

# **Förvaltning av enskilda vägar**

- Med fokus på skogsbygdens vägar

Jens Pettersson

Copyright © Jens Pettersson, 2022

Fastighetsvetenskap, Institutionen för teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet  
Box 118  
221 00 LUND

ISRN LUTVDG/TVLM 22/5492SE

Tryckort: Lund

## **Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar**

Management of private roads with focus on them located on the countryside

---

**Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:**

Jens Pettersson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

**Handledare/Supervisor:**

Fredrik Warnquist, universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Examinator/Examiner:**

Klas Ernald Borges, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Opponent/Opponent:**

Sandra Mattsson och Elin Willyson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

---

**Nyckelord:**

Enskild väg, gemensamhetsanläggning, förvaltning, båtadsområde, samordning, samfällighetsförening.

**Keywords:**

Private road, joint facility, management, area of advantage, coordination, joint property association.



## **Abstract**

The aim of this paper is to improve the management of joint facilities and private roads. This was done by identify and investigat different problems connected to the private road organisations, formed through the regulation of joint facility and associations connected to them. One aspect of the investigation was if the area of included land connected to one joint facility had grown in size. By studying cadastral dossiers established in the National Land Survey of Sweden, from 2010 and 2019, it was possible to point out a tendency of creating facilities included a bigger land area. By studying the same cadastral dossier it was possible to find out that many of the cadastral orders had regulations that was openly formulated, dealing with the standard of the road, and which space the road was intended to be up taken. These investigated factors can be problematic in different ways from the perspective of road management.

An important part of this paper was the contact with persons handling management of private roads as professionals. The knowledge gained from these meetings contributed with an understanding of difficulties and what the professionals inquires in terms of change and improvement. Along many common opinions, it is important to mediate that the fundamental regulation affect joint facilities and the management is perceived as good costume to its aim, to secure the right to use the roads. That does not contradict the chance of practical improvement, such as coordinated managements.



## Sammanfattning

Vägarna i Sverige är totalt cirka 57 000 mil långa. Av dessa anses cirka 43 000 mil vara tillhöriga enskilda väghållare, det vill säga någon annan än offentliga aktörer så som stat eller myndighet. Vägar har länge haft en stor betydelse ur ett flertal aspekter och det har alltid funnits ett stort intresse av att vidhålla ett gott infrastrukturens system.

Bestämmelser om vägar fanns det redan i de äldsta nu kända lagarna i Sverige. Numera är det Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter som har störst betydelse för den ordnade skötseln. Genom lantmäteriförrättning går det att bilda gemensamhetsanläggningar med ändamål väg. Till gemensamhetsanläggningen kan beslutas att nya vägar ska byggas samt att det inträder ett ansvar att sköta de vägar som ingår i anläggningen. De fastigheter som anses ha nytta av vägen ingår i det så kallade båtnadsområdet och blir delägarfastigheter till gemensamhetsanläggningen.

Syftet med arbetet var att utreda om den lagstiftning som finns idag är ändamålsenlig eller om det finns problem och svårigheter som innebär ett behov av ett förändrat sätt att förvalta enskilda vägar utanför tätbebyggt område. En aspekt som ämnades klargöras var om det inom nybildnings- och omprövningsförrättningar på senare år har skapats allt större båtnadsområden. En sådan faktor skulle kunna få inverkan på uppfattningen om lagstiftningens utformning är anpassad efter dagens förhållanden. Förrättningsakter från 2010 och 2019 i de sex nordligaste länen i landet granskades för att jämföra om det skett någon förändring av båtnadsområdenas storlek. Av resultatet framgår att det bildas fler gemensamhetsanläggningar med relativt stora båtnadsområden, men det kan krävas en mer omfattande utredning för att klargöra om så är fallet generellt över tid.

Genom intervjuer med personer inom företag och organisationer med positioner som innebär insikt i frågor om förvaltningen av enskilda vägar utreddes andra svårigheter och problem med gemensamhetsanläggning som grund i förvaltningen. Generellt ansågs gemensamhetsanläggningar som grundtanke bra, bland annat för att rätten till väg säkras och att fastigheterna, oavsett ägare, blir bundna till besluten som tas. Av denna anledning utgjordes det fortsatta arbetet av att finna förbättringar inom förvaltningsformen. Ett problem som framhölls var att det inom vissa föreningar, som kan bildas för att förvalta en gemensamhetsanläggning, är svårt att tillsätta posterna i styrelserna. För att öka möjligheterna att vinna en framgångsrik förvaltning förordas en föreningsorganisation som förvaltar flera mindre gemensamhetsanläggningar.

Ett annat problem ansågs vara utformningen av anläggningsbeslut. Öppna formuleringar av vilken standard som vägen ska hålla kan orsaka osämja mellan ägarna till delägarfastigheterna eftersom det finns olika behov för olika fastigheter. En utredning av innehållet i de anläggningsbeslut tillhörande förrättningarna givna ovan visar att det ofta används standardiserade formuleringar, även om det under det senare referensåret mer frekvent förekommer hänvisningar till normer för väguppbyggnader. Samtidigt som det kan vara bra med mer precisa anläggningsbeslut finns det en önskan

om att det ska gå att anpassa anläggningen efter nya förutsättningar, utan att söka om omprövning via lantmäteriförrättning. För att bilda en väl fungerade anläggning bör förrättningslantmätaren vara lyhörd för sakägarnas önskemål, i synnerhet vid sammanträden i samband med förrättningen. Varje väg är unik, likaså dess förutsättningar. Att lämna en generell rekommendation är därför svårt, även om det rekommenderas att hänvisa till en lägsta standard som följer någon av normerna.

Utöver detta sågs tid och kostnad för lantmäteriförrättningar som en hämmande faktor för bildandet av gemensamhetsanläggningar. Även om så kan vara fallet ska en säkrad rätt till väg genom ett anläggningsbeslut ses som något beständigt över lång tid och med den stödjande lagstiftningen, en trygg rättighet. Så länge sakägarna är överens finns det andra lösningar att tillgå för vägförvaltningen, men det gäller bara så länge det finns en samsyn om väghållningen.





## Förord

Med detta arbete avslutas mina studier på Lunds Universitet och LTH. Uppvuxen på landet längs en enskild väg och gemensamhetsanläggning med föreningsförvaltning, har samtal med grannar ofta behandlat vägen och dess skick. Ämnet kändes med denna bakgrund från början väl värt att lära sig mer om. Det har varit mycket intressant att få sätta sig in i lagstiftning, granska akter från genomförda förrättningar och inte minst få samtala med personer väl insatta i frågorna. Jag vill därför rikta ett tack till er som ställde upp och gav er bild av den praktiska verkligheten kopplade till enskilda vägar. Era bidrag fick stor inverkan på mitt sätt att se på olika problem och slutliga förslag till lösningar. Fredrik Warnquist i rollen som handledare har bidragit, som brukligt under hela studietiden, med många kloka synpunkter och råd, samt Maria Hedqvist som väckte idén till ämnet. Tack även till er.

Jag vill också tacka min familj för stöttnen under åren eftersom det betyder mycket att veta att det alltid finns någon som tror på en. Slutligen vill jag tacka mig själv som vågade ge mig på denna civilingenjörsutbildning inom lantmäteri, en verklig utmaning som gett fördjupad kunskap inom mycket skilda områden. Nu återstår att se om det med denna utbildning går att förena nytta med nöje ute i arbetslivet.

Farstorp, mars 2022.

*Jens Pettersson*

## Författningar

AL Anläggningslagen (1973:1149)

EVL Lagen (1939:608) om enskilda vägar

FBL Fastighetsbildningslag (1970:988)

LEF Lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar

LGA Lagen (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar

LVV Lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet

SFL Lagen om förvaltning av samfälligheter (1973:1150)

SVL Skogsvårdslagen (1979:429)

## Förklaringar

Båtnadsområde	det geografiska område som utgör avgränsningen för en vägs upptagningsområde.
Delägare	är enligt 1 § 2 st. SFL den som är ägare till en delägarfastighet.
Delägarfastighet	är enligt 1 § 2 st. SFL en fastighet som äger del i en samfällighet.
Gemensamhetsanläggning	en, för två eller flera fastighetsägare eller andra nyttjanderättshavare gemensam facilitet som är av stadigvarande betydelse för deltagandes fastigheter, byggnader med mera. <sup>1</sup>
Produktiv skogsmark	är enligt 2 § 1 st. 2 p. SVL mark som används för skogsproduktion och som ger en årlig tillväxt på minst en skogskubikmeter per hektar.
Samfällighet	som kan omfattas av bestämmelserna i SFL är enligt 1 § 1 st. 1 – 5 p. SFL samfällighet så som definierad i FBL, annan mark i en socken tillhörig innehavare av fastigheter med tilldelat mantal, servitut eller annan

---

<sup>1</sup> Prop. 1973:160 s. 178.

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

---

	rättighet till förmån för fler än en fastighet, samfällighet så som definierad i AL (gemensamhetsanläggning) samt samfällighet så som definierad i LVV.
Samfällighetsförening	är enligt 17 § SFL en förening som bildats enligt bestämmelserna i SFL och som utgör en juridisk person. Som medlemmar till föreningen räknas samfällighetens delägare.
Extensiv verksamhet	I detta arbete syftar begreppet framför allt på skogsbruk. Följden av en sådan verksamhet är att vägar i närområdet blir mindre frekvent trafikerad.

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	18
1.1	Bakgrund.....	18
1.2	Syfte .....	18
1.3	Frågeställningar.....	18
1.4	Avgränsning.....	18
1.4.1	Generellt.....	18
1.4.2	Utredning av förrättningar.....	19
1.5	Metod .....	19
1.5.1	Lagstiftning och intervjuer.....	19
1.5.2	Utredning båtnadsområde .....	20
1.5.3	Utredning standard och utrymme i anläggningsbeslut .....	21
1.6	Felkällor .....	22
1.6.1	Generellt.....	22
1.6.2	Utredning .....	22
1.7	Tidigare genomförda examensarbeten inom området.....	22
1.8	Disposition .....	24
2	Historisk utveckling .....	25
2.1	Tidigt reglerat i lag.....	25
2.2	Allmänna vägar .....	25
2.3	Enskilda vägar.....	26
3	Dagens vägar.....	30
3.1	Statistik och typer av vägar.....	30
3.2	Bidragsvägar .....	30
3.2.1	Vägtyper.....	31
3.3	Skogsbilvägar och Skogsstyrelsens normer .....	32
3.4	Bidragsberättigade .....	33
3.4.1	Krav på vägstandard för bidrag.....	33
3.4.2	Kontroll av standard.....	34
4	Anläggningslagen.....	35
4.1	Inledande bestämmelser.....	35

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

---

4.2	Skydd av enskilda intressen .....	36
4.2.1	Båtnadsområde .....	36
4.3	Skydd av allmänna intressen .....	37
4.4	Intrång och ersättning .....	38
4.5	Kostnadsfördelning .....	38
4.6	Dispositiva bestämmelser .....	39
4.7	Initiering och myndighetsprövning .....	39
4.8	Utförande och förvaltning .....	40
4.9	Omprövning .....	40
4.10	Inträde och utträde .....	41
4.11	Förändrad belastning och fastighetsindelning .....	42
4.12	Enskilda vägar .....	43
4.12.1	Tillämplighet .....	43
4.12.2	Om några bestämmelser i EVL .....	44
4.12.3	Servitut och gemensamhetsanläggning .....	44
4.12.4	Tillfälligt behov av väg .....	44
4.12.5	Upplåtelse till förmån för samfällighetsförening .....	45
4.12.6	Rättigheter som kan följa i anläggningsbeslut .....	45
4.12.7	Processen .....	46
5	Lagen om förvaltning av samfälligheter .....	47
5.1	Tillämplighet .....	47
5.2	Delägarförvaltning .....	47
5.3	Sammanträde .....	47
5.4	Föreningsförvaltning .....	48
5.4.1	Grunder .....	48
5.4.2	Bildandet av samfällighetsförening .....	48
5.4.3	Förvaltningen .....	49
5.4.4	Kostnader och uttaxering av bidrag .....	50
5.4.5	Stämman, omröstning och missnöjda medlemmar .....	51
5.4.6	Gemensam förvaltning .....	51
5.4.7	Upplösning av samfällighetsförening .....	52
6	Intervjuer .....	53
6.1	Christian Marklund, SCA .....	53

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

---

6.2	Marie Louise Sölscher, Stora Enso .....	54
6.3	Therese Svedberg, REV .....	56
6.4	Marie Adolfsson, Lantmäteriet .....	59
6.5	Stefan Gunnarsson, Skogsstyrelsen .....	60
7	Utredning båtnadsområde .....	64
7.1	Resultat .....	64
7.1.1	Generella data .....	64
7.1.2	Kategoriserade data.....	68
8	Utredning standard och utrymme i anläggningsbeslut .....	73
8.1	Vad lagen reglerar.....	73
8.2	Standard .....	73
8.3	Utrymme .....	73
8.4	Resultat .....	74
8.4.1	Exempel på innehåll i anläggningsbeslut.....	74
8.4.2	Standard .....	76
8.4.3	Utrymme .....	78
9	Analys .....	80
9.1	Båtnadsområdets storlek .....	80
9.1.1	Hur ska statistiken tolkas?.....	80
9.1.2	Generella data .....	81
9.1.3	Kategoriserade data.....	82
9.1.4	Felkällor .....	83
9.2	Standard och utrymme i anläggningsbeslut .....	86
9.2.1	Felkällor .....	87
9.3	Svårigheter med gemensamhetsanläggning .....	87
9.3.1	Engagerade till styrelser.....	87
9.3.2	Osämja vid oklar standard.....	88
9.3.3	Ändrade förutsättningar .....	90
9.3.4	Tid och kostnad vid förrättning.....	90
9.4	Fördel med gemensamhetsanläggning .....	91
9.5	Andra sätt att få tillgång till väg.....	91
9.6	Samordnad förvaltning.....	92
9.7	Båtnadsområdets storlek .....	93

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

---

9.8	Genomfartsgemensamhetsanläggning.....	93
9.8.1	Konstruerat exempel .....	94
9.8.2	Exempel från verkligheten .....	100
9.8.3	Andelstalslängden som ett mer levande dokument .....	102
9.9	Förslag på vidare studier .....	103
10	Slutsats .....	104
10.1	Frågeställningar.....	104
10.1.1	Problem med gemensamhetsanläggningar .....	104
10.1.2	Storlek på båtadsområden .....	104
10.1.3	Förenklingar för förvaltningen.....	104
10.2	Syfte .....	105
	Referenser .....	106
	Bilaga 1 Mall överenskommelse för bidrag .....	109
	Bilaga 2 Förrättningsakter.....	111





## 1 Inledning

I detta kapitel presenteras grundläggande information om examensarbetets förutsättningar och utgångspunkter.

### 1.1 Bakgrund

Ett behov av förändring av hur de enskilda vägarna förvaltas kan vara följden av en rad faktorer så som urbanisering, förändrat brukande av jord och skog, viljan att engagera sig ideellt för en kollektiv nytthet med mera. Allt kan utredas var för sig eller tillsammans i en helhetlig samhällsanalys vilket är viktigt om det ska kunna läggas en grund i en argumentation som pekar på att en annan förvaltningsform är lämpligare än dagens. En aspekt som nedan utreds noggrannare är huruvida storleken på de nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningarna med ändamål väg har förändrats under de senaste åren. Även denna faktor kan inverka på hur lämpligt dagens system är med förening- eller delägarförvaltat gemensamhetsanläggning med ändamål väg.

### 1.2 Syfte

Syftet är att utreda om det kan finnas behov av att finna andra sätt att förvalta enskilda vägar än idag för att förenkla förvaltningen.

### 1.3 Frågeställningar

- Vad finns det för upplevda svårigheter med förvaltningen, framför allt i områden med extensiva verksamheter?
- Har storleken på båtnadsområde för nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningar blivit större under de senaste åren?
- Kan det finnas förändringar möjliga att genomföra som förenklar förvaltningen av enskilda vägar?

### 1.4 Avgränsning

#### 1.4.1 Generellt

För detta examensarbete fanns 20 arbetsveckor att disponera till de mest intressanta områdena för ämnet. För studier av lagar och befintliga bestämmelser avgränsades arbetet till att omfatta de mest relevanta reglerna utifrån ämnet med utgångspunkt i AL och SFL. Även i dessa lagar uteslöts större fördjupningar i vissa regler för att i stället disponera tid till bestämmelser mer kopplade till den praktiska förvaltningen och förståelsen för utformningen av dagens gemensamhetsanläggningar. En problemställning som avgränsade arbetet till att mer fokusera på vägar inom skogsmark, där det bedrivs en extensiv verksamhet, gjorde att mindre tid, både inom

intervjustudien och utredningen, ägnades åt vägar med andra förutsättningar och krav. Intervjuerna avgränsades till att fånga upp erfarenhet och uppfattning av ämnet från ett färre antal utvalda personer i olika ställning där många hade någon sorts koppling till skogsnäringen.

#### **1.4.2 Utredning av förrättningar**

För arbetets problemställning och huvudsyfte ligger fokus på vägar utanför tätbebyggda områden där det kan förväntas vara delägare med ett mindre kontinuerligt behov av ändamålsenliga vägar. Med en sådan avgränsning avses mestadels vägar i skogsmark och vägar i områden med fritidshus. Där man kan förvänta sig att finna de största landsdelarna som präglas av dessa typer av fastigheter är i de norra delarna av Sverige vilket gör att det faller sig naturligt att granska förrättningar från de nordligaste länen. De län som utreddes var Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Västernorrland, Gävleborg och Dalarna. Inom dessa län finns det visserligen mycket skog och fritidshus men också åkermark, städer och annan tätbebyggelse med permanentboende. Detta gör att gemensamhetsanläggningar för väg i många fall inte enbart omfattar de utifrån arbetet mest intressanta trakterna. En anpassning till de verkliga förhållandena krävdes således och de vägar som enbart tjänade som tomtbildningsvägar, det vill säga vägar över kvarters- och tomtmark, samt rena kvartersvägar sållades bort i genomgången av förrättningarna.

Efter avgränsning i geografiskt område krävdes en avgränsning i tid eftersom omfattningen av statistikframställningen hade blivit för stor om ett längre kontinuerligt tidsspänn hade valts. Då alla de sex nämnda länen inkluderades i utredningen var uppfattningen att underlaget från två referensår skulle vara tillräckligt för att kunna klarlägga om det fanns en trend i hur stora de nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningarna som skapades under dessa år var. Fastighetschefen för Holmen skog, som är ett stort skogsbolag, uppgav i arbetets inledning vara av den uppfattningen att det hade förändrats relativt mycket bara under de senaste åren. Enbart på den grunden ansågs 2010 vara ett lämpligt år att utgå ifrån. Därefter var utgångspunkten att en jämförelse skulle ske med ett år i den relativa närtiden, allra helst från föregående år. Den pandemi som i mars 2020 drabbade Sverige kan dock antas ha fått en påverkan på hur verksamheten i samband med anläggningsförrättningar bedrivs med tanke på de fysiska sammanträden med sakägare som i normal ordning hålls. Antalet genomförda anläggningsförrättningar 2020 och 2021 kan alltså vara färre än åren innan och kan därför inte tjäna som referensår till 2010 i detta fall. Följden av detta var att förrättningar från 2019 ansågs vara det mest lämpliga året att använda som jämförelse till förrättningar genomförda år 2010.

