudtalsmetoden används vid omröstning. Huvudtalsmetoden innebär enkelt uttryckt "en medlem en röst", men det finns flera parametrar att ta hänsyn till och begrepp att förstå.

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

Eftersom fastigheter kan ägas av flera personer och en och samma person kan äga olika fastigheter tillsammans med olika personer använder man också begreppet "ägarkonstellation", det vill säga en eller flera personer som äger en eller flera fastigheter med exakt samma ägarfördelning.

Några exempel på olika tänkbara ägarkonstellationer:

- Person A äger fastighet/er med 100%
- Person A och person B äger fastighet/er med 50% vardera
- Person A person B, person C och person D äger fastighet/er med 25% vardera
- Person A är formell företrädare för ett företag som äger fastighet/er med 100%

Fler exempel på vad som kan vara en ägarkonstellation finns illustrerade grafiskt som bilder på ämnessidan i Vägopedia, använd QR-koden.



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

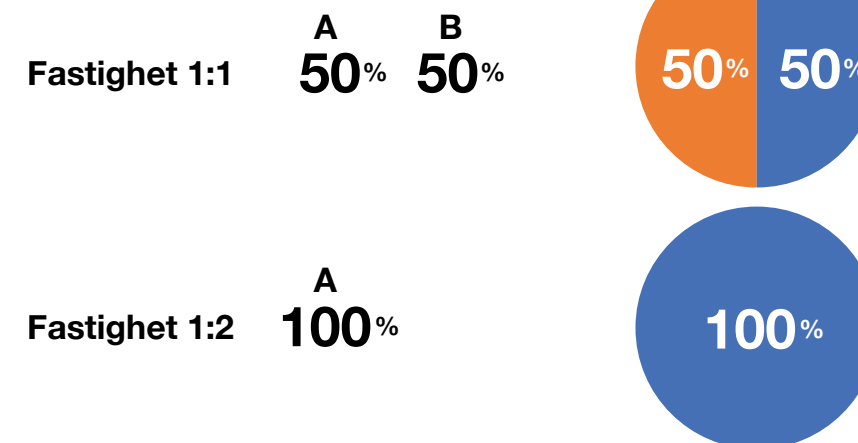
Exempel på ägarkonstellationer och antal röster enligt huvudtalsmetoden

2 fastigheter

2 ägare

2 ägarkonstellation/er

2 röst/er enligt huvudtalsmetoden



Enligt huvudtalsmetoden har alltså varje medlem/ägarkonstellation en röst oavsett hur många fastigheter ägarkonstellationen äger.

En förutsättning för att en ägarkonstellation ska kunna avge sin röst är att samtliga delägare är överens om hur de gemensamt ska rösta. Det är alltså inte tillåtet att varje delägare avger en röst motsvarande sin ägarandel.



Andelstalsmetoden

Om den fråga som ska avgöras har ekonomisk betydelse ska andelstalsmetoden användas, om någon medlem begär det.

Andelstalsmetoden innebär att varje fastighet har ett röstetal (antal röster) som exakt motsvarar det andelstal som fastigheten har. På så vis är egentligen andelstalsmetoden i princip enklare att tillämpa än huvudtalsmetoden även om den ställer större krav på att hålla reda på varje fastighets andelstal inför omröstningen samt kräver en del räknearbete för att summera utfallet i omröstningen.

"Det är bara om någon uttryckligen begär att andelstalsmetoden ska användas för en ekonomisk fråga som en sådan omröstning ska genomföras."



A B C D E F G



Det finns dock en begränsningsregel även i andelstalsmetoden, ingen medlem får använda ett sammanlagt andelstal som är större än 20% av det närvarande röstetalet enligt upprättad röstlängd.

Exempel:

Om det sammanlagda antalet närvarande andelar/röster är 80 och en medlem (genom ägande av en eller flera fastigheter) själv representerar 25 andelar/röster så får denne medlem bara använda 16 andelar/röster vid en omröstning enligt andelstalsmetoden (20% av 80 = 16). De övriga har 55 andelar/röster vilket innebär att det finns 16 + 55 = 71 andelar/röster som kan användas. Den observante noterar då att den med 16 röster/andelar i praktiken får 22,5% av de röster som kan användas men det är så som begränsningsregeln ska tillämpas (ingen ytterligare reducering ska ske).

