



FOTO: MISSE JOSEFSSON

# Vår väg körs sönder! Har vi rätt till ersättning?

**En vanlig fråga till REV är hur samfällighetsföreningar ska agera vid nybyggnationer, ombyggnader och markarbeten då tunga transporter ökar slitaget på vägarna. Frågan handlar om hur man på lagligt sätt ska få in pengar för att bibehålla samma vägstandard som före den tillfälliga användningen.**

## Så säger lagen:

Slitageersättning utgår vanligen enligt tre olika grunder och med stöd av tre paragrafer i anläggningslagen:

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

Vid tvist angående fråga som avses i första stycket skall talan väckas hos fastighetsdomstolen.

• **§50:** Om det är av väsentlig betydelse för fastighetsändamålsenliga användning, kan upplåtas rätt för fastigheten att tillfälligt begagna väg som ej hör till fastigheten. Sådan upplåtelse får icke ske, om synnerligt men uppkommer för annan fastighet som har rätt att begagna vägen eller för fastighet över vilken vägen går.

För upplåtelse enligt första stycket skall ersättning utgå efter vad som är skäligt främst med hänsyn till den slitning av väg-

banan som beräknas uppkomma genom vägens begagnande. Sådan ersättning skall bestämmas att utgå på en gång eller årligen i förskott under den tid som rätten att begagna vägen avser och av den berättigade tages i anspråk.

• **§50a:** Om en gemensamhetsanläggning som avser vägar förvaltas av en samfällighetsförening och det är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna att använda en väg som ingår i en annan gemensamhetsanläggning, får rätt att använda vägen upplåtas till samfällighetsföreningen. Detta gäller endast om en sådan upplåtelse av särskilda skäl är lämpligare än att ansluta fastigheterna till den andra anläggningen.

För upplåtelse enligt första stycket skall ersättning betalas efter vad som är skäligt främst med hänsyn till den slitning av vägbanan som beräknas uppkomma genom vägens användande. Sådan ersättning skall bestämmas att betalas på en gång eller årligen i förskott.

## REVs advokat reder ut begreppen:

§48a avser medlemsfastighet som tillfälligt använder vägarna på ett sätt som inte motsvarar medlemsfastighetens andelstal. "Tillfälligt" kan i detta sammanhang tolkas generöst. I förarbetena nämns som exempel på verksamhet: byggande på fastigheten, bergtäkt, större skogsavverkning. Ätminstone täktverksamhet lär kunna pågå under årat. Ersättningen överenskomms i första hand mellan medlemmen och föreningens styrelse. Kan man inte komma överens måste föreningen skicka in en stämningsansökan till fastighetsdomstolen. Självklart kan någon summa att använda generellt inte anges. Finns underlag för tonkilometermetoden kan den användas, finns annat underlag så får detta åberopas. Som vanligt får man försöka att använda sunt förnuft.

Många föreningar som förvaltar vägar inom exploateringsområden tar ut en likadan summa av alla för uppförande av bostadshus inom området, oavsett husets storlek och läge i förhållande till vägnätet. Detta är förmodligen inte enligt lagens bokstav men upplevs som enkelt och accepteras av medlemmarna. För täktverksamhet blir det oftast en överenskommelse om ersättning i förhållande till uttransporterade massor.

### Gör besiktning före, under och efter

"Kostnader som uppkommer" är av två slag: dels ökat slitage vilket också innefattar den ej synliga nedbrytningen av materialet i vägkroppen såväl som materialförlust och ökat behov av sedvanliga underhållsåtgärder. Dels direkta skador i form av söndertryckta slänter och diken, raserade trummor etc. För att få ett underlag för kraven

är det viktigt att besiktning sker före, ibland under och alltid efter att vägen tagits i bruk för den tillfälliga verksamheten. Dokumentation, gärna med foton, är viktig.

### §§50 och 50a avser andra än medlemmar

§50a tillämpas oftast för två föreningar bredvid varandra som av olika skäl bör fortsätta att förvaltas var för sig, men där den ena föreningen kör ut från området via den andra föreningens väg. Den upplåtande föreningen beslutar om vägen, dess skötsel och standard utan formellt inflytande från den andra, nyttjande, föreningen. Upplåtelsen och ersättningen beslutas av lantmäterimyndigheten, vilket även gäller upplåtelse enligt § 50.

Det gäller att komma överens om ersättningen för slitaget, annars får man gå vidare till fastighetsdomstolen.

Text Bengt Nydahl



### SÅ UNDVIKER NI SÖNDERKÖRDA VÄGAR:

- Informera fastighetsägarna om att de är ersättningsskyldiga för transporter till fastigheterna, och att de måste kontakta styrelsen innan de låter utföra tunga transporter. Det är alltså fastighetsägaren, inte åkeriföretaget, som blir betalningsskyldig vid eventuell skada på vägen.
- Ta ut ersättning vid byggnadsarbeten och annat tillfälligt slitage. Gör en överenskommelse med fastighetsägare som t ex upplåter tillfällig lagerbyggnad, tillfällig näringsverksamhet med ökad trafik, större skogavverkning.
- Ändra andelstalet när det sker bestående förändringar av transporterna till en fastighet. Ändring av andelstalet görs genom lantmäteribeslut.
- Begränsa vikten för fordon som ska trafikera vägen. Det finns inga generella belastningsbestämmelser för enskilda vägar. För vägar som har stadsbidrag ska man samråda med Vägverkets personal om lämplig viktgräns.