### **1.5 Metod**

#### **1.5.1 Lagstiftning och intervjuer**

För att kunna få en förståelse för och senare diskutera kring den lagstiftning som i huvudsak reglerar förvaltningen av enskilda vägar idag görs en genomgång av

relevanta lagar. Förarbeten och tidigare lagstiftning är de källor som används för att skapa en uppfattning om tankarna bakom bestämmelserna och vad de från början syftat till. I detta sammanhang tjänar också en tillbakablick på hur organisationen kring vägar historiskt har sett ut och vilka steg som tagits för att utvecklas till den förvaltningen som genom lagstiftning förespråkas i denna tid.

För att kunna dra nytta av den information som intervjuer genererar är det en god idé att inleda dessa i ett tidigt skede i arbetet och på så vis kan vidare utredning anpassas efter vad som därefter uppfattas som intressant med ämnet.<sup>2</sup> Djupintervjuer är ett upplägg som är fördelaktigt när ett möte syftar till att, inom vida ramar, behandla erfarenheter och åsikter som intervjudeltagaren själv innehar. Ett sådant möte hålls för att inbringa information om den intervjuades egna åsikter, erfarenheter och reflektioner om det behandlade ämnet. I lägen där det inte finns ett överflöd av personer att genomföra undersökningen med och där det samtidigt är svårt att konstruera frågor med svarsalternativ, är metoden lämplig att använda sig av.<sup>3</sup> Till ett sådant möte är det fördelaktigt att utforma öppna frågor som ger utrymme till fördjupade diskussioner om det finns en vilja hos den intervjuade personen att dela med sig av intressant information. Sådan frågeställningsteknik och information är viktig för att lyfta nya perspektiv till det studerade ämnet.<sup>4</sup>

Företagen och organisationerna som kontaktats är kända aktörer inom skogsnäringen samt för föreningar som förvaltar enskilda vägar. Genom hemsidor och tips från intervjudeltagarna har personer med insyn i ämnet valts ut för att erbjudas medverkande i studien. De som kontaktats och tackat ja till att genomföra en intervju har positioner inom företag och organisationer där det går att förvänta sig kunskap och erfarenhet från den praktiska förvaltningen av enskilda vägar. Innan mötena översändes generella frågor som hade ett syfte att verka som utgångspunkt i diskussionen. Det gjordes klart att intervjun inte skulle begränsas utifrån frågorna utan mer ge intervjupersonerna chans att förbereda sig på inom vilket område diskussionen skulle befinna sig. Intervjuerna skedde via telefon eller det digitala mötesverktyget Teams, beroende på vilken metod som föredrogs. Under intervjuerna antecknades stödord för att förenkla den skriftliga sammanfattningen som upprättades strax efter mötena. Intervjupersonerna fick via mejl ta del av de skriftliga sammanfattningarna och därmed gavs möjligheten att rätta eventuella missförstånd.

### 1.5.2 Utredning båtnadsområde

Utredningen bygger helt på de förrättningsakter från 2010 och 2019, upprättade i de sex nordligaste länen, som finns att finna i lantmäterimyndighetens digitala arkiv. I arkivdatabasen går det att filtrera fram, utifrån län, år och typ av förrättning, de förrättningar som ligger till grund för utredningen. Eftersom det finns andra typer av anläggningar än de som berör enskilda vägar krävdes en genomgång av alla de akter

---

<sup>2</sup> Tjora, A 2012 s. 13.

<sup>3</sup> Tjora, A 2012 s. 82.

<sup>4</sup> Tjora, A 2012 s. 81.

som sållades fram utifrån nämnda faktorer. Enklast att konstatera om det är en förrättning som ligger inom avgränsningen är att utgå från karta och beskrivning. Kartan ger en visuell bild av anläggningen, vilket många gånger räcker men finns osäkerheter utgör beskrivningen det dokument som i skriftlig form berättar vilket syfte som anläggningen har och vad den omfattar. Förrättningsakterna som användes för utredningen går att finna i Bilaga 2 Förrättningsakter

De uppgifter som kunde anses vara av intresse i ett första skede var ärende- och aktnummer för att kunna identifiera förrättningen igen vid behov, om det rörde sig om en nybildning av en gemensamhetsanläggning eller en omprövning av en befintlig, kommun och registerbeteckning på gemensamhetsanläggningen och vilken förrättningsman som tagit anläggningsbeslutet. Informationen gick att finna i beskrivningen och även om alla uppgifter i slutändan inte kommer till användning sågs det som lämpligt att insamla informationen om behov av den uppstår i arbetets senare del. Andelstalslängden avslöjar vilket andelstal var och en av de deltagande fastigheterna erlagts och genom att manuellt räkna antalet delägare kunde även den uppgiften registreras. Intressant för arbetet var också den gemensamt förvaltade vägens längd, arealen på gemensamhetsanläggningens båtnadsområde samt, antal delägarfastigheter. För att ta fram väglängd och storlek på båtnadsområde skissades vägar och arealer upp i Lantmäteriets karttjänst ”Min karta” med hjälp av de funktioner som finns tillgängliga där. Längder och arealer ska inte ses som en exakt uppgift av de verkliga förhållandena, utan mer som en uppskattning som kan tjäna väl för dess syfte.

För att få en uppfattning av vilka typer av delägarfastigheter som i huvudsak hade del i gemensamhetsanläggningarna granskades andelstalsberäkningarna. Här anges det ofta om andelstalen baseras på skogs- eller åkermark, fritids- eller permanentboende, eller annan fastighetsanknuten användning. De mest dominerande typerna av delägarfastigheter avgjorde kategori på gemensamhetsanläggningen. En gemensamhetsanläggning kunde således kategoriseras som ”skog” om det i stort sett bara fanns skogsfastigheter i delägarkretsen, ”skog och fritid” om det mest bara fanns skogs- och fritidsfastigheter, ”bostad, åker och skog” om det fanns många permanentbostäder, relativt stora områden med åkermark och lite mindre skogsområden inkluderade i de fastigheter som utgjorde delägarfastigheterna.

### **1.5.3 Utredning standard och utrymme i anläggningsbeslut**

Utredningen av innehållet i anläggningsbesluten genomfördes utifrån förrättningarna från 2010 och 2019 som stått till grund för övrig utredning i detta arbete. De granskade akterna och anläggningsbesluten kommer från samtliga förrättningar från de sex nordligaste länen som berör nybildningar och omprövningar av gemensamhetsanläggningar med ändamål väg utanför tätbebyggelse. Förrättningsakterna som användes för utredningen går att finna i Bilaga 2 Förrättningsakter

Anläggningsbesluten granskades var för sig och fokus låg på att identifiera skrivelser för den standard som beslutet avsåg att anläggningen skulle ha. Även de skrivelser för utrymme som gemensamhetsanläggningen ämnades uppta plockades ut för

sammanställning. Det framkom relativt snart vid genomgången att snarlika fraser använts återkommande i många av besluten. Detta gjorde det lämpligt att dela in anläggningsbesluten i olika klasser utefter vilken skrivelse som använts. Emellanåt förekom olika varianter av skrivelserna vilket försvårade den strikta indelningen något. Var varianten väldigt likt en standardfras bedömdes den ändå kunna tas in i klassificeringen, men avvek den alltför mycket antecknades denna som en ”beskrivning”.

I anläggningsbesluten förekom också användning av Skogsstyrelsens normer och olika klasser för skogsbilvägar. Eventuella skrivelser om detta plockades också ut och utgör en del av utredningen. Den senaste skriften om dessa normer är versionen daterad 2011-01-01.<sup>5</sup> Förutom dessa normer förekommer hänvisningar till Trafikverkets handbok<sup>6</sup> om byggande och projektering av enskilda vägar. Senaste versionen är från 2020 men den bygger på en skrift från 2001.<sup>7</sup> Vad Skogsstyrelsens normer innebär kan läsas i avsnitt 3.3

## 1.6 Felkällor

### 1.6.1 Generellt

De intervjuer som genomförts får stor inverkan på den bild av förvaltningen av enskilda vägar som presenteras inom detta arbete. De relativt få intervjupersonernas (5 stycken) åsikter får alltså stort genomslag och kontrollen av att deras bild av ämnet stämmer för gemeneman inom branschen är knapphändig. Det ska dock framföras att mycket av det som framkommit genom intervjuerna är samstämmigt, vilket borde betyda att någon större risk för icke relevant information inte föreligger.

### 1.6.2 Utredning

Felkällor som kan kopplas till utredningarna återfinns i analysdelen i avsnitt 9.1.4 och 9.2.1 .

## 1.7 Tidigare genomförda examensarbeten inom området

Ett tidigare genomfört examensarbeten inom ämnet, *Lagen om förvaltning av samfälligheter Problem med lagens praktiska tillämpning och förslag till förbättringar*, visar på bland annat oklarheter och möjligheter till förbättring av vissa regleringar i SFL. Förenklingar och förtydliganden skulle innebära att den praktiska förvaltningen, som ofta personer utan större expertkunskap ansvarar för, skulle bli enklare. Dessutom skulle föreningar i mindre utsträckning omedvetet ta olagliga beslut.<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup> Skogsstyrelsen 2011.

<sup>6</sup> Trafikverket 2020.

<sup>7</sup> Trafikverket u.å.

<sup>8</sup> Johansson 2016.

Ett annat arbete, *Allmänna och enskilda vägar – Väghållaransvar utanför detaljplanelagt område*, visar på att kommuner upplever olika problem med förvaltningen av enskilda vägar. Kommuner har också olika förhållningssätt till bidrag och engagemang till och i föreningar som förvaltar enskilda vägar. Genom arbetet framförs önskemål om en tydligare avgränsning för när det är en enskild och inte en allmän väg.<sup>9</sup>

Hur ett välformulerat anläggningsbeslut ska se ut tas upp i *Bristfälligt formulerade anläggningsbeslut för gemensamhetsanläggningar med ändamålet väg*. Inom arbetet genomfördes intervjuer med verksamma förrättningslantmätare och studier av förrättningsakter för att klarlägga hur ett anläggningsbeslut bör utformas för att inte leda till svårigheter vid förvaltningen av enskilda vägar. En slutsats som framkommer är det inte finns något optimalt anläggningsbeslut med anledning av alla oförutsedda yttre aspekter som kan påverka en gemensamhetsanläggning. Ett dynamiskt beslut kan orsaka meningsskiljaktigheter mellan delägarna, medan ett reglerat beslut kan innebära praktiska svårigheter att klara av att följa. Att besluta vilken standard som en väg ska hålla är således inte lätt. Exempel på alternativ för standard som används i beslut är Skogsstyrelsens normer för skogsbilvägar eller att bara ange att vägen lägst ska vara av sådan beskaffenhet att statsbidrag kan utgå. Hur utförligt beslutet är skulle kunna bero på hur mycket tid som läggs ner för att utreda vägförhållandena. För att klargöra vad beslutet baseras på och förrättningens utgång, framhävs sammanträdesprotokollen som viktiga. En aspekt som är av vikt för anläggningsförrättningarnas utfall är enligt studien förrättningslantmätarnas erfarenhet. Till stöd för nya yrkesverksamma lantmätare framhålls kollegors stöttning och utnyttjandet av de mallar som finns i lantmäteriets handläggningssystem.<sup>10</sup>

En nationalekonomisk analys om hur en samfällighetsförening som förvaltar enskilda vägar fungerar, bidrar *När slutar allmän väg? Samhällsutvecklingens konsekvenser för samfälligheten som förvaltningsform* med som också tillämpar detta praktiskt i trakten kring Leksand. Det framkommer att det kan vara ett stort problem med medlemmar som inte behöver engagera sig medan andra lägger ner mycket tid och arbete på administrativa frågor. Denna orättvisa skulle kunna resultera i att styrelser tappar medlemmar med erforderlig kunskap med följden att underhållet av vägarna blir eftersatt. Ett alternativ till vägar förvaltade av samfällighetsföreningar framförs i arbetet kunna vara ett utökat väghållaransvar för kommunen. För finansiering av detta föreslås införandet av brukaravgifter för berörda fastighetsägare, vilket också en tidigare statlig utredning förespråkar.<sup>11</sup>

Arbetet *Stora gemensamhetsanläggningar* belyser bland annat de svårigheter som stora gemensamhetsanläggningar för med sig. Problemen med dessa uppges vara att skapa engagemang för föreningen, att betydande kostnader för administrativa frågor uppkommer samt att förrättningsprocesser bli omfattande. Hur stora gemensamhets-

---

<sup>9</sup> Bergkvist och Runge 2017.

<sup>10</sup> Jonsson 2019.

<sup>11</sup> Gezelius 2020.

anläggningar som är lämpliga att bilda beror på kunskap och engagemang hos ägarna till delägarfastigheterna, vilket kan följa av den anknytning och närhet anläggningen får till delägarfastigheterna. Avvägningar vid bildandet av en lämplig gemensamhetsanläggning sker utifrån förrättningslantmätarens förståelse för tillämpliga lagar och med de begränsningar som dessa innebär. Gemensamhetsanläggningar framförs vara en samverkansform som är bäst lämpad för ett mindre antal delägarfastigheter.<sup>12</sup>

## 1.8 Disposition

Kapitel 2 ger en kort genomgång av hur lagstiftning och förvaltning av vägar har sett ut under historien och vilka förändringar som skett fram till de lagar som finns idag.

Kapitel 3 innehåller information om sådant som kan vara relevant att veta om dagens vägar, hur de klassificeras, när statsbidrag ges ut och till vem.

Kapitel 4 går igenom bestämmelserna i AL där lagstiftarens intentioner framställs efter vad som angivits i propositioner till paragraferna i AL. Tyngd har lagts vid bestämmelser som är relevanta för enskilda vägar.

Kapitel 5 har samma upplägg och syfte som kapitel 4 men här är det SFL som ställs i fokus.

Kapitel 6 presenterar sammanfattningar av genomförda intervjuer med personer från företag och organisationer med kunskap och erfarenhet av det behandlade ämnet.

Kapitel 7 visar resultat av den statistik som sammanställts för att svara på frågeställningen angående nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningars båtnadsområden.

Kapitel 8 visar resultat för granskningen av anläggningsbesluts formuleringar om vilken standard som väganläggningen ska hålla och vilket utrymme som upplåtes till den samma.

Kapitel 9 innehåller analys utifrån vad som framkommit från intervjuer och utredningarna. Kopplingar görs här också bland annat till kapitel om gällande lagstiftning.

Kapitel 10 redogör för slutsatser utifrån utredningarna, intervjuer och arbetets syfte som helhet, att skapa förutsättningar för mer funktionella gemensamhetsanläggningar och förvaltning av dessa.

---

<sup>12</sup> Ohlsson 2012.



## 2 Historisk utveckling

Inom detta kapitel ges en historisk tillbakablick på vad vägar har fyllt för funktion och vad organisationen kring vägar har utvecklats ifrån. För att förstå grunderna till dagens lagstiftning kan det vara till hjälp att veta vilka steg som tagits på vägen.

### 2.1 Tidigt reglerat i lag

Vägfrågor i Sverige har varit reglerade i lag åtminstone sen Magnus Erikssons landslagar från 1350-talet, men regionalt längre tillbaka än så. Från början kan tänkas att vägars existens byggde på urminnes hävd och överenskommelser om att vägar skulle byggas på, den för byn, gemensamt ägda marken och att ansvaret för detta inklusive förvaltningen skulle skötas av de närmast boende som nyttjade vägen. Dessa grundläggande tankar levde länge kvar i regleringen av vägar och det finns fortfarande influenser som känns igen i dagens lagstiftning. Landslagen och dess motsvarighet i stad, stadslagen, gällde som rättsinstitut för vägar fram till 1734 års lag. I vilken utsträckning lagarna i praktiken verkligen följdes är svårare att säga, medan överenskommelser mellan olika aktörer förmodligen har spelat en stor roll även utanför lagstiftningens ramar.<sup>13</sup>

Att det redan då fanns en skillnad mellan allmän och enskild väg framställs först lite tydligare i samband med lagen från 1734 och än mer i 1891 års vägslag. Definitionerna från dessa lagar hade dock mer att önska och i 1907 års lag om enskilda vägar gjordes ett mer lyckat försök till avgränsning mellan begreppen vilket kan sägas eftersom de enskilda vägarna fortfarande påverkas av detta.<sup>14</sup>

### 2.2 Allmänna vägar

Innan den moderna regleringen om ansvar och skötsel av vad idag ses som allmänna vägar hade kommit till, fanns en princip som sade att den med mest nytta av den specifika vägsträckan skötte anläggandet. Även drift och underhåll ålades denne med tanke på att det måste varit av intresse att vägen hölls framkomlig för den som använde vägen. Föreskrifter om en sådan ordning instiftades genom 1734 års Byggningsbalk. Transporter mellan åker och gård innebar att bönderna som kanske var mest beroende av vägnätet ofta ansågs vara de som skulle ordna med vägfrågan. Detta innebar att de bönder med störst markinnehav också skulle ha störst del i vägförvaltningen, vilket omfattade de allra närmaste av vägarna. Någon ekonomisk kompensation fanns inte utan anläggning och skötsel skedde som ideellt arbete ”in natura”. Uppdelningen skedde alltså proportionerligt utefter markinnehav och vägen delades upp i avsnitt och sköttes av den som bodde närmast.<sup>15</sup> Eftersom grundregeln fortfarande var att vägar skulle anläggas på allmänningssmark blev det problem när skiftesreformerna förändrade

---

<sup>13</sup> Blomkvist 2010 s. 24.

<sup>14</sup> Blomkvist 2010 s. 16.

<sup>15</sup> Blomkvist 2010 s. 15 och 28.

fastighetsindelningen och strukturen på byarna. Det fanns därför anledning att i mitten av 1800-talet införa lagar som gav rätt till expropriering av mark. Under samma period instiftas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som kunde ge ut statligt bidrag till nyanläggning och förbättring av landets ej så raka eller välbyggda vägar. Systemet med ansvar för underhåll av den som bodde närmast fanns då fortfarande för allmänna vägar. Efter förändringar i fastighetsindelningen genom hemmansklyvning delades också vägansvaret upp till att gälla på så korta sträckor som i vissa fall bara någon meter. Detta system fungerade mindre bra för de allmänna vägarna också för att vägarna kunde ligga långt bort och då hade de förvaltningsskyldiga mindre nytta av en god väghållning.<sup>16</sup>

De vägar som nu skulle betecknats som allmänna påverkades under 1800-talet av det rationaliserade jordbruket med skiftesreformerna, framväxande industrier med ett behov av transporter, och järnvägens utbyggnad som ställde krav på ett fungerande vägnät till, från och mellan stationsorterna. Bönderna ansåg det vara orättvist att behöva stå för vägskötseln samtidigt som det var många andra än de själva som gratis nyttjade vägen. Det dröjde till 1891 innan riksdagen kunde godkänna en ny lag gällande allmänna vägar. Dessa delades upp i landsväg och bygdeväg med olika krav på bredd. De vägar som nu inte inkluderades i någon av kategorierna var att betrakta som enskilda. Ansvaret för väghållningen gick över från bönderna till en nyinrättad organisation som fick namnet Vägdistrikten. Dessa var uppdelade efter häradsindelningen och var de som ansvarade för de allmänna vägarna inom området.