Även vid omröstning enligt andelstalsmetoden gäller att en förutsättning för att en ägarkonstellation ska kunna avge sin röst är att samtliga delägare är överens om hur de gemensamt ska rösta.

En del föreningar har skilda andelstalsserier för utförande (byggande) och drift. Då ska andelstalsserien för drift användas så snart anläggningen är utförd (färdigbyggd). Det kan även finnas skilda andelstalsserier för olika sektioner inom föreningen. Då ska andelstals-serien för aktuell sektion användas vid omröstningen.

Specialfall

För föreningar som har flera gemensamhetsanläggningar i "Flera verksamhetsgrenar" enligt stadgarna (§19 i lantmäteriets normalstadgar) är tillämpningen av andelstals-omröstning som berör flera verksamhetsgrenar lite speciell. Se mall och exempel för detta på ämnessidan i Vägopedia, använd QR-koden.

Frågor & Svar

Räknas en majoritet på avgivna röster eller på de närvarande vid stämman?

Stämmobeslut fattas alltid baserat på avgivna röster, det vill säga de som aktivt avger en röst. De som är närvarande (genom egen närvaro eller via fullmakt) men avstår från att rösta räknas inte alls. Medlemmar som inte är närvarande räknas inte heller.

Teoretiskt kan man alltså fatta ett giltigt stämmobeslut exempelvis på följande sätt; i en förening med 68 medlemmar är 12 närvarande eller företrädare via fullmakt men bara 3 röstar "Ja" och 2 "Nej". Då har stämman på ett korrekt sätt sagt "Ja" till förslaget, trots att bara 3 av 68 medlemmar aktivt ställt sig bakom det.

Måste alla frågor av ekonomisk betydelse beslutas med andelstalsmetoden?

Nej, det är bara om någon uttryckligen begär att andelstalsmetoden ska användas som så ska ske. Om ingen begär det så är det huvudtalsmetoden som används även för till exempel antagande av budget.



<https://vagopedia.revriks.se>

SÅ HÄR KAN MEDLEMMAR ANVÄNDA VÄGOPEDIA

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

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

WEBBVÄG

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

Första året bara 1900 kr

Ingår fastighetsdata från Lantmäteriet!

Skicka vägavgifter som e-Faktura.
Stöd för momshantering.

Många har problem med sin bokföring!

Något vi kan hjälpa Er med.

Nyhet

Ekonomi support till fast kostnad!

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



Sälj: 073-752 24 92

webbvag@doctech.nu

Växel: 019-760 89 00

www.doctech.nu/tjanster/webbvag/

Enkla köp för säkra vägar – klicka in på vagjobb.se

Behöver ni vägskyltar, farthinder eller avstängningsmaterial? I vår webbutik hittar ni produkter som förenklar väghållningen – noggrant utvalda för enskilda vägar och mindre vägföreningar. Snabbt, säkert och levererat dit ni behöver det.



www.vagjobb.se

VÄGJOBB
I SVERIGE

Asfalt när den är som bäst



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

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



Asfalt för:

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

Vi erbjuder:

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



Vill du skicka in en
offertförfrågan?

Kontakta oss direkt.



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

Text: Helena Palm

Däckande insikter

En helg i mitten av januari råkade jag befinna mig på ett vandrarhem i Dalarna just när regnet började äta upp nyårssnön, och SMHI:s varningar om ishalka fick kloka bilförare att hålla sig borta från vägarna. Där kom jag i samspråk med en engelsman, som hade hört talas om att vi har speciella däck på vintern i Sverige. Ja, såklart har vi det. Han undrade om dessa speciella däck har dubbar, och det kunde jag ju bekräfta att vissa har. Sen frågade han om skillnaderna mellan dubbdäck och friktionsdäck. Det här var andra gången på kort tid som jag insåg att mina kunskaper om däck är ytterst begränsade.