## Beddingestrand tar ut avgift

I Beddingestrand's samfällighetsförening tas ersättning för ökat slitage ut. Det rör sig om en garantisumma på 6 000 kr innan arbete som nybygge, ombyggnad eller markarbete får påbörjas. Av de 6 000 kr utgör 3 000 kr en grundersättning för allmänt slitage som inte medför direkt omedelbar skada. Resterande 3 000 kr är en deposition som används för att åtgärda eventuella direkt påvisbara skador som uppstår i anslutning till det aktuella projektet. Om det deponerade beloppet inte räcker för att återställa uppkomna skador

fakturerar föreningen även det överskjutande beloppet.

### Beräkningsmodell och avtal

Bengt Egard, ordförande i Beddingestrand's samfällighetsförening, har gjort sina beräkningar utifrån de modeller för slitageersättning som NVF/Vägverket tagit fram. Mer information om Bengt Egards beräkningsmodell finns på REV's hemsida. Där finns även ett förslag till avtal mellan väghållaren och den som avser att utföra transporter på den enskilda vägen.

# Det går för fort på vår lilla väg

**En vanlig fråga från REVs medlemmar: "Här har vi gjort i ordning en trafiksäker väg med god framkomlighet och informerat våra medlemmar på möten och genom vägmärken om vilket trafikantbeteende som förväntas. Ändå har vi några som notoriskt struntar i reglerna och genom sin framfart utsätter andra för risker. Vad ska vi göra?"**

Ett problem – som REV framhållit i remissvaret om nya hastighetsgränser – är de generellt gällande gränserna och utmärkningsreglerna. I Sverige gäller högst 70 km/tim på landsbygd och 50 km/tim i tätort om inte annat framgår av vägmärke. Vägmärke om annan tillåten hastighet får bara sättas upp av myndighet – Vägverket eller kommunen – efter beslut av länsstyrelse beträffande landsbygd och kommun beträffande tätort. Vad som är tätort avgörs av kommunen. Reglerna är inte problemet. Det uppstår i gränssnittet mellan t ex ett bostadsområde med kommunal väghållning och 30 km/tim eller 50 km/tim och en enskild väg som enligt kommunen inte omges av tätbebyggelse. Där gäller helt plöts-

ligt 70 km/tim, trots att vägstandarden sannolikt blir lägre och trafiksituationen kanske blir farligare.

## Ansvarsfråga

Enskilda väghållare har ansvar för trafiksäkerheten, likväl som för framkomlighet och komfort. Oftast vill man sänka farten till 30 km/tim. En hastighet som för de oskyddade upplevs som behaglig och som bilisterna godtar eftersom tidsförlusten med de korta sträckor det är fråga om blir försumbar. Fysiska hinder som gupp, avsmalning eller chikan är ett sätt att komma runt att information inte uppfattas och regelverket nonchaleras. Fysiska hinder bör inte utföras på vägar med högre hastighet än 30 km/tim.



Hinder i körbanan får förare att sakta in. Den som kör 30 km/tim passerar utan problem. Vid högre hastighet blir det däremot både svårt och obehagligt att ta sig förbi.

## Gupp

Den vanligaste och effektivaste åtgärden är lagom höga gupp. Ett för lågt gupp förlorar snart effekt och ett par centimeter för högt kan det orsaka skador på trafikanter eller fordon. På marknaden finns prefabricerade gupp av betong som ansluts till körbanan med asfalt. Ta hjälp av kommunens trafikingenjör eller Vägverket om ni har statsbidrag vid utformning och placering. Tänk också efter vad gäller placering i förhållande till bebyggelse och gångvägar. Beakta riskerna för vattensamling och ta hänsyn till vägbansans utformning, bombering, skevning och eventuell kantsten.

Av säkerhetsskäl bör trafikanterna upplysas om hindren genom att anlagda gupp förses med målade rutor på asfalten och reflexförsedda stolpar på vägens båda sidor. Reflexerna skall vara synliga åt båda håll för varje hinder.

## Chikan – hinder på vägbanan

Med sk chikan utförs en liten förskjutning av det normala körspåret som, trafiksäkert och genomtänkt utfört, kan ge goda resultat. Oftast görs en chikan med zig-zagplacerade blomlådor eller andra arrangemang. Avstånden mellan hindren ska medge att även tyngre fordon kan passera. Det är också viktigt att inte skapa andra risker genom försämrad sikt eller liknande. Fördelen med dessa hinder är att de är lätta att justera eller ta bort för att tex underlätta snöröjning.

## Avsmalning

Den metod som troligen ger sämst resultat är avsmalning. På alla vägar finns behov av att släppa fram större fordon, t ex räddningstjänst, oljeförsörjning och snöröjnings- och renhållningsfordon.

forts på sid 23

# Vägar som håller längre.

Vi vill gärna berätta hur du kan sänka totalkostnaden för din väg.



Vi inspekterar och underhåller både grusvägar, belagda vägar och broar.

## **Kantskär, dikar och underhåller trummor**

- vatten som kan bryta ner vägen leds bort

## **Dammbinder grusvägar**

- vägytan blir dammfri, slät och bekväm



## **Lagar sprickor och hål**

- vägen blir säkrare och får längre livslängd

## **Återvinner grus och asfalt**

- materialet återförs, binder och förstärker vägens slitlager  
- återvunnet asfaltmaterial kan användas som bär- och slitlager



## **Förstärker grusvägar och belagda vägar**

- en långsiktig väginvestering som ger lägre kostnader

## **Röjer vägren och växtlighet, maskinsopar och snöröjer**

- ger bättre sikt, trafiksäkerhet och komfort

Vi i Vägverket Produktion finns nära dig i hela landet.

Välkommen att ringa för rådgivning och kostnadsförslag på tel. 0771-61 61 00.

**vagverketproduktion.se**



Vår **kundtidning På Väg** är laddad med läsning om byggande, drift och underhåll av belagda vägar och grusvägar.

Du får den utan kostnad av Anita Bergström, 020-55 10 10.