Kostnaderna för skötseln togs ut via skatt vilket belastade de som tidigare hade nyttjat vägen gratis, exempelvis industrier. Någon möjlighet för jordbrukarna att betala sig fri från skötseln fanns inte utan de förväntades fortsatt bidra ”in natura” med underhåll av en viss vägsträcka. Denna ordning orsakade problem för vägstandarden vilka ökade in på 1900-talet när bilar började bli allt vanligare och industrin fick ett utökat behov av bra vägar för varutransporter. Kvalitén på vägarna kunde inte upprätthållas när olika sträckor underhölls på olika vis vid skilda tidpunkter. År 1934, genom införandet av en ny vägslag, slapp bönderna helt undan sitt underhållsansvar och vägdistrikten tog ensam över ansvaret för att se till att underhållet sköttes. Detta hade succesivt redan skett eftersom det efter 1921 fanns möjlighet för vägdistrikten att överge ”in natura”-underhållet.<sup>17</sup> Genom bilskattens införande 1922 gavs också ett extra kassatillskott för att klara vägskötseln.<sup>18</sup>

### 2.3 Enskilda vägar

En klar avgränsning mellan vad som var enskild och allmän väg fanns alltså inte från början. Reglerna skiljde sig inte heller speciellt mycket åt innan 1734 års lag och därför föll ansvaret att sköta de enskilda vägarna även här på bönderna, som hade tilldelade vägsträckor. Om det fanns behov av en ny enskild väg och man kunde visa på att det

---

<sup>16</sup> Blomkvist 2010 s. 28–30.

<sup>17</sup> Blomkvist 2010 s. 47–49.

<sup>18</sup> Skatteverket u.å.

fanns en nytta med detta fanns det redan då stöd gentemot lagen att tillåta en sådan åtgärd. Vem som skulle stå för arbete och kostnader för anläggande och underhåll bestämdes efter nytta som förmodligen avgjordes genom gårdars ekonomiska styrka och del i byns allmänningar. Även om det fanns en uppdelning och ansvarsfördelning för olika vägavsnitt är det troligt att man skötte vägen med gemensamma krafter.<sup>19</sup>

Inrättandet av 1734-års byggningsbalk gjorde större skillnad mellan enskild och allmän väg än tidigare. Ansvaret för förvaltningen ålåg då de som betjänades av vägen, vilket i praktiken blev så att andelstal fördelades dels efter i vilken omfattning de berörda nyttjade vägen, dels andelen av de bygemensamma tillgångarna.<sup>20</sup> Att de enskilda vägarna var så sparsamt reglerade i lag under medeltiden och även med lagen från 1734 skulle kunna härledas till att det ändå fanns en institution som ansvarade för vägfrågan lokalt. Byalaget var en sammanslutning av de boende och reglerade många gemensamma frågor om exempelvis tidpunkt för sådd och skörd samt regler för hur utägomarken fick användas. Det är troligt att vägarna också sågs som en kollektiv fråga och sköttes därför av byalaget.<sup>21</sup>

Genom skiftesreformerna från mitten av 1700-talet och framåt, som innebar splittring av byarna vilka tidigare utgjorts av en bykärna med en ansamling av hus, förändrades den organisation för vägar som tidigare hade hanterat vägfrågan. Strukturförändringen från små tegar med olika ägare till större åkrar med en ägare innebar att vägar som tidigare varit av allmän nytta brukades bara av den som fick ägande till markområdet. En splittrad förvaltning och behov av vägar på ett annat sätt än tidigare ledde till sist fram till 1907 års lag om enskilda vägar på landet.<sup>22</sup>

Utvecklingen med industrier, järnväg och ett rationaliserat jordbruk genom skiftesreformer inverkade på behovet av ny lagstiftning även för de enskilda vägarna. I 1907 års lag om enskilda vägar gavs fastighetsägare med synnerligt behov av väg rätt att utnyttja mark tillhörande annans fastighet. Om det fanns fler som hade användning av en ny väg skulle de tilldelas andelstal baserat på den nytta som vägen bidrog med för dem. Således skulle inte initiativtagaren belastas med hela kostnaden för anläggande eller underhåll av väg, utan den fördelades mellan fastighetsägare utefter andelstal, baserat på nytta och användning. En annan möjlighet som tillkom var att kunna bilda en vägsamfällighet med de deltagande fastigheterna. Sammanslutningen ansvarade för och skötte vägen, det vill säga samma uppdrag som byalagen tidigare varit anförtrodd med. Alternativet att dela upp vägen i olika avsnitt och tilldela ansvaret för dessa på olika andelsägare fanns också kvar.<sup>23</sup>

Arbetet med att ta fram 1907 års lag resulterade i en del förslag som till sist inte togs med. Ett var att delägarna eller samfälligheten skulle kunna utse en tillsynsman eller vägfogde som såg efter så att vägen sköttes, sammankallade delägarna om det fanns

---

<sup>19</sup> Blomkvist 2010 s. 31.

<sup>20</sup> Blomkvist 2010 s. 33.

<sup>21</sup> Blomkvist 2010 s. 34–36.

<sup>22</sup> Blomkvist 2010 s. 43–44.

<sup>23</sup> Blomkvist 2010 s. 50–53.

behov av rådslag och i allmänhet arbeta för att finna bra lösningar på frågor angående vägen. Man hade insett från lagstiftarens sida att ett kontrollorgan för att den gemensamma vägen sköttes kunde vara bra för förvaltningen. Däremot ville man inte inkräkta för mycket på individernas rätt att själva bestämma över sina enskilda vägar genom att tvinga dem att bilda föreningar för vägen. Man var mån om en gemensam skötsel men regleringar kunde inte ske på bekostnad av den enskilda vägens karaktär av att vara en privat angelägenhet. Förslaget om en av delägarna utsedd vägfogde var anpassat efter detta men togs alltså inte in i lagen.<sup>24</sup>

Det dröjde sen bara till 1926 innan en ny lag om enskilda vägar antogs. Lagen var i många delar oförändrad, men gällde nu även inom städerna. Det hade också skapats större möjligheter till samverkan mellan fastighetsägarna med del i enskild väg. En styrelse för väghållandets ledande organ skulle utses och stadgar för den gemensamma skötseln antas. Delägarandelar baserades på den nytta vägen skulle bidra med för berörda fastighetsägare och gällde i hela vägens sträcka. Det gick dock fortfarande att genomföra en vägdelning där var och en tilldelades olika sträckor att ansvara för. Trots vägdelning fanns en möjlighet för en väghållare att indriva kostnader för skötsel genom att andelstal tilldelats de olika fastigheterna. Lagstiftaren ökade alltså de lagstiftade möjligheterna till en samordnad förvaltning.<sup>25</sup> Den organiserade förvaltningen hade likheter med hur markavvattningsamfälligheter sköttes, vilket hade utvecklats runt sekelskiftet 1800–1900-talet.<sup>26</sup>

Utformningen av den lagstiftning som i stort sett finns idag kom genom EVL 1939. Mycket av tidigare lagars bestämmelser fanns kvar, bland annat rätt att ta annans mark i anspråk för anläggande av enskild väg. Formerna för samverkan utvecklades och det ställdes krav på en organiserad vägskötsel genom vägsamfällighet på landsbygden och vägförening inom tätbebyggt område. Delägarfastigheterna fick fortfarande andelstal i vägen utifrån den nytta som ansågs föreligga för var och en av fastigheterna.<sup>27</sup> Efter andra världskriget utvecklades de fordon som trafikerade vägarna, allmänna som enskilda. Det uppstod många frågor hur de befintliga vägarna skulle användas utefter de nya förutsättningarna och vem som kunde bestämma på vilket sätt. Av vad som framgick av vägtrafikförordningen från 1951 var det väghållaren till de mindre belastade enskilda vägarna som ägde frågan om hur vägen fick användas.<sup>28</sup>

Antagandet av AL och SFL 1973 innebar att frågor om enskilda vägar samlades tillsammans med organisering kring andra gemensamma resurser så som tvättstugor och bryggor. Möjligheten till att samordna förvaltning fanns kvar genom föreningsbildning eller alternativt delägarförvaltning, där det inte fanns något styrande organ mer än delägarna som tillsammans beslutar om åtgärder. Andelstal för anläggande bestämdes efter nytta och andelstal för drift och underhåll genom användning. Senare kom Tonkilometermetoden att utgöra en beräkningsgrund för

---

<sup>24</sup> Blomkvist 2010 s. 50–51.

<sup>25</sup> Blomkvist 2010 s. 54.

<sup>26</sup> Blomkvist 2010 s. 54–56.

<sup>27</sup> Blomkvist 2010 s. 56–57.

<sup>28</sup> Blomkvist 2010 s. 57–59.

andelstalen, vilket baseras på dels den faktiska belastningen delägandefastigheten bidrar med på vägen, dels den väglängd som delägaren trafikerar.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Blomkvist 2010 s. 60–61.

### 3 Dagens vägar

Kapitlet ger en inblick i det vägnät som är utbyggt idag och hur det fördelar sig på olika typer av vägar. Kapitlet är viktig i sammanhanget bland annat inför presentationen av utredningen om standard vid anläggningsbeslut, kapitel 8 och också den efterföljande analysen, kapitel **Fel! Hittar inte referenskälla.**

#### 3.1 Statistik och typer av vägar

I Sverige finns det totalt cirka 57 000 mil vägar. Dessa kan delas in efter vilken väghållare som ansvarar för skötseln. Allmänna vägar utgör tillsammans cirka 14 000 mil väg och för dessa ansvarar stat eller kommun. Resterande 43 000 mil väg är enskilda vägar vilka tas om hand av andra än stat och kommun. En enskild väg kan helt tillhöra en ensam fastighetsägare eller ägas gemensamt av flera fastigheter. Av de enskilda vägarna är cirka 21 000 mil skogsbilvägar som i första hand betjänar transporter genererade av skogsskötseln men kan även nyttjas för andra ändamål, till exempel för trafik mellan bostäder och allmän väg och aktiviteter kopplade till friluftsliv.<sup>30</sup>

De som ansvarar för förvaltningen av de enskilda vägarna skiljer sig åt men i de fall det inte är en enskild fastighetsägare är det för det allra mesta någon typ av samlad organisation som exempelvis en samfällighetsförening. Mer än 23 000 föreningar eller andra aktörer ansvariga för enskilda vägar får varje år bidrag för skötseln som syftar till att skapa bra förutsättningar för transporter för boende och verksamhetsutövare längs med vägarna, men också göra vägarna tillgängliga för allmänheten.<sup>31</sup>

#### 3.2 Bidragsvägar

Till enskilda väghållare ger Trafikverket ut bidrag som ska användas för att tillgängliggöra vägarna för allmänheten samt för att förenkla för de som bor och verkar längs med vägarna. Bidraget baseras på uppgifter från 500 väghållare runt om i landet och de kostnader som dessa har haft för vägskötsel. Snittet från väghållarnas kostnadsuppgifter resulterar i ett pris per enhet vilket grundar bidragsnivån. En annan faktor som inverkar är trafikklass, det vill säga hur hårt trafikerad vägen är. De tre klasserna som en väg delas in i är låg (färre än 25 fordon per dygn och år), medel (mellan 25 och 125 fordon per dygn och år) och hög (fler än 125 fordon per dygn och år). Skillnad görs också på om vägen är belagd med asfalt eller slitlagret utgörs av grus. Var i landet som vägen finns får också en inverkan på det bidragsgrundande beloppet eftersom det kan förväntas att kostnaden för vintervägskötseln skiljer sig åt. Av den anledningen har Sverige delats in i tre så kallade klimatzoner. De nämnda faktorerna bestämmer det bidragsgrundande belopp som väghållare av enskilda vägar kan söka

---

<sup>30</sup> Skogskunskap 2021a.

<sup>31</sup> Trafikverket 2022.

om. Hur stor andel av detta belopp som utgår avgörs av vilken vägkategori som vägen tillhör.<sup>32</sup>

### 3.2.1 Vägtyper

För enskilda vägar är det möjligt att erhålla statsbidrag om de uppfyller någon av de kategoriserade vägtyperna A–F.

Inom kategori A ryms de vägar inom landsbygd som fyller en funktion för bostäder där någon bor permanent. För utfartsväg ska det vara minst ett sådant bostadshus i slutet på vägen, vars längd inte får vara mycket kortare än en kilometer för att vara bidragsberättigad. Stickvägar, längre än 500 meter och med ett avstånd inte mycket kortare än en kilometer till allmän väg och som ansluter till en annan enskild väg har också rätt till bidrag. Om det finns ett klart allmänt intresse för att bevilja bidrag behöver inte vägen vara längre än 500 meter. Ett sådant intresse kan sägas finnas om det exempelvis ligger en järnvägsstation eller skola i slutet av vägen. Fler förutsättningar för att få bidrag för denna typ av väg finns, även för de vägar som har anslutning mot fler än en annan väg, så kallad vägslinga.<sup>33</sup> Bidrag till vägar som uppfyller dessa villkor kan ges en årlig ersättning med 60% i driftbidrag.<sup>34</sup>

Kategori B gäller vägar som utnyttjas som utfart för boende i ett område som bor längs med annan anslutande väg. Bostäderna ska bebos permanent och vägen får inte vara mycket kortare än en kilometer. Bidrag kan dock ges för kortare vägar än så om det ligger en verksamhet av klart allmänt intresse i slutet av vägen, samtidigt som den trafikeras av i snitt minst 50 fordon per dygn och år. Det finns fler möjligheter att få bidrag för vägtypen.<sup>35</sup> Ett statligt bidrag för vägar som klassas som kategori B kan få 30% i driftbidrag per år.<sup>36</sup>

I kategori C ingår vägar som till största del används som genomfart av andra trafikanter än de som nyttjar vägen för att ta sig till bostäder, verksamheter och andra platser som ligger längs med den. För att få rätt till bidrag för en sådan väg ska den inte vara mycket kortare än en kilometer och samtidigt ska en generell trafikmängd som passerar vägen vara över 25 fordon per dygn och år. För sträckor som är under en kilometer men över 500 meter kan bidrag ändå lämnas efter vissa förutsättningar om vägen är av klart allmänt intresse eller om fastighetsägarna längs med vägen är få och det är betungande för dessa att själva bära kostnaden för vägskötseln. Även för denna kategori kan det finnas fler situationer då bidrag kan utgå.<sup>37</sup> Om villkoren uppfylls beviljas driftbidrag till 80%.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup> Trafikverket 2021a.

<sup>33</sup> Trafikverket 2020.

<sup>34</sup> Trafikverket 2021b.

<sup>35</sup> Trafikverket 2020.

<sup>36</sup> Trafikverket 2021b.

<sup>37</sup> Trafikverket 2020.

<sup>38</sup> Trafikverket 2021b.

D är en egen kategori av vägar som leder fram till platser med betydelse för friluftslivet. Det ska vara vägar där det inte bor någon men som går till exempelvis badplatser eller naturreservat. Trafikens omfattning ska generellt vara, sett till ett år eller säsong, över 25 fordon per dygn men om vägen är av särskilt allmänt intresse kan det passera färre bilar än så. Vägen får i de flesta fall inte vara mycket kortare än en kilometer även om en väg med stort kulturhistoriskt värde kan ges bidrag trots att den bara är mellan 500 och 1000 meter lång.<sup>39</sup> Bidragsnivån gällande drift för denna kategori av vägar är 60%.<sup>40</sup>

Kategori E är en bidragsberättigad väg för områden med fritidsbebyggelse. Området bör vara beläget en kilometer eller längre från allmän väg och utgöras av minst 25 fritidshus. Även stickvägar inom ett sådant område, vars slutpunkt finns mer än en kilometer från allmän väg, kan ges rätt till bidrag. Det finns fler möjligheter att få ut bidrag för vägar i denna kategori.<sup>41</sup> Bidrag till den årliga driften för vägtypen uppgår till 30%.<sup>42</sup>

Avslutande kategori F gäller vägar som betjänar näringslivet eller är av betydelse för turismen om verksamheten skapar jobb möjligheter och har positiv inverkan på flyttströmmar till platsen. Exempel på verksamheter som åsyftas för vägtypen är företag inom industri, tjänster och turism. Om inte trafiken mestadels utgörs av tunga fordon bör minst 25 fordon per dag och år, alternativt säsong, passera på vägen för att uppnå villkoren som ställs för bidrag. Vägsträckan ska inte vara mycket kortare än en kilometer om det inte finns ett klart allmänt intresse av vägen. Även stickvägar för ändamålet kan ges rätt till bidrag.<sup>43</sup> 60% i driftbidrag per år ges till vägar som uppfyller villkoren för kategori F.<sup>44</sup>

### 3.3 Skogsbilvägar och Skogsstyrelsens normer

Klassningen efter hur god tillgänglighet en skogsbilväg har utgörs av fyra nivåer A - D. Om en väg beskrivs som A kan alla fordon med en vikt upp mot 64 ton, det vill säga bärighetsklass 1, färdas på vägen under hela året. B innebär att lastbilar på 64 ton inte kan åka på vägen under svår tjällossning men alltid annars, samtidigt som en vanlig personbil alltid ska kunna färdas över vägen. Klass C tillåter att det vid kraftigt regnväder och tjällossning inte går att köra över vägen med en 64 ton tung lastbil. Med personbil ska det alltid gå att färdas, med undantag för perioden vid tjällossning. Den sämsta tillgänglighetsklassen är D och på en sådan väg går det med lastbil bara att köra på vintern. En personbil kan framföras på vintern men också på sommaren.<sup>45</sup>

---

<sup>39</sup> Trafikverket 2020.

<sup>40</sup> Trafikverket 2021b.

<sup>41</sup> Trafikverket 2020.

<sup>42</sup> Trafikverket 2021b.

<sup>43</sup> Trafikverket 2020.

<sup>44</sup> Trafikverket 2021b.

<sup>45</sup> Skogskunskap 2021b.



Möjlig hastighet bestäms av vägens standard och klassas mellan 1 och 4. Klass 1 innebär att det går att framföra en personbil på ett bra vis på vägen i 60 kilometer i timmen. På en sådan väg finns ett slitlager av bra kvalitet samt erforderliga diken. Ett fordon ska bara kunna framföras av en hastighet på 40 kilometer i timmen för klass 2 och för klass 3 gäller 30 kilometer i timmen. För klass 4 ska det gå att köra i 20 kilometer i timmen, trots att vägen inte har något pålagt slitlager och att det bara behöver vara en sida med vägslänt.<sup>46</sup>

Även om klassningen ovan fortfarande nyttjas används alltmer ett annat system där indelningen bestäms efter användning och underhåll.<sup>47</sup> Systemet kommer från Nationell vägdata (NVDB) där vägar delas in i 9 klasser som mäts utifrån användning och underhåll. Klasserna 7–9 används i den del av databasen som är för skogsvägarna (SNVDB). Här beskrivs vägarna av klass 7 som huvudväg, 8 normalväg och 9 nollväg. En huvudväg kompletterar de allmänna vägarna genom att det till vägen ansluter många andra vägar eller att den innebär en stor förenkling för transporter i området. På huvudvägarna ska det också finnas ett kontinuerligt underhåll. De flesta skogsbilvägar är normalvägar med kontinuerligt underhåll och som ofta har anslutande klass 9-vägar. Nollvägarna är de minsta vägarna där det inte sker något kontinuerligt underhåll och inte heller går att framföra lastbil med släp, utan enbart lastbil.<sup>48</sup>

### 3.4 Bidragsberättigade

Aktörer som kan beviljas bidrag för väghållningen ska vara organiserade i antingen en samfällighetsförening, delägarförvaltning, genom en överenskommelse eller att det är en aktör som själv ansvarar för skötseln av en väg.<sup>49</sup> En organisation grundad på en överenskommelse förbinder sig till att följa Trafikverkets föreskrifter om statsbidrag och verka för en god väghållning. De som undertecknar överenskommelsen ansvarar tillsammans för att föreskrivna arbeten kring vägen genomförs och skulle en fastighet inom överenskommelsen övergå till annan ägare ska en ny överenskommelse upprättas och skickas till Trafikverket. Detta går att finna den mall om överenskommelse mellan fastighetsägare som finns i Bilaga 1 Mall överenskommelse för bidrag. Av den väglängd som förvaltas av bidragsberättigade enskilda väghållare utgörs cirka 12% av vägar som förvaltas av organisationer baserade på frivilliga överenskommelser.<sup>50</sup>

#### 3.4.1 Krav på vägstandard för bidrag

För att bidrag ska utgå ställs det krav på vägens ändamålsenlighet. Vägen ska komplettera de allmänna vägarna och också vara av en sådan standard att den uppfyller sin funktion. Årliga driftbidrag för väghållningen utges om skicket på vägen upprätthålls ändamålsenligt samtidigt som att dess standard är så pass bra att barmark-

---

<sup>46</sup> Skogskunskap 2021b.