Jag återkommer strax till den första gången, men diskussionen med engelsmannen fick mig att både fundera och försöka ta reda på mer om dubbat och odubbat. Det jag främst funderade över var om det ökande antalet nollgenomgångar i mellersta Sverige (alltså när temperaturen rör sig upp och ner just över nollstrecket) påverkat rekommendationerna om dubbdäck i områden där man tidigare mest använt friktionsdäck. Jag visste redan att dubbdäck sliter på vägarna och river upp partiklar som kan orsaka andningsproblem, så det kändes som en beklaglig tanke. Och så klurade jag på om någon forskat på däck med utfällbara dubbar, som det finns på en del skor, men det verkade mer som en professor Balthazar-idé.

Jakten på svar gav mig en massa ny information. För att inleda med de utfällbara (eller infällbara) dubbarna hittade jag både flera helt seriösa patent, det tidigaste från 1970-talet, och mer nutida forskning, bland annat från Nokia från 2010-talet och från ett universitet i Kazakstan från förra året. Jag förstod också att förhållandet mellan däckval, vägbeläggning, säkerhet och miljö var långt mer komplext än jag dittills trott. Jag visste till exempel inte att vi har extra hårt material i svenska vägar för att de ska vara mer slitåliga. Dubbdäck ruggar upp vägytan, medan dubbfria däck polerar den blank. Och när användningen av dubbdäck minskar och trafikvolymen ökar, kan det bidra till att vägfriktionen på vissa sträckor hamnar under Trafikverkets gränsvärden till och med sommartid, vilket gör att risken för avåkningsolyckor ökar.

Jag lärde mig också att gummit i dubbfria däck (och däck på elbilar) slits snabbare än gummit i dubbdäck, och därmed släpper ut mer partiklar, som kan vara farliga för naturen. Däremot tycks inte nollgenomgångarna ha påverkat däckrekommendationerna på en övergripande nivå. Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF rekommenderar generellt alltid dubbdäck i första hand, Trafikverket framhåller dubbfria vinterdäck av nordisk modell som säkra i hela landet, men bara för moderna bilar med antisladdsystem, och Naturvårdsverket förordar dubbfria däck för bättre luftkvalitet, bättre hälsa och ökad livskvalitet.

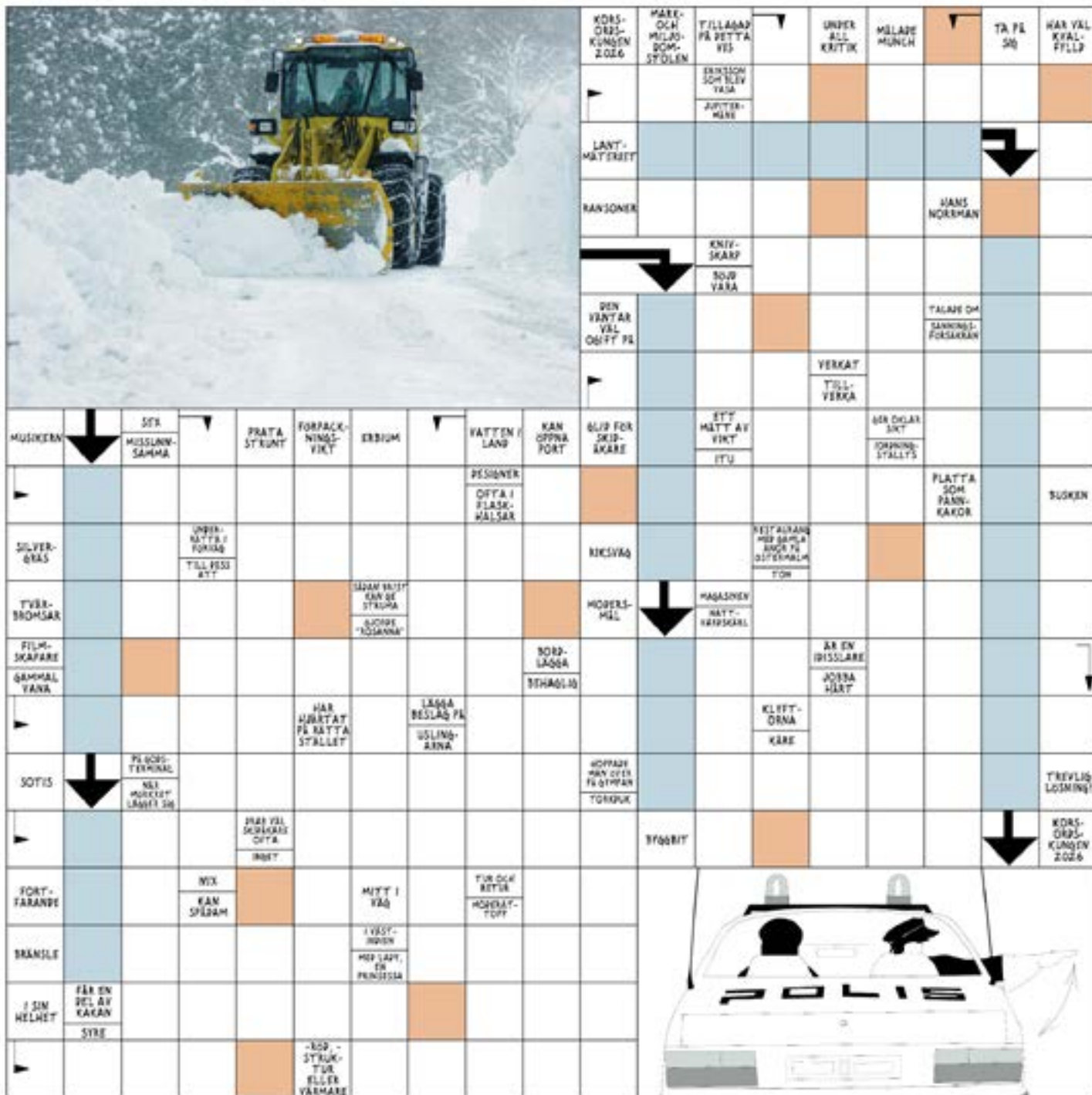
Tänka sig. Sammantaget har jag väl inte blivit dubbdäcksivrare precis, men jag är åtminstone mindre negativt inställd än tidigare.