<sup>47</sup> Skogskunskap 2021a.

<sup>48</sup> Skogskunskap 2021b.

<sup>49</sup> Vägverket 2001 s. 8.

<sup>50</sup> Ericsson, A-L. 2022.

och vinterväghållning enkelt kan utföras.<sup>51</sup> Den grundläggande standard som ska uppnås är bland annat att vägen ska klara av en belastning upp till bärighetsklass 1 och att diken ska vara 0,4 meter djupa. Utöver detta ska vägkanterna generellt röjas ut till 2 meter från vägkant för att skapa god sikt samt att det för grusvägar ska vara 3% tvärfall på raksträckor och 2,5%–3% skevning i kurvor.<sup>52</sup>

### 3.4.2 Kontroll av standard

Trafikverket genomför kontroller så att vägarna som tilldelas bidrag underhålls på ett ändamålsenligt sätt.<sup>53</sup> Detta görs i regel i samband med omprövningen av rätten till bidrag, vilket sker vart femte år då även kontroll av om bidraget används till det som ämnats samt om vägen är tillgänglig för allmänheten. Tillsyn kan ske vid andra tillfällen efter initiativ av personal på Trafikverket eller om boende alternativt någon ur allmänheten meddelar missnöje med vägen.<sup>54</sup> Om Trafikverket genomför en kontroll av standarden på vägen granskas bland annat det översta skiktet av vägen, hur slitlager ser ut, om det finns ojämnheter och om vägen har rätt lutning för en bra avrinning. Vattenhanteringen är en viktig fråga där kontrollen avser bland annat dikesunderhåll och kantskärning. Beskaffenheten för området bredvid vägen är också en kontrollpunkt. Med detta avses hur väl röjning och klippning är genomförd, vilket får en inverkan på trafikanternas sikt och vilken framkomlighet det är med avseende på höjd.

---

<sup>51</sup> Vägverket 2001 s. 7.

<sup>52</sup> Vägverket 2001 Bilaga 4.

<sup>53</sup> Vägverket 2001 s. 26.

<sup>54</sup> Ericsson, A-L. 2022.

## 4 Anläggningslagen

Gemensamhetsanläggningar med ändamål väg regleras av AL och genomgången nedan ämnar till att ge en insyn i de bestämmelser som finns. Kapitlet är i huvudsak uppdelat efter paragrafernas följd i lagen.

### 4.1 Inledande bestämmelser

En ny lag om gemensamma anläggningar, som fick namnet Anläggningslagen, antogs 1973 och trädde i kraft i juli 1974 genom 1 § Lag om införande av Anläggningslagen (1973:1151). I 1 § AL sägs att om en anläggning är av stadigvarande betydelse för mer än en fastighet, kan denna anläggning inrättas gemensamt för fastigheterna. Någon uppräkningslista av vilka typer av anläggningar som omfattas av bestämmelserna finns inte tillgå, även om äldre lagstiftning i form av LGA kan ge en vägledning. I stället ska rekvisitet ”av stadigvarande betydelse” vara det som avgör om en typ av anläggning kan inrättas med hjälp av bestämmelserna i AL. Redan upprättade anläggningar och anläggningar som förvaltas av olika typer av frivilliga sammanslutningar baserade på avtal är även de möjliga att bilda gemensam anläggning av enligt AL.<sup>55</sup> I samband med att AL trädde i laga kraft upphörde 2 kap. EVL, som gällde enskilda vägar utanför tätbebyggelse, att vara tillämplig. Dessa vägar skulle då ses som ett godtagbart ändamål för en anläggning enligt bestämmelserna i AL.<sup>56</sup>

I 1 § AL föreskrivs det att ändamålet måste vara ämnat att främja fler än en fastighet för att det ska gå att bilda en gemensamhetsanläggning. För att skapa möjlighet för andra objekt som kan vara i behov av fastighetsanknutna faciliteter utvidgas begreppet fastighet i 2 § AL till att gälla även tomträtt, gruva, vissa byggnader och anläggningar på ofri grund som är av särskilt värde eller beskaffenhet<sup>57</sup>, natur- och kulturresevat. Ägare till eller innehavare av rätt till något av de uppräknade anses enligt 3 § AL vara dess företrädare vid till exempel en förrättning. En förrättning handläggs av lantmäterimyndigheten eller annan som myndigheten förordnat enligt 4 § AL.

Om det exempelvis är en skogsbilväg som en tjänsteman på Skogsstyrelsen varit involverad i att projektera skulle det kunna finnas vinster med att denna tjänsteman, med stöd av 4 § 2 st. AL, också handlägger anläggningsförrättningen. De redan erhållna kunskaperna inom det specifika vägbygget skulle underlätta och således både tids- och kostnadseffektivisera processen. För att annan än lantmäterimyndigheten ska ansvara för förrättningen krävs en genomförd skälighetsbedömning om frågan är lämplig att prövas av annan och om den föreslagna förrättningsmannen har de kunskaper och erfarenheter som är nödvändiga för att processen ska kunna genomföras korrekt och rättssäkert.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Prop. 1973:160 s. 178.

<sup>56</sup> Prop. 1973:160 s. 179.

<sup>57</sup> Prop. 1973:160 s. 185.

<sup>58</sup> Prop. 1973:160 s. 156–157.

## 4.2 Skydd av enskilda intressen

Till skydd för enskilt intresse har 5–8 §§ AL införts, vilka kan jämföras med motsvarande bestämmelser i 5 kap. FBL.<sup>59</sup> Av 5 § AL uppställs villkoret att ändamålet med anläggningen måste vara av väsentlig betydelse för fastigheten eller likställda objekt att få del av. Detta får betydelse både för fastighetsägare, eller motsvarande som motsätter sig en anslutning och när andra delägare är ovilliga att låta ansluta en annan fastighet. Rekvisitet väsentlig betydelse innebär inte att en fastighet nödvändigtvis vid tillfället för anslutningen behöver uppfylla villkoret, men det bör vara en trolig framtida förutsättning att så är fallet.<sup>60</sup>

Nästa skydd hindrar inrättandet av gemensamhetsanläggningar som inte är kostnadseffektiva, det vill säga att kostnaderna och olägenheterna överstiger den nytta som de deltagande fastigheterna har av anläggningen. Detta båtnadsvillkor ställs upp i 6 § AL och om det inte är uppenbart att åtgärden är av övervägande nytta för de deltagande fastigheterna skall en mer noggrann utredning genomföras och en kalkyl upprättas.<sup>61</sup> Om det finns en allmän motsättning mot att inrätta en gemensamhetsanläggning och är anledningen till det beaktansvärd, så kan det hindra genomförandet av åtgärden enligt 7 § AL. Den mening som framförs av fastighetsägare vars fastigheter får störst nytta av anläggningen ska ges störst tyngd. Med detta villkor vill man bland annat hindra att det blir svårigheter att bedriva en god framtida förvaltning av anläggningen.<sup>62</sup>

8 § AL föreskriver att det vid lokalisering av anläggningen, om det finns olika alternativ, ska genomföras en avvägning mellan dessa för att finna den plats eller sträckning som föranleder minsta olägenhet utan att oskälig kostnad uppstår. Detsamma gäller i valet av alternativa utföranden av anläggningen. Skyddet anses gälla både för enskilda och allmänna intressen och hänsyn ska tas till såväl ekonomiska som ideella värden. Aspekter som väger tungt är påverkan på natur- och miljövård.<sup>63</sup> Både 5 och 8 §§ AL till skydd för enskilt intresse är dispositiva enligt 16 § 1 st. 1 och 2 p. AL. Bestämmelsen gör det möjligt för sakägarna att sinsemellan överenskomma om annat än det krav som ställs upp om fastigheters väsentliga betydelse att ha del i anläggningen samt att välja annan lokalisering och utföranden än det mest kostnadseffektiva.

### 4.2.1 Båtnadsområde

För att en fastighet ska kunna tvångsanslutas till en gemensamhetsanläggning med ändamål väg krävs att vägen fyller en sådan funktion och är av sådan nytta att det är av väsentlig betydelse för fastigheten att den har del i anläggningen. De fastigheter, eller

---

<sup>59</sup> Prop. 1973:160 s. 148–155.

<sup>60</sup> Prop. 1973:160 s. 188.

<sup>61</sup> Ekbäck, P. 2016. s. 43.

<sup>62</sup> Ekbäck, P. 2016. s. 44.

<sup>63</sup> Prop. 1973:160 s. 194.

delar av, som har ett så pass stort behov av vägen anses vara inom en gemensamhetsanläggnings båtnadsområde.<sup>64</sup> Väsentlighetsvillkoret måste således vara uppfyllt för var och en av de tilltänkta delägarfastigheterna inom området innan båtnaden för åtgärden kan prövas gemensamt för fastigheterna.<sup>65</sup> Området framgår vanligtvis av förrättningskartan i akten som skapats vid nybildning eller omprövning av en gemensamhetsanläggning med ändamål väg.

### 4.3 Skydd av allmänna intressen

Vidare följer 9–11 §§ AL till skydd för allmänt intresse.<sup>66</sup> 9 § AL innebär att gemensamhetsanläggningar som inrättas inom detaljplanelagt område eller område med områdesbestämmelser i stort sett inte får stå i strid med vad som föreskrivs i dessa handlingar. Detsamma gäller för naturvårdsföreskrifter och liknande rådighetsinskränkningar som reglerar hur mark och bebyggelse får användas och förändras.

I områden där markanvändningen inte är reglerad av detaljplan får en gemensamhetsanläggning inte inrättas utan liknande överväganden som skulle gjorts vid en detaljplaneläggning av området. Detta föreskrivs i 10 § AL som tar upp att de aspekter som ska tas hänsyn till är om anläggningen skulle leda till ett försvarande av områdets ändamålsenliga användning, innebära en risk för uppförande av olämplig bebyggelse och framför allt om det på något vis motverkar en framtida planläggning av området. Om det vid ett inrättande av en gemensamhetsanläggning utanför detaljplanelagt område skulle kunna finnas risk att några av de nämnda aspekterna motverkas genom åtgärden, ska samråd med berörda myndigheter och byggnadsnämnden genomföras. Det man då vill åstadkomma är att anläggningen får det utförande som en laga kraft-vunnen plan hade ställt krav på.<sup>67</sup> För övrigt när det gäller exempelvis en anläggning med ändamål väg i skogsmark är det av vikt att planera så att den är ändamålsenlig även när andra vägar i området byggs ut.<sup>68</sup>

Ett generellt skydd för allmänt intresse följer sedan i 11 § AL. Tillämpligheten av paragrafen borde vara av begränsad art eftersom prövningen av 9 och 10 §§ AL sker i första hand. I propositionen till AL nämns att om det efter dess att en plan vunnit laga kraft framkommer omständigheter som i planen inte förutsätts, så kan 11 § AL hindra eller påverka inrättandet av en gemensamhetsanläggning om det finns ett allmänt intresse av att beakta de nya förutsättningarna.<sup>69</sup>

---

<sup>64</sup> Prop. 1973:160 s. 277.

<sup>65</sup> Lantmäteriet 2022.

<sup>66</sup> Ekbäck, 2016. s. 47.

<sup>67</sup> Prop. 1973:160 s. 199.

<sup>68</sup> Prop. 1973:160 s. 278.

<sup>69</sup> Prop. 1973:160 s. 200.

#### 4.4 Intrång och ersättning

I 12 § 1 och 2 st. AL finns bestämmelser som ger rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk vid inrättandet av en gemensamhetsanläggning. Inskränkningen får inte vara så stor att den orsakar synnerligt men för en fastighet som inte deltar i anläggningen. Skulle dock en gemensamhetsanläggning vara av stor betydelse för flera av de deltagande fastigheterna, ett stort enskilt intresse, eller det anses vara av väsentlig betydelse för allmänt intresse<sup>70</sup> att ta i anspråk den aktuella marken eller utrymmet, så kan fastigheten, trots synnerliga men, påverkas av en inskränkning. I så fall kan fastighetsägaren begära att fastigheten eller berörd del av densamma blir inlöst om synnerliga med uppstår. 13 § AL hänvisar till ersättningsreglerna i 5 kap. 10–12 §§ FBL för bestämmande av ersättning. 12 § 3 st. AL innehåller bestämmelser om hur nyttjanderätter påverkas av intrånget. Eventuell inlöst mark eller utrymme blir, på samma sätt som anläggning och utrymme, samfällad för de delägande fastigheterna, enligt 14 § AL. Av paragrafens andra stycke framgår också att det görs skillnad på den samfällda egendomen och den samfällighet som utför och förvaltar anläggningen.

#### 4.5 Kostnadsfördelning

För att fördela kostnader kopplade till gemensamhetsanläggningen bestäms i regel andelstal, vilket framgår av 15 § AL, som också medger att det ska ske en uppdelning mellan andelstalen för utförande av anläggningen och för driften av densamma. Andelstalet för utförande bestäms efter nyttan av anläggningen medan andelstalet för drift fastställs efter den användning som delägarfastigheten antas få av anläggningen. Ett alternativ till att anta andelstal för drift är att bestämma att en avgift ska tas ut som baseras på varje delägars faktiska användning av anläggningen. Hur avgiften ska beräknas bestäms i samband med förrättningen.<sup>71</sup> Om det förekommer onaturligt stort slitage på exempelvis en väg i samband med att stora maskiner kör mellan skog och väg kan vissa avgifter för detta tas ut, enligt 48a § AL.<sup>72</sup>

Efter påpekande av olika remissinstanser har 48 § AL införts som möjliggör att fördela separata andelstal för vinterväghållning. I yttrandena framgår att det framför allt är uttag av skogsprodukter från skogsfastigheter och transporter från och till permanentbostäder som belastar vägen under vintern. Kostnader för underhåll av väg vintertid kan vara varierande men är ibland väldigt höga och då ska inte nödvändigtvis kostnader behöva belasta delägare som inte har användning av vägen vintertid. Således fanns det ett behov av att införa bestämmelsen även i AL.<sup>73</sup> 96 och 97 §§ EVL gav rätt att ta ut en avgift från ägare till fastigheter med skog på när skogsprodukter forslades ut via vägen. En sådan reglering omfattande enbart skogsfastigheter ansågs av

---

<sup>70</sup> Prop. 1973:160 s. 203.

<sup>71</sup> Prop. 1973:160 s. 215–216.

<sup>72</sup> Prop. 1973:160 s. 216 och 218.

<sup>73</sup> Prop. 1973:160 s. 272–277.

lagstiftaren inte vara befogad i AL då det genom införandet av 15 § 2 st. AL gavs en generell möjlighet till att bestämma att kostnader för drift ska täckas med avgift.<sup>74</sup>

Möjligheten att dela upp en anläggning i olika sektioner för olika ändamål och beräkna separata andelstal utifrån dessa finns också men bör undvikas för att inte försvåra för förvaltningen. Ett alternativ till sektionsindelning är att inrätta flera gemensamhetsanläggningar med olika ändamål men med samma förvaltningsorganisation.<sup>75</sup>

#### 4.6 Dispositiva bestämmelser

16 § AL gäller dispositivitet för vissa bestämmelser. Förutom avsteg från väsentlighets- och lokaliseringsskriterierna i 5 och 8 §§ AL kan överenskommelse mellan sakägarna träffas om skyldighet att avstå utrymme enligt 12 § 1 st. AL och rätten till ersättning enligt 13 § AL. Detsamma gäller överföring av fastighetstillbehör till gemensamhetsanläggningen enligt 12a § 2 men. AL samt vid bestämmande av kostnadsfördelningen enligt 15 § AL. Överenskommelser mellan sakägare som inte rör skydden för allmänna intressen ska vara möjligt vid inrättandet av gemensamhetsanläggningar. Beaktas måste tas till de enskildas intresse som inte är sakägare i förrättningen men som ändå blir berörda av besluten.<sup>76</sup> Det krävs inga formkrav för det som grundar överenskommelsen men för att binda parterna bör det i en handling eller ett protokoll framgå vad man överenskommit och verkningarna av detsamma. Det är lämpligt att låta parternas ge sin underskrift på handlingen för att knyta dem till villkoren.<sup>77</sup> I 16 § 2 st. AL ställs det krav på att avsteg från 13 och 15 §§ AL inte får göras utan medgivande från fordringshavare och panträtsinnehavare om de slutna överenskommelserna kan skada dessa.

#### 4.7 Initiering och myndighetsprövning

17–29a §§ AL rör vem som har rätt att ansöka om förrättning samt grunderna för förrättningsprocessen. Genom 24a § AL kan förrättningsmannen ge möjlighet åt en samfällighets styrelse att kunna besluta om ändring av andelstal för delägarfastigheter som får en ändrad användning. Således kan andelstal ändras utefter vad som förutsätts vid förrättningen utan att det kräver en omprövning.<sup>78</sup> Om det finns missnöje med förrättningsbeslut kan dessa överklagas enligt bestämmelserna i 30 och 31 §§ AL, där också processen för ett sådant förfarande görs klart genom hänvisning till andra lagrum. 32 § AL reglerar att en ersättning ska utgå senast tre månader efter det att beslutet om den samma vunnit laga kraft. Räkna ska utgå enligt 32 § 1 st. 1 och 2 p. AL och i fråga om förskott reglerar 2 st. samma paragraf. 32a § AL gör det möjligt att få hjälp av Kronofogdemyndigheten genom utsköningsbalkens regler för att indriva ersättning

---

<sup>74</sup> Prop. 1973:160 s. 271.

<sup>75</sup> Prop. 1973:160 s. 218.

<sup>76</sup> Prop. 1973:160 s. 219.

<sup>77</sup> Prop. 1973:160 s. 220.

<sup>78</sup> Prop 1996/97:92 s. 63.

som stöds av förrättningsbeslutet om betalning inte skett i tid. Genom handräckning kan myndigheten också bistå med att få besittning till mark och egendom som det beslutats om tillträde till i förrättning.<sup>79</sup>

#### 4.8 Utförande och förvaltning

Om inte villkoren i 33 § 1 st. 1–3 p. AL är uppfyllda förfaller anläggningsbeslutet. Enligt 1 p. måste ersättning vara utbetald inom ett år efter beslut om sådan vunnit laga kraft, medan 2 p. ställer krav på att anläggningen måste vara utförd i den utsträckning att syftet uppfylls inom den tid som föreskrivits i beslutet. Undantag gäller om ansökan om förordnande om syssloman gjorts inom samma tid. Har en ansökan om syssloman gjorts men avslagits och anläggningen inte inom rätt tid är utförd, förfaller anläggningsbeslutet ändå, enligt 3 p. Om det befaras att anläggningen inte utförs inom föreskriven tid kan lantmäterimyndigheten, på ansökan av sakägare, besluta om att förordna en syssloman som får ansvar för utförandet, enligt 33a § AL.

#### 4.9 Omprövning

En befintlig gemensamhetsanläggning får vid en förrättning omprövas om något förhållande väsentligen ändrats sedan senaste beslutet. En omprövning kan också bli aktuell om det i tidigare förrättningar angivits att frågan ska prövas igen efter viss föreskriven tid. En sista möjlighet till omprövning är om det av andra skäl har uppkommit ett klart behov av en omprövning. Detta framkommer av 35 § 1 st. 1–3 p. AL. 1 p. syftar på sådana ändrade förhållanden som är av ren faktisk natur, alltså kunskaper som inte fanns vid förrättningsprocessen.<sup>80</sup> 2 p. grundar sig i frågan om andelstal för vägar i skogsmark. Andelstal kan bäst fastställas efter kapitaliserad nytta vilken är svår att räkna på längre än 10–30 år framåt. En sådan beräkningsgrund kräver då att det redan från början bestämts att en omprövning ska ske efter viss tid.<sup>81</sup> Således inrättades 2 p. som kan bli tillämplig även i andra fall, även om möjligheten ska utnyttjas restriktivt.<sup>82</sup> Efter senare överväganden ville lagstiftaren åstadkomma utvidgning av omprövningsmöjligheten och införde därför 3 p. med rekvisitet om klart behov föreligger. Anledningen var att det ansågs vara en fördel om anläggningar kunde förändras efter det att nya kunskaper erhållits.<sup>83</sup>

Till skydd för allmänna och enskilda intressen får enligt 35 § 2 st. AL inte delägarkretsen eller andelstalen genom en omprövning ändras så att avsevärd olägenhet uppkommer för nämnda intressen. För att förenkla handläggningen och inte nödvändigtvis blanda in alla delägare i en gemensamhetsanläggning, tillåts en samfällighetsförening agera företrädare i en omprövning av enklare art, vid frågor som anses vara väsentligen utan betydelse för delägare. Det kan röra behov av en större

---

<sup>79</sup> Prop. 1991/92:127 s. 96–97.

<sup>80</sup> Prop. 1973:160 s. 254–255.

<sup>81</sup> Prop. 1973:160 s. 217–218.

<sup>82</sup> Prop. 1973:160 s. 256.

<sup>83</sup> Prop. 1988/89:77 s. 75.



vändplan, diken eller en förbättrad dragning av en kurva.<sup>84</sup> En ansökan om omprövning i viss fråga utesluter inte att en omprövning sker av fler delar av anläggningsbeslutet.<sup>85</sup> Eftersom fastigheter utgör föränderliga indelningar av marken och att verksamheter som bedrivs på dessa inte är konstanta, var det av vikt för lagstiftaren att införa ett smidigt system som inte var onödigt kostnads- eller tidskrävande för att genomföra en förändring av gemensamhetsanläggningar. Detta är anledningen till att det finns regler om omprövning med i AL.<sup>86</sup> Villkoren i 35 § AL behöver inte vara uppfyllda om den ansökta åtgärden gäller 12a § AL, överföring av fastighetstillbehör, enligt 35a § 1 st. AL. I en sådan fråga företräds delägarna i gemensamhetsanläggningen av föreningen om det finns en sådan, vilket framgår av 35a § 2 st. AL.

Ett problem som kan uppstå i samordningen är att andelstal blir inaktuella. I stället för att söka en omprövning av andelstalen som kostar pengar, upprättar ibland styrelser egna andelstal för att fördela kostnader. Detta är ett system som kan fungera med den sociala påtryckning som det innebär att vara organiserad med grannar. Med de egenpåhittade andelstalen går det inte att begära in avgifter men om en delägare inte betalar riskerar denne att bli socialt utstött av de andra delägarna. Detta blir en pådrivande effekt till att fullgöra den betalning som satts upp av föreningen vilket kan liknas vid den sociala makt som byalaget en gång i tiden avgjorde bland annat vägfrågor med.<sup>87</sup>

Om det vid en omprövning blir en förändrad delägarkrets samtidigt som den aktuella gemensamhetsanläggningen förvaltas av en samfällighetsförening så ska det enligt 36 § AL prövas om föreningen, efter de nya förhållandena, kan fortsätta att förvalta anläggningen. Om det är fler än den aktuella gemensamhetsanläggningen som förvaltas av föreningen ska prövningen enbart gälla föreningens verksamhet för den omprövade anläggningen. En upplösning av en förening kan enligt propositionen vara lämplig om det sker en större förändring av delägarkretsen, i allmänhet om föreningen dras med dålig ekonomi och i synnerhet om en fastighet tvångsansluts till en anläggning med en förening med samma ekonomiska bekymmer.<sup>88</sup>

#### 4.10 Inträde och utträde

Inträder en fastighet i en föreningsförvaltd gemensamhetsanläggning eller en redan delägande fastighet får ett höjt andelstal ska enligt 37 § AL ägaren till denna fastighet ersätta övriga delägarkretsen för det värde som grundas av bestämmelserna i 39 § AL. Utträder en fastighet ur delägarkretsen eller får sitt andelstal sänkt ska denne enligt 38 § AL få ut sin del av samma värde, om det finns överskott, alternativt ersätta kvarvarande delägarkrets om det finns ett underskott i föreningen enligt de grunder som 39 § AL redogör för. Anledningen till dessa ersättningsregler är att om en

---

<sup>84</sup> Prop. 2014/15:71 s. 42.

<sup>85</sup> Prop. 1973:160 s. 255.

<sup>86</sup> Prop. 1973:160 s. 131–142.

<sup>87</sup> Blomkvist 2010 s. 63.

<sup>88</sup> Prop. 1973:160 s. 257.

gemensamhetsanläggning är förvaltd av en förening så ansvarar hela delägarkretsen, utifrån beslutat andelstal, för föreningens ekonomi, nya som gamla förpliktelser. Vid en delägarförvaltd gemensamhetsanläggning finns inget sådant ansvar utan då är det bara själva anläggningen som är värdegrundande.<sup>89</sup> De beräkningsgrunder som finns i 39 § AL tar upp tre poster som summeras. Positivt bidrag ger anläggningens värde samt övriga tillgångar som föreningen besitter. Negativ inverkan på värdet har skulder och andra förpliktelser. Summan av posterna utgör den föreningsförvaltda anläggningens värde och således, utefter andelstal, den ersättning som ska betalas enligt 37 och 38 §§ AL. Anläggningens värde bestäms dels utifrån vad det kostade att utföra den aktuella anläggningen, dels ålder och hur pass användbar anläggningen är. En skälighetsbedömning fordras dock för att det inte ska bli ett oskäligt högt eller lågt värde.<sup>90</sup>

#### 4.11 Förändrad belastning och fastighetsindelning

Om det vid en förrättning tas beslut om att ett sedan tidigare, för gemensamhetsanläggningens syfte, ianspråktaget område eller anläggning ska bli mindre belastad, ska enligt 40a § AL ägaren av området eller anläggningen utge ersättning enligt grunderna i 5 kap. 10–12 §§ FBL. En sådan ersättning kan komma på fråga för det område där en väg varit utlagd men som genom förrättningsbeslut fått en annan sträckning.<sup>91</sup>

Vid förändringar i fastighetsindelningen i samband med sammanläggning eller vid reglering som utplånar fastighet med del i en gemensamhetsanläggning, övertas förpliktelserna gentemot delägarkretsen av mottagande fastighet, enligt 41 § AL. I samband med förändringar av fastighetsindelningen genom avstyckning, klyvning eller fastighetsreglering, som inte innebär att någon fastighet utplånas, kan andelstal i en gemensamhetsanläggning fördelas mellan avträdande och mottagande fastighet enligt 42 § 1 och 2st. AL. Enligt 42a § AL kan en nybildad eller omprövad fastighet i samband med en förrättning, genom beslut av förrättningslantmätaren, anslutas till en tidigare bildad gemensamhetsanläggning. Ersättning mellan delägarkrets och den inträdande fastighetens ägare kan bli aktuell enligt grunderna i 37 § AL.

Vid föreningsförvaltd gemensamhetsanläggning sker kontakten med styrelse i stället för var och en av delägarna. Möjligheten för styrelse att företräda övriga delägare har införts för att den ökade belastningen som ytterligare en delägarfastighet bidrar med får en mindre betydelse för delägarna och därmed finns det ett mindre behov för dessa att kunna tillvarata sin rätt.<sup>92</sup> Ett annat alternativ vid anslutning till befintlig gemensamhetsanläggning är enligt 43 § AL att skriva en överenskommelse med delägarkretsen om ersättning och andelstal. Om det finns en förening med styrelse kan den också i detta fall företräda övriga delägare. Överenskommelsen får inte strida mot

---

<sup>89</sup> Prop. 1973:160 s. 258.

<sup>90</sup> Prop. 1973:160 s. 260.

<sup>91</sup> Prop. 2014/15:71 s. 43.

<sup>92</sup> Prop. 1996/97:92 s. 66.

reglerna i AL. Denna möjlighet till anslutning, som också gäller vid utträde och ändrat andelstal, ska tillämpas restriktivt.<sup>93</sup>

Regeringen har lagt fram förslag om att göra det möjligt för en samfällighetsförening att vid årsstämman ta beslut om ändrade andelstal för delägarfastigheter. Ett sådant beslut föreslås ska skickas till lantmäterimyndigheten för granskning och godkännande om beslutet inte strider mot bestämmelserna i AL. Förändringen skulle göra det enklare och billigare att anpassa gemensamhetsanläggningar till nya förhållanden och därmed uppmuntra till att hålla andelstalen uppdaterade.<sup>94</sup> De förändringar i lag som krävs för att öppna möjligheten till att på ett enklare sätt anpassa andelstal till nya förhållanden föreslås börja gälla första juli 2022.<sup>95</sup>

## 4.12 Enskilda vägar

46–57 §§ AL gäller regler specifikt för enskilda vägar. Avsnittet grundar sig i bestämmelser som fördes med från EVL.

### 4.12.1 Tillämplighet

Inledningsvis finns 46 § AL som förtydligar vad som menas med väg, vilket enligt 1 st. är vägbana och övriga väganordningar. 2 st. ger en övergripande förklaring till vad övriga väganordningar är och enligt propositionen kan ett exempel vara upplagsplats för skogsprodukter.<sup>96</sup> 47 § AL ger ett undantag för de fastigheter som inte kan anses uppfylla villkoret från 1 § AL att ha ett stadigvarande behov av vägen. Detta kan exempelvis bli aktuellt för en fastighet som belastas av vägen och därmed har ett intresse men för övrigt inte behov av vägen, eller om en väg bara är tillfällig men förutspås vara längre bestående.<sup>97</sup> 7 § EVL gällde rätt att använda befintlig väg över annans fastighet. Fastighetsägare till den belastade vägen kunde då ersättas genom slitageersättning i stället för att drift och underhållsansvar skulle delas mellan fastighetsägarna. Sättet att reglera ersättning kunde tillämpas både när det fanns en överenskommelse och även vid oenighet om vägen bara skulle användas under en begränsad tid. Om det finns en väg upptagen eller ej ännu anlagd inom en gemensamhetsanläggnings förvaltning kan en fastighetsägare som bara har tillfälligt behov av denna väg, tillkännages rätt att använda densamma. Slitageersättning används då som lämplig ersättningsprincip.<sup>98</sup> Som tidigare nämnts finns regler om ersättning efter slitage för gemensamhetsanläggningar förvaltade av samfällighetsföreningar enligt 50a § AL, men även för tillfälliga servitut för väg till förmån för enskilda fastigheter, enligt 50 § AL.

---

<sup>93</sup> Prop. 1973:160 s. 263.

<sup>94</sup> Prop. 2021/22:122 s. 9–10.

<sup>95</sup> Prop. 2021/22:122 s. 1.

<sup>96</sup> Prop. 1973:160 s. 281.

<sup>97</sup> Prop. 1973:160 s. 267.

<sup>98</sup> Prop. 1973:160 s. 266–287.

#### 4.12.2 Om några bestämmelser i EVL

I EVL fanns det möjlighet att likt äldre bestämmelser dela upp ansvaret för olika sträckor på de deltagande fastigheterna. Sådan uppdelning ansågs inte längre vara av sådan betydelse att det skulle vara anledning att föra över till AL, även om det civilrättsligt mellan delägarna går att sluta avtal om olika ansvarsområden.<sup>99</sup>

Särskilda bestämmelser om enskilda vägar i skogsmark fanns i 4 kap. EVL. Enligt 94 § EVL är en skogsbilväg en väg som i huvudsak ämnar användas för transport av skogsprodukter. Till största del gällde samma regler för dessa vägar som för övriga enskilda vägar. Exempel på särreglering var att göra det möjligt att jämka vissa avgifter för ägare av skog med långt avstånd ut till allmän väg för att uppmuntra till uttag av skogsprodukter.<sup>100</sup> Införda lagar i AL ansågs fylla samma funktion inom de fortfarande behövda områdena där det tidigare funnits särskilda bestämmelser för skogsbilvägar. Därför fanns det inte behov av att särskilt reglera skogsbilvägar i AL.<sup>101</sup>

#### 4.12.3 Servitut och gemensamhetsanläggning

När det gäller enskilda fastigheters behov av väg över annans fastighet så kan den tillgodoses genom 49 § AL. Servitut för väg kan också skapas i samband med förrättning enligt bestämmelser i FBL.<sup>102</sup> Villkor för detta är att vägen måste ha ett behov som är av väsentlig betydelse, en lämpligare åtgärd än att bilda eller ansluta till gemensamhetsanläggning samt att det inte får innebära synnerliga men för belastad fastighet eller annan fastighet som har rätt till vägen, enligt 49 § 1 st. 1–3 p. AL. Ersättning för en sådan upplåtelse, enligt 2 st., grundas på bestämmelserna i FBL, om det inte gäller en väg som är befintlig och som en gemensamhetsanläggning ansvarar för. Då utgår i stället slitageersättning.<sup>103</sup> Byggs en väg med stöd av 49 § AL ges ingen annan fastighet rätt att använda vägen. Om det skulle vara fler som har nytta av vägen är ofta gemensamhetsanläggning att föredra, men inte i alla fall. Ibland kan en förvaltning skötas på ett ändamålsenligt vis utan att alla skyldigheter behöver regleras i förrättningsbeslut. En rätt till en väg som användas mer sporadiskt, till exempel för transporter till och från en åker under skördetid, kan också gynnas av färre bestämmelser. I sådana fall kan väg enligt 49 § AL vara att föredra framför gemensamhetsanläggning.<sup>104</sup>

#### 4.12.4 Tillfälligt behov av väg

Vid mer tillfälliga behov av en väg kan en fastighet enligt 50 § AL få rätt att köra på befintlig väg över annans fastighet. Villkor för detta är enligt 50 § 1 st. 1 och 2 p. AL

---

<sup>99</sup> Prop. 1973:160 s. 269.

<sup>100</sup> Prop. 1973:160 s. 270.

<sup>101</sup> Prop. 1973:160 s. 272.

<sup>102</sup> Prop. 1973:160 s. 284.

<sup>103</sup> Prop. 2014/15:71 s. 45.

<sup>104</sup> Prop. 1996/97:92 s. 68–69.

att det finns ett väsentligt behov utifrån fastighetens ändamålsenliga användning, samtidigt som att upplåtande fastighet eller annan med rätt till vägen, inte får ta någon större skada av en sådan upplåtelse. Ersättningen bestäms utefter det slitage som upplåtelsen innebär, enligt 50 § 2 st. AL. Skulle skador uppstå orsakade av större belastning än vad slitageersättningen baserats på, kan ytterligare ersättning bli aktuell, enligt 50 § 3 st. AL. Sådan ersättning kan bli aktuell om det vid en längre upplåtelse genomförs en skogsavverkning som genererar skador till följd av ökade transporter med tunga fordon.<sup>105</sup> Vilken av metoderna tillfällig anslutning till en gemensamhetsanläggning enligt 47 § AL eller rättighet upplåten med stöd av 50 § AL som ska användas är inte självklart och får prövas från fall till fall. Klart är att även tillfällig upplåtningsplats längs en skogsväg för skogsprodukter kan upplåtas med 50 § AL.<sup>106</sup>

#### **4.12.5 Upplåtelse till förmån för samfällighetsförening**

En samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning med ändamål väg kan ges rätt att använda annan väg förvaltd av en gemensamhetsanläggning, enligt 50a § 1 st. AL. Att skapa en sådan rätt kan bli aktuell om det är mindre del av upplåtande anläggning som en gemensamhetsanläggning behöver få tillgång till. Särskilda skäl för att inte ansluta fastigheterna även till gemensamhetsanläggningen för den korta vägbiten måste föreligga för att en sådan lösning ska vara möjlig. Avgörande för när det finns sådana skäl avgörs från fall till fall.<sup>107</sup> Ersättningen bestäms som tidigare nämnts efter det slitage som belastningen innebär enligt 50a § 2 st. AL. Skulle större skador uppstå av kortare onormal belastning kan ytterligare ersättning utgå enligt 50a § 3 st. AL.

#### **4.12.6 Rättigheter som kan följa i anläggningsbeslut**

I samband med en förrättning enligt bestämmelserna i AL kan det enligt 51 § 1 st. AL tillåtas en rätt för fastigheter som ska bidra till vägbygge eller underhåll att nyttja naturligt förekommande byggmaterial för vägens syfte. Denna rätt grundar sig i äldre bestämmelser, främst när uppdelning av olika vägavsnitt var aktuell. Då ansågs det praktiskt att få lov att använda material från den fastighet, eller närbelägen sådan, där vägsträckan anlades eller underhölls.<sup>108</sup> Det kan även ges rätt att röja växter på andras fastigheter till förmån för vägens farbarhet. Det sistnämnda gäller även för de som enligt AL givits rätt att nyttja vägen, enligt 51 § 2 st. AL. Sådana rättigheter kan inte tillåtas om det skulle orsaka synnerliga men för fastigheten där byggmaterial och växtlighet finns, enligt 51 § 3 st. AL. 51 § 4 st. AL ger också rätt till ersättning för detta intrång. 52 § AL behandlar möjligheten att i ett anläggningsbeslut införa förbud mot att sätta upp grindar på vägen.

---

<sup>105</sup> Prop. 2014/15:71 s. 46.

<sup>106</sup> Prop. 1973:160 s. 284.

<sup>107</sup> Prop. 1996/97:92 s. 70.

<sup>108</sup> Prop. 1973:160 s. 286.

#### **4.12.7 Processen**

Innehållet i 53 § 1 st. AL är av mer processrättslig karaktär, som att frågor som rör enskilda vägar i 49–52 §§ AL prövas enligt AL, huruvida ansökan behövs eller inte och vem som har rätt att ansöka om förrättning. 53 § 2 st. AL gör klart att även vissa andra bestämmelser i AL som inte specifikt gäller enskilda vägar är tillämpliga även vid en förrättning som gäller väg enligt 49–52 §§ AL. 54 och 54a §§ AL behandlar bland annat regler för om det beslutats om betalning av ersättning.