Hur var det då med den första gången jag insåg mina bristande däckkunskaper? Jo, jag läste en debattartikel av Heléne Lilja, vd för Riksförbundet M Sverige, i Dagens Nyheter i trettonhelgen. I den tar hon mig ur villfarelsen att avsaknaden av vinterdäck är det enda som gör att utländska långtradare ibland ställer till det i trafiken. Nej, det är vanligare att de lastas fel, så att de får för lågt axeltryck på drivaxeln. Helt logiskt när man läser denna pedagogiska artikel, men jag hade inte tänkt på det, och nog hade jag gnällt om vinterdäck både en och två gånger utan att ha koll på fakta.

Och vad vill jag säga med allt detta? Dels att det är väldigt lätt att tycka saker när man inte är insatt i ett ämne, dels att det oftast finns någon som vet mer på riktigt. Lyssna på experterna, liksom. Det är sällan svårt att hitta fakta som nyanserar och upplyser, bara man tänker och lyssnar först och snackar sen. Kände du redan till allt detta, och kanske ännu mer, om dubbdäck är jag full av beundran. Men säkert har du i så fall något eget sammanhang att ta med dig insikten till. Om inte annat till när du läser andras tvärsäkra inlägg på sociala medier. ■



VÄGKRYSSET



Kryssa rätt - vinn en trisslott

Lös korsordet och tag sedan bokstäverna i de ljusbruna rutorna och pussla ihop ett ord som har med vägföreningar att göra.

TIPS - ordet är rubriken på en ämnessida i Vägopedia.

Skicka in "ordet" samt en bild på ditt helt ifyllda korsord senast 29 mars till korsord@revriks.se och ange också namn och adress.

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

Vinnare i Vägkrysset 4/25

Birgitta Gunnarsson, Bäckefors
Thomas Lundmark, Åkersberga
Torgel Thuresson, Göteborg

Förra numrets rätta svar finns till vänster och på www.revriks.se/korsord



Thomas Åhlund

Försäljning & marknad

08-502 761 03

thomas.ahlund@vagfas.se

Ditt administrativa verktyg för samfälligheten

Gör rätt från början!

Ett nytt styrelseår innebär en nystart – nya ledamöter, nya rutiner och nya möjligheter. Det är den perfekta tiden att se över arbetsmetoderna i styrelsen och göra dem enklare, tryggare och mer effektiva.

Här hanterar ni allt på ett ställe: debitering-slängder, fakturor, bokföring, kallelser och medlemsregister.