## 5 Lagen om förvaltning av samfälligheter

För att följa upp kapitel 4 redogörs det nedan för de huvudsakliga bestämmelserna om hur en gemensamhetsanläggning förvaltas. Kapitlet följer den ordning som paragraferna har i lagen.

### 5.1 Tillämplighet

1 § 1 st. 1–5 p. SFL innehåller definition av vad en samfällighet enligt denna lag innebär. Lagen omfattar samfällighet som bildas enligt fastighetsbildningslagen, mark som gemensamt ägs av de fastigheter med tilldelat mantal i en socken, särskilda rättigheter så som servitut till förmån för flera fastigheter, gemensamhetsanläggning inrättad genom AL samt de samfälligheter som regleras av LVV. De sammanslutningar som bildas enligt äldre bestämmelser om enskilda vägar ska enligt 2 § Lag (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar ses som samfälligheter bildade enligt AL. Lagen är tillämplig i den mån det inte finns bestämmelser i andra lagar som säger annat, förutom när det gäller sådan nyttjanderätt till samfällighet som det föreskrivs om i byggningsbalken, enligt 2 § SFL. 3 § SFL berör bland annat objekt som i SFL ska innefattas av begreppet fastighet, till exempel tomträtt och naturreservat. Paragrafen innehåller också bestämmelser om vem som företräder en fastighet i olika situationer. Samverkan kring samfälligheten kan enligt 4 § SFL ske antingen genom en förenings försorg eller genom att delägarna tillsammans bestämmer hur samfälligheten ska skötas. Alltså kan en samfällighet föreningsförvaltas eller delägarförvaltas. Sker en avstyckning av en föreningsförvaltad samfällighet utan att någon annan blir ägare till den nybildade fastigheten så blir föreningen ägare till området enligt 5 § SFL.

### 5.2 Delägarförvaltning

Bestämmelserna i 6–16 §§ SFL gäller för de samfälligheter som delägarförvaltas. Om en samfällighet är delägarförvaltad så tas beslut gemensamt, enligt 6 § SFL. Då måste alla vara överens om ett beslut men de kan alltså själva bestämma om åtgärder vad gäller samfälligheten, utan begränsning av vad som föreskrivits i samband med förrättning.<sup>109</sup> Är de inte överens kan det lösas genom sammanträde på lantmäteriet, enligt 7 § SFL.

### 5.3 Sammanträde

Ett sammanträde genomförs på de vis som föreskrivs i 7–16 §§ SFL. På sammanträde avgörs frågan genom att det finns en majoritet för ett beslut eller om någon så kräver, bildas det en förening som tar över förvaltningsansvaret. En organiserad förvaltning genom en förening och de fördelar en sådan innebär borde vara en bra lösning på svårigheten att alltid behöva komma helt överens.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> Prop. 1973:160 s. 402.

<sup>110</sup> Prop. 1973:160 s. 403.

## 5.4 Föreningsförvaltning

### 5.4.1 Grunder

17 § SFL föreskriver att en förening utgörs av de delägarfastigheter som anslutits till en eller flera samfälligheter.<sup>111</sup> Denna förening utgör en juridisk person och därmed kan företrädare för föreningen sluta avtal i föreningens namn till förmån för medlemmarnas intresse.<sup>112</sup> Den verksamhet en förening får ägna sig åt måste sammanfalla med det ändamål som angivits vid bildandet enligt 18 § SFL. Befogenheterna för föreningen är alltså begränsade till samfällighetens ändamål. Genom rättsfallet MÖD F 6960-16 stod det klart att en samfällighetsförening inte fick besluta om att lägga asfalt som slitlager på den förvaltade grusvägen. Beslutet som togs på föreningsstämman innefattades inte inom samfällighetsföreningens syfte, vilket var att förvalta en väg enligt anläggningsbeslutet. Beslutet angav bland annat att vägen skulle vara rationellt framkomlig för transporter året om och att höja standarden av slitlagret från grus till asfalt ansågs inte ingå i samfällighetsföreningens förvaltande uppgift. Om syftet med en gemensamhetsanläggning härstammar från ett äldre beslut visar rättspraxis att tillkomsten av ny teknik kan vidga befogenheterna om det behövs för ändamålet.<sup>113</sup>

En förening ska verka för att tillgodose kollektivets bästa, men även enskilda medlemmars intressen, enligt 19 § 1 st. SFL. I gengäld ska medlemmar i en förening enligt 19a § 1 st. 4 p. och 2 st. SFL följa stadgar och regler för att inte orsaka olägenheter för samfälligheten. Detsamma gäller för personer enligt 19a § 3 st. 1–3 p. SFL som medlemmen låtit sig gästas av. Efterföljs inte detta kan föreningen föra talan mot denna medlem, enligt 19a § 4 st. SFL. Reglerna syftar till att bidra med ordning och reda främst för samfälliga byggnader och andra anläggningar.<sup>114</sup>

### 5.4.2 Bildandet av samfällighetsförening

20 § SFL behandlar bildandet av en samfällighetsförening. Grundläggande är att stadgar antas och en styrelse tillsätts vid ett sammanträde, enligt 20 § 1 st. SFL. Ett sådant sammanträde kan hållas och förening bildas av lantmäterimyndigheten om någon delägare i en förening begär det, i samband med att en gemensamhetsanläggning bildas eller om det anses vara ett allmänt intresse av väsentlig betydelse, enligt 20 § 2 st. SFL. Om en delägare begär att en samfällighetsförening ska bildas finns det inga hinder för att neka att fullgöra en sådan önskan. Sker inte begäran i anslutning till en lantmäteriförrättning är det ändå till fastighetsbildningsmyndigheten som ansökan ska

---

<sup>111</sup> Prop. 1973:160 s. 415.

<sup>112</sup> Ekbäck 2016 s. 87.

<sup>113</sup> Ekbäck 2016 s. 87.

<sup>114</sup> Prop. 2008/09:91 s. 138.



ställas.<sup>115</sup> Hur sammanträdet för bildandet av samfällighetsförening sköts framgår av 21–24 §§ SFL.

I 25–29 §§ SFL finns administrativa bestämmelser om hur en registrering av en samfällighetsförening går till, att föreningen måste vara registrerad innan den blir en juridisk person och kan skriva under avtal, vad stadgarna för föreningen ska inkludera och vilket namn som föreningen ska anta.

### 5.4.3 Förvaltningen

En styrelse i en förening ska ha minst en ledamot och ha sitt säte i den ort där föreningsmedlemmarnas fastigheter finns, enligt 30 § SFL. Det finns inget bestämt om hur många ledamöter som ska sitta i styrelsen utan det får anpassas efter den verksamhet som föreningen bedriver. En styrelseledamot behöver inte vara medlem i föreningen. Att föreningen ska ha sitt säte i den ort där medlemmarnas fastigheter finns behöver inte tolkas bokstavligt utan platsen för sätet kan, i mer obebbyggda områden, finnas inom kommunen eller i vissa fall inom en annan kommun.<sup>116</sup> Länsstyrelsen kan öka antalet ledamöter i en styrelse om det behövs, enligt 31 § SFL. Detta gäller särskilt då det finns väsentliga allmänna intressen som riskeras att inte tas tillvara av en styrelse till en samfällighetsförening. I vissa fall kan även enskilda intressen leda till en sådan åtgärd, eller om styrelsen grovt försummar administrativa och förvaltningsmässiga frågor för samfälligheten på ett icke ändamålsenligt sätt.<sup>117</sup>

En ledamot som inte längre anses lämplig att sitta i styrelsen kan avsättas i förtid, enligt 32 § SFL. Detta görs på samma sätt som när denne blev vald, det vill säga så som en ledamot utses enligt föreningens stadgar.<sup>118</sup> Föreligger omständigheter som innebär bortfall av styrelseledamot eller en styrelse som inte är beslutsför, kan en syssloman utses av länsstyrelsen för att ta ledamots plats eller sköta föreningen på egen hand om det krävs, enligt 33 § 1 st. SFL. Efter vad som föreskrivs i 33 § 2 st. SFL får föreningen då betala det arvode som länsstyrelsen bestämmer. Utöver att sköta den löpande förvaltningen är sysslomannens främsta uppgift att arbeta fram underlag för en ny ordinarie styrelse.<sup>119</sup>

Styrelsen får utse en för föreningen behörig firmatecknare om inte annat sägs enligt stadgarna eller efter beslut på stämma, enligt 34 § 1 st. SFL. 34 § 2 st. SFL medger att behörigheten kan återkallas av styrelsen om det behövs. Beslut som tas av styrelse måste följas och får inte strida mot lag, stadgar eller beslut på stämma, enligt 35 § SFL. Finns en intressekonflikt mellan styrelseledamot och föreningens bästa får inte denna styrelseledamot vara med och fatta beslut i frågan vilket framgår av 36 § SFL. Lagen ger alltså ett skydd när det föreligger jäv.<sup>120</sup>

---

<sup>115</sup> Prop 1988/89:77 s 108.

<sup>116</sup> Prop. 1973:160 s. 425.

<sup>117</sup> Prop. 1973:160 s. 426.

<sup>118</sup> Prop. 1973:160 s. 427.

<sup>119</sup> Prop. 1973:160 s. 428.

<sup>120</sup> Prop. 1973:160 s. 430.

Styrelse och firmatecknare kan sluta avtal i föreningens namn som är giltig mot tredje man, enligt 37 § SFL. Däremot måste det finnas stöd av stadgar eller beslut på stämman för att dessa ska få lov att sälja eller inteckna fast egendom, eller skriva avtal om nyttjanderätter för tid längre än fem år. Majoritetsregeln gäller vid beslut av styrelse. Gäller beslutet ett val ska avgörandet ske genom lottning vid lika röstetal och i övriga frågor har ordförande utslagsröst, om inte stadgar medger annat, enligt 38 § 1 och 2 st. SFL. 39 § SFL gäller skyldighet till registrering av adress och andra uppgifter om föreningen som det föreskrivs om i 26 § 3 st. SFL.

#### 5.4.4 Kostnader och uttaxering av bidrag

Om en förenings verksamhet inte har full kostnadstäckning kan uttaxering ske av medlemmarna, enligt 40 § SFL. Av vad som framgår av 41 § 1st. SFL krävs det för att detta ska vara möjligt, att en utgifts- och inkomstat upprättas och godkänns av medlemmarna vid föreningens stämma. Om föreningen har olika verksamheter ska ekonomiframställningen uppdelas efter dessa. Utgifter och inkomster som är svåra att härleda till enbart en verksamhet ska fördelas på de olika delarna efter skälighet, enligt 41 § 2 st. SFL. Innehållet i 42 § 2 st. SFL medger att en debiteringslängd ska framställa hela det belopp som ska uttaxeras, vad varje medlem ska betala och när. Om det finns olika verksamheter ska debiteringslängden vara uppdelad på dessa, enligt 42 § 3 st. SFL. Generellt gäller att verksamhetsgrenarnas tillgångar och skulder ska hållas separerade från varandra och inte blandas samman vilket föreskrivs i 45 § SFL.

Debiteringslängden ska tas fram till föreningsstämman om inte stadgarna medger annat, enligt 41 § 1 st. SFL. I de flesta fall bör varje medlems betalningsskyldighet grundas på andelstal, men kan vara annan om det är motiverat.<sup>121</sup> Räcker inte den vanliga uttaxeringen för att täcka föreningens redan förfallna skulder ska omedelbart pengar från medlemmarna begäras in via en extra uttaxering som sker genom att styrelsen utan dröjsmål tar fram en särskild debiteringslängd till föreningsstämman, enligt 43 § 1 st. SFL. Skulle inte styrelsen göra detta går ansvaret för skulden över på ledamöterna. I vissa fall kan också en borgenär begära att länsstyrelsen tillsätter en syssloman för att uttaxera den summa som krävs vilket framgår av 43 § 2 st. SFL. Sker en försäljning av en medlems delägarfastighet svarar köparen tillsammans med säljaren för att betala in de belopp som förfallit senast ett år innan köparens tillträde. Belopp som inte förfallit innan tillträdesdagen svarar köparen ensam för. Detta gäller inte vid försäljning på exekutiv aktion, enligt 44 § 1 st. SFL. Är en medlem missnöjd med hur uttaxeringen skötts kan denne, inom fyra veckor från det att beslut om uttaxering togs vid stämma, väcka talan vid mark- och miljödomstolen vilket föreskrivs i 46 § 1 st. SFL.

---

<sup>121</sup> Prop. 1973:160 s. 433.

#### 5.4.5 Stämman, omröstning och missnöjda medlemmar

Hur en stämma går till, vilka beslut som får tas och av vem föreskrivs i 47–52 §§ SFL. Vid en stämma gäller enligt 49 § 1 st. SFL att alla medlemmar har en röst vid samtliga omröstningar som inte gäller ekonomiska frågor. I sådana frågor motsvarar en medlems röst, enligt 49 § 1 st. SFL, den eller de företrädde delägarfastighetens(-nas) beslutade andelstal. Har en gemensamhetsanläggning flera olika verksamheter och rör en fråga en specifik sådan får bara de medlemmar som berörs av beslutet delta vid omröstningen.<sup>122</sup>

Förvaltar en förening mer än en samfällighet kan det vara lämpligt att frågor som berör alla samfälligheter avgörs genom att varje medlem får en röst. Detta speciellt när ägandestrukturen till de olika samfälligheterna inte ser lika ut. Omröstning kan ske också med stöd av andelstalen och då genom att andelarna i de olika samfälligheterna sammanräknas. En medlem får således inflytande av eventuell ägarandel i flera samfälligheters adderade värde, vilket utgör en andel av samfälligheternas totala andelstal.<sup>123</sup> En förening som förvaltar flera samfälligheter förvaltas på samma sätt som förening med flera olika verksamheter.<sup>124</sup>

Ifrågasätter någon berörd lagligheten av något beslut som tillkommit på stämma kan talan väckas inom fyra veckor från beslutet i mark- och miljödomstolen, enligt 53 § 1 och 2 st. SFL. Talan om ersättning för skada som någon orsakat en annan i samband med föreningsförvaltningen, tillämpas 21 kap. LEF och väcks hos mark- och miljödomstolen, enligt 54 § SFL.

#### 5.4.6 Gemensam förvaltning

Enligt 55 § 1 st. SFL går det att bilda en samfällighetsförening som förvaltar flera olika samfälligheter. Denna möjlighet öppnades för att det ansågs kunna finnas förvaltningsmässiga fördelar, administrativa såväl som praktiska. Den sågs också mer rationellt att medlemmar som har del i mer än en samfällighet då skulle kunna ta vara på sina intressen i enbart en förvaltningsorganisation i stället för flera. Större förvaltningsområden kan effektivisera och samordna användandet av resurser. Vid inköp av tjänster kan det bli billigare om en organisation avtalar om utförandet av alla uppgifter än om det är flera små som ska upphandla olika delar. Det kan även bli lättare att anskaffa utrustning som är användbar i flera samfälligheter. Nackdelarna med en förening som ansvarar för många samfälligheter är att det krävs en uppdelning av ekonomin, inte minst när utgifts- och inkomststat samt debiteringslängd ska upprättas.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> Prop. 1973:160 s. 381.

<sup>123</sup> Prop. 1973:160 s. 382–383.

<sup>124</sup> Prop. 1973:160 s. 393.

<sup>125</sup> Prop. 1973:160 s. 358–359.

Att föra samman förvaltningen av flera samfälligheter kan bli aktuellt om den finns en delägarförvaltnad samfällighet i ett område där en ny samfällighetsförening bildas. För att rationalisera förvaltningen kan det vara en idé att föreningens verksamhetsområde omfattar även den delägarförvaltnade samfälligheten. Ett enande gäller även för samfälligheter som redan är föreningsförvaltnade.<sup>126</sup> Är det samfälligheter med olika delägarfastigheter och/eller olika andelstalsfördelning krävs det enligt 55 § 2 st. SFL att minst en person från varje delägarkrets ska ansöka om att bilda en ny gemensam förening för att frågan ska kunna tas upp vid ett sammanträde. Varje delägarkrets röstar om förslaget med reglerna i 12 § SFL om viktning av rösterna efter andelstalsfördelningen. Ett godkännande måste komma från alla delägarkretsar för att ansökan ska kunna genomföras, enligt 55 § 2 st. SFL. Finns det redan en samfällighetsförening som kan vara lämplig att förvalta även den samfällighet som det ansökts om att bilda en ny förening för, ska styrelsen för den befintliga föreningen tillfrågas om en anslutning av den andra samfälligheten. Detta föreskrivs i 56 § SFL som vidare gör klart att det krävs en ändring i stadgarna för den befintliga föreningen för att det ska gå att ansluta ytterligare en samfällighet.

Enligt 52 § SFL krävs det minst två tredjedelar av de vid föreningsstämman närvarande medlemmarnas röster för att stadgar ska kunna ändras.<sup>127</sup> Ämnar två föreningar att slå samman ska avtal mellan de två slutas som innebär att den ena uppgår i den andra, enligt 57 § SFL. Vid ett sådant förfarande övergår såväl tillgångar och skulder som medlemmar till den övertagande föreningen, samtidigt som den överlåtande föreningen avvecklas.<sup>128</sup> För att avtalet ska bli bindande måste den överlåtande föreningens medlemmar godkänna avtalet genom en omröstning på föreningsstämman. Föreningen som ska bestå måste rösta om ändring av stadgar för att det ska vara möjligt att överta den andra föreningen, enligt 58 § SFL. För överlåtande förening gäller röstning efter andelstal medan det för ändring i stadgar är principen om en röst per medlem som ska användas.<sup>129</sup> Det ankommer på styrelsen för föreningen som övergår att anmäla om sammanslagningen vilket framgår av 59 § SFL. Likt en samfällighet med flera verksamhetsgrenar ska enligt 60 § SFL ekonomin administreras separat för de olika samfälligheterna.<sup>130</sup>

#### 5.4.7 Upplösning av samfällighetsförening

61–65 §§ SFL behandlar upplösandet av en samfällighetsförening. Området är utan betydelse för arbetet och lämnas därför utan vidare redogörelse.

---

<sup>126</sup> Prop. 1973:160 s. 360.

<sup>127</sup> Prop. 1973:160 s. 440.

<sup>128</sup> Prop. 1973:160 s. 447.

<sup>129</sup> Prop. 1973:160 s. 448.

<sup>130</sup> Prop. 1973:160 s. 449.

## 6 Intervjuer

I detta kapitel presenteras sammanfattningar av vad som diskuterades i samtal med intervjudeltagarna.

### 6.1 Christian Marklund, SCA

Via telefonkontakt med Christian Marklund, lantmätare på SCA, bekräftas att det är svårt med engagemanget i föreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar med ändamål väg. Den insikten har han fått genom sitt arbete på norra Europas största privata skogsägare där han i sin stabsroll har en överblick av hur vägskötseln i praktiken fungerar i de områden där SCA är verksamma och äger fastigheter. Han framhåller att gemensamhetsanläggningen har ett gott syfte och borde vara ett bra sätt att sköta de gemensamma vägarna. Det finns dock vissa problem som skapas i samband med att en gemensamhetsanläggning inrättas. Det krävs nämligen att någon tar på sig ansvaret för att se till att förvaltningen fungerar och om det finns en förening, även är villig att ingå i en styrelse till en sådan. Tanken är att det ska vara fler än en som sköter uppgifterna och att det inte ska vara något enväldigt styre. Trots detta kan det i vissa föreningar så vara fallet.

Ett annat problem som Christian tar upp är hur anläggningsbeslutet utformas. Han säger sig se två skolor inom Lantmäteriet: en som är noggrann med formuleringarna av vad som ska ingå i anläggningen och en som sätter vidare ramar. Han föredrar när beslutet utformas mer dynamiskt så att praktiska förändringar kan pareras inom anläggningsbeslutet i stället för att det nya behovet ska kräva en omprövning. En omprövning är ofta dyr, omständlig och tar tid vilket har en avskräckande effekt för delägarna som i stället låter frågan skötas internt på avtalsrättsliga grunder.

Christian medger att båtnadsområden tenderar att ibland svälla ut i jämförelse med urspungsansökan för att lantmätaren har en vilja att skapa en ordnad förvaltning i ett större område när väl frågan tas upp. Följden blir långdragna förrättningar som kan vara svåra att hantera för såväl företrädare för större skogsägare som för ägare av enkla fritidshus. Redan här skapas en komplexitet som får människor att inte vara beredda att ställa sig till förfogande i styrelser. Det blir stora ekonomiska belopp att hantera och långa vägsträckor att ansvara för. Det är inte heller lätt att hålla ordning på andelstalen som de olika delägarna tilldelats. Vid fastighetsrättsliga ombildningar finns det i vissa fall möjlighet för lantmätaren att fördela andelstal, vilket gör att det kan ske förändring i delägarkrets och andelstal. Ofta informerar lantmätaren inte styrelsen om detta sker, utan varje år, inför årsmöte eller debitering, krävs det att styrelsen granskar vad som hänt under året. Detta tycker Christian blir en onödig arbetsbelastning som lätt hade kunnat undanröjas om lantmätaren underrättat styrelse om andelstalsfördelningen.

En annan praktisk följd av verksamheter i skogen är att det byggs nya skogsvägar som innebär att båtnadsområdet utökas. För att inte behöva ansöka om dyra omprövningar är det ett alternativ att sluta civilrättsliga avtal mellan markägare och andra delägare.

Detta fungerar ofta bra och håller så länge det inte finns någon som motsätter sig denna lösning. Förhandlingsviljan kan ändå tänkas vara ganska hög eftersom parterna är medvetna om att alternativet är en dyr och omständlig förrättning. Dock uppstår det alltid situationer som kräver myndighetsbeslut.

På frågan om SCA verkar för att få till en typ av vägfogde eller likande svarar Christian att de själva gärna tar på sig ansvaret för att se till att vägarna sköts. Detta gäller på för såväl små som stora anläggningar om bolaget är tydliga majoritetsägare till anläggningen. Det är dock upp till en styrelse eller delägare att besluta men det brukar kunna vara en bra ordning medger han. SCA tar också ofta på sig styrelseuppdrag så som ordförande eller kassör, speciellt om de har en större andel av andelstalen i en anläggning. Men åter till förvaltningen så vållar det oftast inga stora problem. Delägarna längs med skogsvägarna utan bidrag debiteras oftast för kostnader väghållningen orsakar och det fungerar huvudsakligen bra. För de vägar med statligt bidrag uppstår för det mesta inga kostnader som inte täcks av det ekonomiska tillskottet och därmed krävs ingen uttaxering av delägarna, med följden att få delägare klagat. De som ställer de högsta kraven på vägen är många gånger ägarna till fritidshus som inte har fordon anpassade efter de vägförhållanden som kan råda utanför städerna.

Ett problem som uppstår i områden där det inte finns någon gemensamhetsanläggning eller något annat beslut på ordnad förvaltning är att hantera pengar. Sammanslutningar som under många år bedrivit en ändamålsenlig förvaltning har ingen möjlighet att sätta in eller ta ut pengar från banker. Systemet ställer krav på att det är en juridisk person som är innehavare av kontot. Sådan kan skapas genom exempelvis ekonomisk förening, men då krävs registrering hos Bolagsverket. I första hand hänvisas man dock till att bilda samfällighetsförening hos Lantmäteriet, vilket får till följd att det också måste bildas en gemensamhetsanläggning för ändamålet. Detta är som tidigare nämnts dyrt, tar tid och är omständligt och man är inte beredd att gå igenom en sådan process när det finns en väghållning som fungerar. Lösningen blir att någon med förtroende får ha pengarna på sitt eget konto. Detta kanske kan fungera så länge delägarna bor i byn och känner till varandra men då fastighetsägarna blir allt mer utspridda tror inte Christian att lösningen är hållbar i längden.

Christian önskar att det skulle finnas enklare väg inom Lantmäteriet för att hantera dessa frågor. Han nämner att 4 § AL om förordnande om särskild förrättningsman skulle kunna vara en lösning, att konsulter gavs i uppdrag att ordna med förrättningarna i högre utsträckning. Då skulle processen kunna gå mycket fortare och den största kompetensen finns kanske inte heller inom Lantmäteriets väggar så att det skulle bli ett sämre jobb gjort tror inte Christian på.

## 6.2 Marie Louise Sölscher, Stora Enso

Då Stora Enso relativt nyligen (2019) blivit fastighetsägare på nytt efter uppdelningen av Bergvik Skog Väst AB och bolagets skogsinnehav så håller Stora Enso fortfarande på att jobba med formerna för vägororganisationen. Det behov av väg som bolaget har är framför allt för skogstransporter vilket är kopplat till det stora skogsinnehavet. Då

bolaget äger mycket mark och inom olika geografier så skiljer sig förvaltningen av vägarna åt. Vägnätet kan delas upp i följande kategorier:

- Bolagsvägar. Många vägar är rena bolagsvägar belägna på bolagets egen mark och med bolaget som enda intressent.
- Vägar med flera intressenter
  1. vägar inrättade som gemensamhetsanläggningar vilka förvaltas med delägarförvaltning eller föreningsförvaltning
  2. vägar där överenskommelse har träffats i syfte att efterlikna ett anläggningsbeslut vilka förvaltas av en ideell förening
  3. servitutsvägar, vägar med få intressenter där dialog förs när behov av åtgärder uppstår
  4. vägar byggda av bolaget som andra intressenter nyttjar mot erläggande av en trafikavgift/slitageavgift som baserar sig på mängden uttaget virke samt körsträckan.
  5. vägar byggda av andra än bolaget som bolaget nyttjar mot erläggande av en trafikavgift/slitageavgift som baserar sig på mängden uttaget virke samt körsträckan.

Stora Enso har under de senaste åren varit berörd av ett större antal anläggningsförrättningar varav många initierades av Bergvik Skog Väst AB och berör vägar i Härjedalen. Förrättningarna ansöktes av Bergvik då de gemensamhetsanläggningar som fanns var inrättade enligt äldre lagstiftning och anläggningsbesluten angav att underhållet skulle bekostas genom trafikavgifter. Då VirkesMätesFöreningen (VMF) inte längre skickar underlag om transporterade virkesmängder till vägföreningarna blir trafikavgifter mycket arbetskrävande och svårkontrollerbart för föreningens styrelse varför anläggningsbeslut med fasta andelstal baserade på Lantmäteriets tonkilometer-schabloner är att föredra.

Angående påståendet om att det finns indikationer på att båtnadsområden i skogsmark blivit allt större så är Marie Louises uppfattning att båtnadsområdenas storlek är beroende av en rad faktorer däribland var i landet de är belägna, vilken förrättningslantmätare som handlagt anläggningsförrättningen samt hur sökande preciserat och formulerat sin lantmäteriansökan.

I det fall Stora Enso inger en ansökan om bildande av gemensamhetsanläggning så föredras i nuläget att hellre ansöka om bildande av mindre gemensamhetsanläggningar än en stor gemensamhetsanläggning. De mindre gemensamhetsanläggningarna tenderar att skapa ett bättre engagemang hos ägarna till delägande fastigheter. Gemensamhetsanläggningarna kan sedan antingen förvaltas av en och samma förening eller av olika föreningar med samma styrelsesammansättning.

I vägar som är av strategisk betydelse för Stora Enso försöker bolaget ha representation i förvaltande förening. På frågan om företaget arbetar mot att ordna med externa

vägfogdar så är svaret att det är en av de saker Stora Enso utreder inom det arbete som pågår för att sätta vägorganisationen.

Trots vissa brister i AL och SFL så anser Marie Louise att inrättande av en gemensamhetsanläggning är en bra ordning för att trygga rätten till väg och förvaltning av densamma. Inrättande av gemensamhetsanläggning är i dagsläget det enda alternativet som binder fastigheternas rättigheter och skyldigheter. Avtal och privata överenskommelser fungerar många gånger bra men saknar garantier för bundenhet och stabilitet. Nackdelen med lantmäteriförrättningar är att de är dyra och tar lång tid att genomföra. Fördelarna med gemensamhetsanläggning övervinner de negativa aspekterna men om det hade gått att korta ledtiderna och sänka kostnaden hade det varit bra.

I förrättningar som Stora Enso själva initierar lägger Stora Enso ett relativt stort arbete på att försöka utforma ansökan så fullständigt som möjligt för att hålla nere förrättningskostnaderna. Till ansökan om bildande av gemensamhetsanläggning försöker bolaget bifoga förslag till båtnadsområde, uppgifter om anläggningstidpunkt, anläggningkostnader, vägstandard med mera.

### 6.3 Therese Svedberg, REV

Riksförbundet för enskilda vägar (REV) är en ideell förening som företräder nästan 13 000 föreningar och arbetar med att hjälpa medlemmarna med bland annat rådgivning om vägtekniska och fastighetsrättsliga frågor, har olika vägförsäkringar och är remissinstans. REV försöker påverka lagstiftningen i olika frågor som berör enskilda vägar. Ett lagförslag som de drivit fram är att möjliggöra förändring av andelstal för delägarfastigheterna via stämmobeslut. På så vis kan andelstal på ett enkelt vis anpassas efter nya förhållanden även utan överenskommelser som annars är möjliga via 43 § AL. Stämman ska alltså tvångsvis kunna ändra andelstal, men beslutet kan klandras av den som är missnöjd och måste även skickas in till Lantmäteriet för godkännande och registrering. Ersättningsfrågan prövas fortfarande på samma vis som innan då 37–39 §§ AL inte är dispositiva. Det skulle alltså fortfarande krävas att skälig ersättning utgår vilken ska grundas på bland annat uträkningar om vägens värde. Det finns också domstolsavgöranden som ändrar beslut från Lantmäteriet där uträkningar varit alldeles för ingående och inte baserats på skälighet. Therese, lantmätare på REV, säger att det många gånger har mottagits statligt bidrag för anläggandet av vägen och då finns det inget skäl till att en inträdande fastighet ska behöva ersätta de andra fastighetsägarna för denna del, även om det ingår i vägens värde.

För att vara medlem i REV krävs att det är en förening som anser sig förvalta en väg. Det är alltså inte tvunget att en medlem är en förening som bildats via lantmäterisammanträde med uppnådd status som samfällighetsförening enligt AL och SFL. Det finns ideella föreningar som sköter en väg och under senare år har problem uppstått eftersom införandet av ”Penningtvättslagen” (Lag (2017:630) om åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism) har gjort att banker nu ställer krav på att



föreningar har ett organisationsnummer för att få ha ett bankkonto. Ideella föreningar skaffar organisationsnummer genom Skatteverket, men de godkänner inte en förening som har till ändamål att förvalta väg. Alternativet är att bilda en ekonomisk förening där det ställs högre krav på det administrativa, eller att söka om lantmäteriförrättning för att skapa gemensamhetsanläggning och samfällighetsförening.

De frågor som ofta kommer upp i kontakter med medlemmar är tid och kostnad för förrättningar. För övrigt är det många som behöver hjälp med förvaltningsmässiga frågor, exempelvis vilka krav som ställs på debiteringslängd och hur man med hjälp av Kronofogdemyndigheten kan driva in uttaxerat bidrag. För många är det svårt att förstå att en samfällighetsförening och regleringarna kring dessa på många sätt skiljer sig från andra föreningsformer. Bostadsföreningen är den som är mest lik, även om det är stora skillnader också där. Exempelvis nämner Therese att en person kan sitta i styrelsen för en samfällighetsförening utan att vara medlem i föreningen vilket inte går i en bostadsrättsförening. Therese upplever att det har blivit svårare att driva föreningarna. Förr i tiden var man mer inställd på att det bara skulle fungera. Nu har medlemmar mycket lättare att ifrågasätta och då dyker fler oklarheter upp, samtidigt som det då blir ett svårare styrelsearbete. En anledning till denna utveckling kan vara all lättillgänglig information som numera finns på nätet.

Det är idag svårt att hitta människor som vill bli en del av föreningars styrelser. Det är därför inte ovanligt att medlemmar hör av sig till REV och undrar vad som händer om det inte finns någon styrelse. Hade det bara varit en ideell förening hade det inte varit så märkvärdigt, men till en samfällighetsförening kan länsstyrelsen förordna en syssloman. Det är sällan det går så långt att det händer och ofta kan bara hotet om att medlemmarna ska behöva bekosta sysslomannens arbete innebära att platserna i styrelsen blir tillsatta. Therese menar att en möjlighet till att göra arbetet mer attraktivt är att föreslå att styrelsemedlemmar ska få ut arvode. Utvecklingen går mot att man är mer villig att betala för att någon annan utför arbetet än att man ska behöva göra det själv. Blir styrelseuppdrag arvoderat ökar chansen att kunna tillsätta en beslutsför styrelse. Arbetet behöver dessutom inte heller vara så betungande om externa konsulter anlitas för att sköta exempelvis räkenskaper.

Fördelar med en stor gemensamhetsanläggning med många delägarfastigheter innebär ett större underlag till en styrelsegrupp och då också en ökad möjlighet till att tillsätta en styrelse. Det finns också rationaliseringsfördelar då föreningen blir en attraktivare upphandlare, kan anlita personal som ordnar med förvaltningen och konsulter som sköter det administrativa. I en liten förening tvingas man till att göra mycket mer själv menar Therese som har privata erfarenheter från det. Är inte gemensamhetsanläggningen speciellt stor kan det vara en idé att fusionera flera mindre och på så vis skapa bättre rationella förutsättningar.

Nackdelen som finns både med stora gemensamhetsanläggningar som är sektionssuppdelade och många små som förvaltas av en förening, är att utgifter och inkomster som berör olika verksamhetsgrenar måste delas upp. Detta medför en administrativ börda, som samtidigt är en styrka menar Therese. Anledningen är att

medlemmar till en förening som går ihop med en annan vars väg är mycket sämre än deras, inte belastas av att det krävs stora investeringar för att rusta upp den sämre vägen. På så vis kan man våga gå ihop utan att åtminstone drabbas ekonomiskt ur den aspekten. Blir det en större administrativ börda kan det finnas underlag till att anlita konsult till det. Det viktigaste är att det ungefär är samma arbete vare sig det är en eller flera gemensamhetsanläggningar att förvalta vilket innebär en effektivisering med sammanslagna föreningar.

Thereses information och råd till ideella föreningar som förvaltar väg, även om det råder sämja och förvaltningen fungerar bra, är att en samfällighetsförening är en bra förvaltningsform som bör övervägas. Kostnaden kan visserligen vara hög men det är förhoppningsvis något som kan slås ut på många år, samtidigt som förvaltningen blir tryggad.

Therese har relativt lång erfarenhet med tretton år på Lantmäteriet, några år som tekniskt råd på mark- och miljödombstolen och nu på REV. Storleken på båtnadsområden tror hon till stor del beror på lantmätarens kompetens och vana. Lantmätaren har en roll som innebär att denne ska informera och ställa frågor, men måste sen förhålla sig till de yrkande som sakägarna gör. På det viset kan lantmätaren relativt väl styra förrättningen mot att bli en så bra lösning som möjligt. Det är av stor vikt att lantmätaren reflekterar över olika aspekter, menar Therese. Den skillnad som finns och som avgör båtnadsområdets storlek, förutom de specifika förhållandena på platsen, är vilken information som förmedlats till sakägarna. Tvistiga förrättningar kan till viss del spela in på det vis att man tenderar till att lägga fokus på den frågan där oenighet råder och inte gemensamhetsanläggningen som helhet. Nöjer man sig med att lösa den tvistiga frågan missar man kanske resterande förutsättningar. Rådet som hon ger till föreningar som är inblandade i sådana förrättningar är att försöka reflektera över andra aspekter när det väl är en prövning på gång. Therese tror inte att fler omprövade gemensamhetsanläggningar skulle vara tvistiga nu än innan. Den mer lättillgängliga informationen har visserligen lett till att fler ifrågasätter föreningars arbete men hon tror mer att det genererar interna påtryckningar att söka om omprövning än det skapar meningsskiljaktigheter och osämja.

Therese tycker annars att gemensamhetsanläggningar är en bra grund för enskilda vägar. Objektiva myndighetsbeslut skapar förutsättningar för bra anläggningar och att rättvisa andelstal kan fastställas. Uttaxeringsreglerna gör det sen lätt att driva in pengar vilket är i föreningens och medlemmarnas stora intresse och en fördel med förvaltningsformen. Att förändra Lantmäteriets timtaxa eller subventionera kostnader för förrättningar tror Therese inte på. I så fall får man angripa omständigheten att Lantmäteriet är avgiftsfinansierad. Något man bör fokusera på är förenklingar i förrättningsprocessen, med minskad utredningsskyldighet, mindre krav och annat som kan bidra med en smidigare förrättning.

#### 6.4 Marie Adolfsson, Lantmäteriet

Marie Adolfsson på Lantmäteriet i Östersund är medveten om att det idag finns många civilrättsliga lösningar för att ordna med vägfrågan för vägar i skogsmark. De så kallade avtalsvägarna tror hon är vanliga, där de som berörs av vägen på egen hand kommer överens om hur vägen ska skötas och hur kostnaden ska fördelas. Ibland kan konsulter anlitas som hjälper mindre fastighetsägare med andelstalsfördelningen genom tonkilometermetoden, visserligen utan myndighetsbeslut, men förmodligen till en lägre kostnad. Det är såklart tillåtet med en sådan ordning men håller bara så länge de delaktiga är överens. Där det funnits en avtalsrättslig lösning på vägfrågan försöker man nog ofta i största möjliga mån fortsätta så utan att ansöka om förrättning tror Marie. Stora skogsbolag har förmodligen en välutvecklad förmåga att själva ordna med bra lösningar för de vägar som förvaltas gemensamt. Att söka om förrättning och på det vis säkra förvaltningen är högst frivilligt.

Marie har ingen klar bild av vilka de vanligaste frågorna kan vara från fastighetsägare angående enskilda vägar. Sedan ett par år är det ny strukturell ordning på Lantmäteriet och det gör att de inkommande frågorna tas upp av organisationen på kundtjänst. Ibland kan det ringa någon sakägare med direkta kontaktuppgifter till Marie efter tidigare förrättningsärenden och ställa frågor. Detta gör således att hon inte har någon bild av de generella och vanligaste frågorna. En fråga som Marie ändå tar upp är att det ibland kan vara svårt att veta vilken standard som vägen ska hålla. I ett anläggningsbeslut kan standarden vara noggrann beskriven men den kan också vara oreglerad. På vilket vis som förvaltningen då ska ske och vad det får kosta kan vålla osämja mellan delägarna. Några har för tillfället inga större behov av att använda vägen och vill därför inte vara med och betala, medan andra har en verksamhet eller annat som ställer ett visst krav på vägens utförande. Konflikten kan orsaka osämja i den samordnade förvaltningen. Är det gamla förrättningar eller förrättningar enligt EVL kan en reglerad vägstandard också ställa till det eftersom kraven på vad vägen behövs till har förändrats.