Ta nästa steg i föreningens arbete

Många föreningar har svårt att rekrytera nya ledamöter som till stor del beror på omoderna och tidskrävande arbetssätt så som pärmar, utspridda dokument och krångliga Excel-filer som är svårt att lämna vidare.

Med Vägfas samlas all information på ett ställe och systemet är utformat så att vem som helst i styrelsen enkelt kan ta över. Varje månad uppdateras medlemsregistret automatiskt med ägarbyten och adressändringar via Lantmäteriet.

Prova utan kostnad – i er egen takt

- ✓ Ingen bindning
- ✓ Genomgång för hela styrelsen ingår!

Vill du veta mer? Kontakta Thomas direkt eller skanna qr-koden och registrera ett testkonto!

Bokföring direkt i Vägfas

Enkel bokföring finns i systemet utan extra kostnad. Allt sparas tillsammans med underlagen i systemet så att styrelsen alltid har full kontroll över ekonomin. Allt är integrerat – avskalat, effektivt och helt anpassat för samfälligheter.

20 år i samfälligheters tjänst

Med 20 års erfarenhet, 12 anställda och över 1500 kunder är Vägfas idag Sveriges ledande administrativa verktyg för samfälligheter.

Medlemsförmån

50% rabatt på startavgiften för medlemmar i REV. Rabattkoden finner ni via medlemsinloggningen.



LANTMÄTERIET
CERTIFIERAD ÅTERFÖRSÄLJARE

E-SIGNERING

BankID

vagfas.se





KURIOSA

Visste du det här om enskilda vägar?

Sverige har nästan 60 000 mil väg. Av dessa är cirka 44 000 mil enskild väg.

Det är 75 procent av hela Sveriges vägnät och mer än de statliga och kommunala vägarna tillsammans: 10 000 mil är statliga vägar och 4 400 mil är kommunala vägar.

Enskilda markägare, vägsamfälligheter, företag eller föreningar underhåller och förvaltar de enskilda vägarna.

Cirka 22 500 enskilda väghållare får årliga statsbidrag för sammanlagt 7 400 mil väg. Det är omkring 18 procent av de enskilda vägarna. Mellan 1 och 1,5 miljoner människor startar varje morgon på en enskild väg för att ta sig till skola och jobb. Mer än 2 miljoner fastighetsägare är delägare i en enskild väg och omkring 200 000 personer ser till att de enskilda vägarna sköts om.

Nästan 14 000 vägsamfälligheter och vägföreningar är medlemmar hos oss i Riksförbundet Enskilda Vägar.



Rätt uppgifter till fakturamottagare?

Har ni rätt kontaktuppgifter till er fakturamottagare? I slutet av mars kommer fakturorna för REV-medlemskapet att skickas ut. Säkerställ redan nu att ni har rätt person med aktuella kontaktuppgifter i REV:s medlemsregister.

Om ni får fakturan via mejl så är mejladress naturligtvis grundkravet men postadress och telefonnummer är också viktigt om vi behöver söka er för eventuell påminnelse.

Uppgifterna kan kontrolleras och ändras på hemsidan, gå till "Styrelse" som finns under "Föreningsadministration" på medlemssidorna. Passa också på att ändra till mejlfaktura så slipper ni aviavgiften för pappersfaktura.

Glömt lösenord?

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

Medlemsnummer

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

REV-faktura med mejl

För er vars förening får REV-fakturan med brev vill vi påpeka att det är enkelt att istället få den på mejl. Allt fler går nu över till mejl, det går snabbare och är bättre för miljön – gör det du också!

Uppgifterna kan ändras på vår hemsida, se Medlemssidor och sedan Föreningsadministration.

Läs gärna mer om hur man gör med hjälp av QR-koden.



Medlemsavgiften 2026

Fakturorna på medlemsavgiften i REV för 2026 kommer att skickas ut 25-27 mars och gäller som vanligt för hela kalenderåret. Kontrollera att ni har rätt fakturamottagare anmäld till oss, se separat notis.

Brevfaktura kommer att ha en tillkommande aviavgift på 35 kronor.

KONTAKTA REV

kansliet@revriks.se
www.revriks.se
08-20 27 50