Ansökningar som kommer in kan vara väldigt olika. Vissa som söker har bara en önskan om att lantmäteriet ska ordna vägfrågan utefter vad de anser är bäst medan andra kan skicka in en ansökan och material med i princip förslag till beslut. Detta kan vara för att om möjligt minska på förrättningskostnaderna. Handläggningen går ut på att genomföra den förrättning som ansökan grundar på. Att båtnadsområden blir större än vad som behövs för ansökan, oavsett vilken typ av ansökan, tror inte Marie, utan båtnadsområdena blir så stora som de behöver utifrån varje givet tillfälle. Marie kan inte heller säga att hon tycker båtnadsområdena generellt skulle ha blivit större i förrättningar under senare år. Men visst, kommer det in en omprövning och skogsvägarna som ansluter till den berörda vägen bli fler eller längre så kan det innebära att det båtnadsområdet utökas.

Hon ser både för- och nackdelar med större båtnadsområden. Den stora fördelen är främst att det kan innebära ett större urval av personer som kan engagera sig i en förening. Marie berättar om en styrelsemedlem i en förening som länge fick ringa runt till delägare och be att de skulle komma till årsmötet så att styrelsen kunde bli beviljad

ansvarsfrihet. Nackdelen med en stor gemensamhetsanläggning kan vara att få då ser det som sin uppgift att ideellt ta ansvar i en förening som omfattar så många delägare och samtidigt förvaltar stora ekonomiska tillgångar. Då förväntar man sig att det finns någon annan som ordnar med vägfrågan i stället för att se sig själv som nödvändig i en mer aktiv roll. Ett mindre båtnadsområde har motsatta för- och nackdelar.

På tal kommer också att det i Hälsingland, i trakterna kring Ljusdal, genomfördes större åtgärder för att förenkla förvaltningen. Här ville man slå samman föreningar som var för sig förvaltade gemensamhetsanläggningar med ändamål väg, ofta i skogsmark. Framöver finns det många anläggningsförrättningar att handlägga, inte minst de tvistiga. Dessa har fått vänta på att det ska gå att hålla i sammanträde, vilket har varit svårt under pandemin.

## 6.5 Stefan Gunnarsson, Skogsstyrelsen

Stefan Gunnarsson är vägspecialist på Skogsstyrelsen och är väl insatt i frågor som berör vägar i områden med extensiva verksamheter. Han har bland annat varit involverad i de aktuella skogsutredningarna där även betydelsen av vägar för, inte bara skogsnäringen utan också för möjligheten att leva och bo på landet har inkluderats. Även om utgångspunkten kanske främst är ifrån de nordligare delarna av landet så finns det stora likheter till det vägnät som finns utanför tätorter också i de södra delarna. Det är en högst väsentlig fråga, inte minst för näringen, att infrastrukturen är ändamålsenlig. Således är det nödvändigt att utreda och förbättra det system och den förvaltning som finns berörande vägar.

Trafikverket under senare tid börjat sätta högre krav på standarden för skogsbilvägar som fungerar som genväg mellan allmänna vägar, kategori C, för att bidrag ska beviljas. Tidigare godkändes det att slitlagret var grus av fraktionen 0–32 millimeter men nu ska det i stället läggas ut grus av fraktionen 0–18 millimeter. Detta för att det ska bli en behagligare överfart med personbil och som föreskrivs i standarden för bidragsberättigade vägar. Detta har gjort att många vägförvaltare har valt att avstå ifrån bidraget eftersom det inte finns någon ekonomi i att hålla en standard som inte behövs för den verksamhet som bedrivs längs med vägarna. Samtidigt är de flesta av vägarna fortfarande öppna för allmän trafik, så slitaget från andra än de som har del av vägen finns fortfarande där. Tillgängliga vägar är också något som gynnar turism och friluftsliv. Stefan menar också allemansrätten ligger som grund och gör att det finns en vana av att vägar ska vara öppna för alla. Här måste Trafikverket stötta väghållarna för att vägar, som är väsentliga för näringen såväl som andra intressenter, ska vara fungerande och ändamålsenliga.

Stefan nämner programmet Krönt vägval med funktion att rekommendera förare att ta de kortaste vägarna mellan utgångsplats och destination i ett koldioxidsänkande syfte. Även om det för dessa vägar ges ut bidrag så är det inte säkert att konstruktionen är gjord för den trafikmängd som användningen av programmet kan generera. Dessutom måste det finnas en aktiv förvaltare till vägen som kan rapportera in när vägarna inte är

lämplig att trafikera på grund av exempelvis tjällossning. Med anledning av Trafikverkets högt ställda krav på slitlager, anslutning till Krönt vägval och klimatförändringars negativa inverkan på vägarnas skick, så tror Stefan att fler vägar kommer att stängas av för allmänheten. Den ekonomiska stöttning som behövs för att hålla de mest väsentliga vägarna öppna finns inte i dagsläget.

En faktor av betydelse för gemensamhetsanläggningarnas funktion och som Stefan lyfter fram är hur anläggningsbesluten utformas. De måste vara flexibla för att väghållarna ska kunna anpassa skötseln efter olika förutsättningar. Därför är hans mening att genomfartsvägar ska bestämmas till att lägst hålla standard B efter de normer som Skogsstyrelsen tagit fram. Har ägarna till delägarfastigheterna en önskan om att vägen ska vara bättre än så medger en sådan skrivelse det, men för att vägarna ska vara ändamålsenliga som genomfartsväg, och också ha möjlighet att motta bidrag, kan de inte hålla en sämre standard än vad klassen B föreskriver. För vägar som inte fyller samma betydelse är det lämpligt att ange lägst C-standard, eftersom de då fortfarande kan ha en funktion av serviceväg för extensiva verksamheter så som skogsbruk och för boende. För noggranna formuleringar i anläggningsbesluten kan skapa problem för den framtida förvaltningen eftersom den inte kan anpassas efter förändrade förhållanden.

Stefan var själv med och tog fram handledningen för normer 2011 och uppger att en revidering är aktuell först när skogsutredningarna klargjort vägarnas betydelse för näringen, levnadsförhållandena på landsbygden och övriga intressenter.

Vad som krävs för att upprätthålla en god väghållning är också en aktiv väghållare. Därför är det av stor vikt att gemensamhetsanläggningar, som är det självklara alternativet när fler sakägare är inblandade, bildas med eftertanke om hur väghållningen ska anordnas. Stefan är själv förordnad som sakkunnig i en del förrättningar och har utöver det varit delaktig i en del projekt med ändamål att skapa en fungerande förvaltning av lokala vägsystem. Hans erfarenhet är att större föreningar är en välfungerande modell. Ett exempel är Bollnäs Vallsta GA:2, akt 2183-07/101, där det är 17,5 mil som förvaltas inom en anläggning och en förening. I föreningen sitter det kompetenta personer som har hjälp av en vägfogde att sköta den dagliga driften. Vid bildandet skapades separata andelstalsserier för upprustning för olika vägarsträckor för att kostnader hänföra till specifika åtgärder och vägar inte ska belasta alla delägarfastigheter. Alltså behövs det bara en kassa för drift som alla har andel i. I och med detta finns det en fördel med en stor gemensamhetsanläggning jämfört med flera små anslutna till en förening då det bli färre kassor att administrera.

Ett alternativ till separata andelstalslängder menar Stefan, är att genomfartsvägar med lägst standard B läggs i en gemensamhetsanläggning och servicevägarna med lägst standard C läggs i en annan. På så vis vinnes en uppdelning där i huvudsak skogsfastighetsägarna själva får bekosta åtgärder på vägar som nyttjas för deras verksamheter, utan att ägare till exempel fritidsbostadshus inom föreningens vägnät behöver belastas av dessa kostnader.

En fråga som kommer upp under intervjun är om det bara är anställda på lantmäterimyndigheten som kan vara förrättare eller det skulle gå att introducera också andra till att inneha rollen. Stefans svar på det är att han tror att det hade varit svårt. Allmänheten är van vid det system som finns i Sverige, med myndigheter som ansvarar för sådana typer av uppgifter och att beslut kan överklagas till högre instanser. Skogsstyrelsen hade för ett antal år sedan för avsikt att utnyttja 4 § 2 st. AL och själva lyckas med att anställa personer med rätt kompetens att utföra förrättningar. Efter en senare dialog med företrädare för Lantmäteriet framkom att detta inte var en bra lösning, varpå Skogsstyrelsen ändrade sina avsikter och i stället började arbeta med det förberedande arbetet, att samla sakägare, diskutera frågan och förhoppningsvis enas om något bra innan Lantmäteriet kopplas in.

Stefan är medveten om att det ofta klagas över höga kostnader för lantmäteriförrättningar men samtidigt tycker han att det är kostnader som är värda att ta om vägförvaltningen kan ordnas upp. Processen innehåller moment som måste genomföras för att det ska mynna ut i bra beslut. Fastighetsrättsliga utredningar är viktiga för att exempelvis inte överlagra förvaltningssystem och andelstalsserier behöver räknas igenom för hand för att det ska bli rättvis fördelning. Några förenklingar i förrättningsprocessen möjliga att genomföra har inte Stefan sett under den tid som han arbetat med dessa frågor. Det är en komplicerad process att genomföra en anläggningsförrättning, inte minst om det finns sakägare som lägger många yrkanden.

När det gäller yrkanden önskar Stefan att förrättningsmän skulle våga avstyra mindre igenomtänkta sådana för att inte behöva ner arbete för att utreda dessa. Tiden kunde i stället lagts på att se mer till området i sin helhet och få till samordnade lösningar för ett mer omfattande vägsystem. Visserligen finns utgångspunkten i den ansökan som väckt förrättningen, men att lyfta frågan till ett större perspektiv kan innebära positiva följder för ett större område. För på något vis ska vägar i närområdet också förvaltas och eftersom Stefan ser en fördel i större föreningar är detta något han önskar ska tas upp i fler förrättningar.

Att sträva efter allt större båtadsområden är inget som Stefan förespråkar. I stället ska gemensamhetsanläggningarna anpassas efter trafikflödet som finns och efter hur skötsel bedrivs på ett bra vis. Riktlinjen som Stefan anger är att väglängden inom en förening kan vara mellan 15 och 30 mil. Detta är vad en styrelse kan orka med att förvalta.

Det finns potential att förenkla en väghållares arbete med väganknutna åtgärder. Stefan nämner ett program där förvaltare kan lägga in vilka åtgärder som behöver genomföras på vilka vägsträckor och se vad det kostar. Den inmatade informationen blir som en arbetsorder och kan skickas till upphandlad entreprenör, som efter utfört arbete i sin tur kan meddela via programmet att åtgärderna genomförts.

En erfarenhet av anläggningsförrättningar som Stefan har är att det är lättare att bilda större föreningar norr om Dalälven, särskilt om det finns en stor skogsägare, exempelvis ett skogsbolag som är inblandad. Om de har en mer betydande andel kan

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

---

de ofta tänka sig att ta plats i föreningsstyrelser och då företräds bolagen av vägkunniga personer som är engagerade i frågorna. Det finns privatpersoner med samma entusiasm för att genomföra ett gott styrelsearbete och är det större föreningar med ett större täckningsområde finns det bättre förutsättningar för att dessa personer också kommer med i styrelser. Således kan en bra förvaltning av många mil väg bli verklighet vilket många aktörer tjänar på.

## 7 Utredning båtnadsområde

I kapitlet presenteras statistik från den genomgång av förrättningar från 2010 och 2019 som gjorts inom arbetet enligt metod presenterad i avsnitt 1.5.2. Först ges nedan en del med resultat utan urval ur materialet. Därefter följer en del med resultat där urval gjorts med avseende på gemensamhetsanläggningar med delägarfastigheter som ansetts ha ett mindre kontinuerligt behov av väg. Inom de två delarna redogörs det för resultat utifrån faktorerna båtnadsområde, väglängd och antal delägarfastigheter. Analys och slutsats av utredningen presenteras i kapitel 9-10.

### 7.1 Resultat

För att få en uppfattning om det mer frekvent bildas allt större gemensamhetsanläggningar via lantmäteriförrättningar kan det vara lämpligt att granska storleken på de båtnadsområden som skapas i förrättningar för gemensamhetsanläggningar med ändamål väg. De fastigheter, bostäder och anläggningar som finns inom området blir delägarfastigheter i anläggningen och således kan ett annan metod att mäta en gemensamhetsanläggnings storlek vara att jämföra antalet delägare. En tredje metod att mäta gemensamhetsanläggningars storlek och komplexitet är att titta på vilken längd vägen ska ha enligt anläggningsbeslutet.

Innan granskning och selektering av relevanta akter kunde konstateras att 406 registrerade anläggningsförrättningar med egen aktbeteckning fanns i Lantmäteriets arkiv 2010 för de utvalda länen. 2019 hade antalet registrerade anläggningsförrättningar med egen aktbeteckning minskat till 265.

Av de totalt 276 gemensamhetsanläggningar som genomgick förrättningar under de två referensåren är det bara 40, eller strax under 15%, som idag inte är förvaltade av en samfällighetsförening registrerad i fastighetsregistret.

Nedan görs en framställning av statistiken som grundar sig i allt det material som tagits fram efter ovan givna metod. Två separata avsnitt visar därefter utredningen av det material som sorterats ut med avseende på att den stora merparten av delägarfastigheterna i gemensamhetsanläggningarna utgjorts av antingen bara skogsfastigheter, eller också skogs-och fritidsbostadsfastigheter. Även indelning efter andra typer av delägarfastigheter (exempelvis åker och permanentbostad) skulle kunna ha gjorts men omfattningen av arbetet avgränsades här till att inte fokusera på dessa.

#### 7.1.1 Generella data

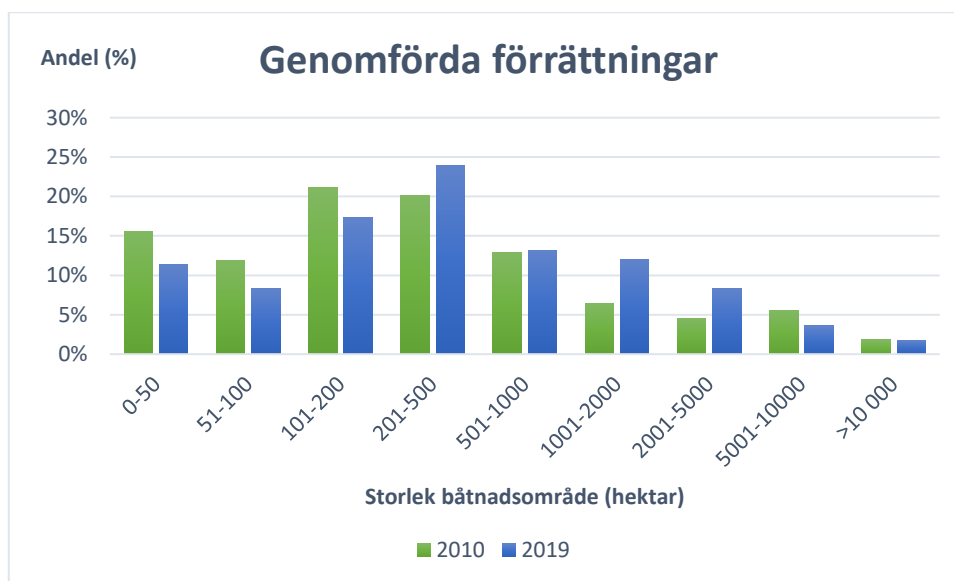
För att jämföra skillnaden av båtnadsområdets storlek delades gemensamhetsanläggningarna in i olika intervall beroende på antalet hektar som båtnadsområdet uppmätts till. Intervallen är inte linjära, det vill säga att det är olika storlek på de olika indelningarna. Exempelvis är spannet på första stapeln mellan 0 och 50 hektar (50 hektar skillnad) medan fjärde stapeln inkluderar båtnadsområden mellan



501 och 1 000 hektar (499 hektar skillnad). Syftet med indelningen är att få ett överskådligt och jämförbart material för att åskådliggöra skillnaderna mellan de två referensåren. Intervallindelningen är därför godtyckligt gjord. Om syftet däremot hade varit att jämföra de olika intervallen hade det varit en olämplig att indela så som gjorts med tanke på intervallens olika storlek.

Utifrån Figur 1 går det att se att båda åren träffas alla spann av ett eller flera båtnadsområdes storlek. År 2010 är de allra flesta båtnadsområdena inte större än 1 000 hektar och vanligast förekommande, med cirka 20 % av anläggningsbesluten vardera, är båtnadsområden med storlek mellan 101 och 200 hektar samt 201 och 500 hektar. Intervallerna 0–50 hektar och 501–1 000 hektar är därefter de vanligaste förekommande storlekarna på beslutat båtnadsområde under det tidigaste referensåret.

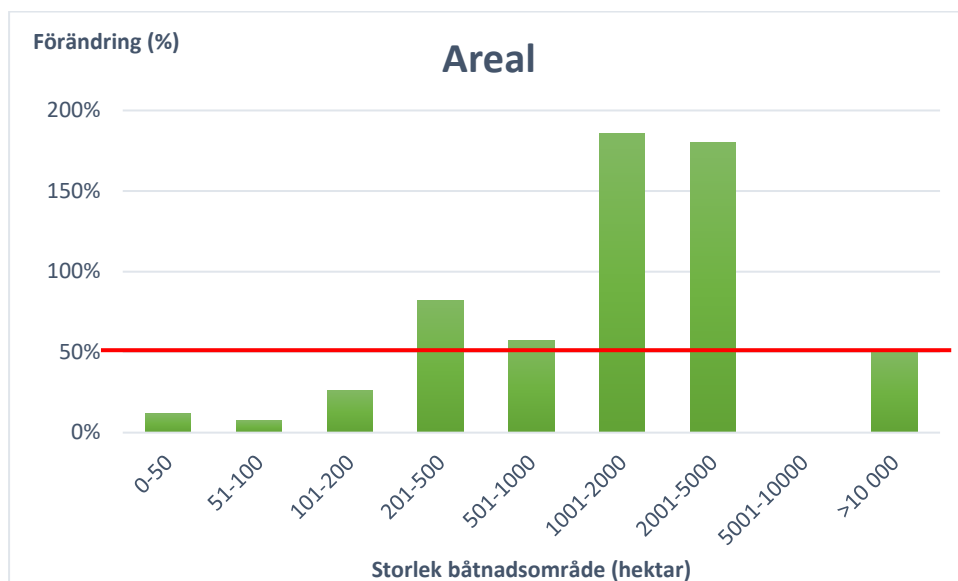
Under 2019 går det att notera den vanligaste storleken på båtnadsområdet, med nästan 25% av antalet nybildade eller omprövade gemensamhetsanläggningar, finns i spannet 201–500 hektar. Därefter som mest frekvent intervall ligger 101–200 hektar. I spannen 501–1 000 hektar och 1 001–2 000 hektar finns över 10% av antalet båtnadsområden vardera, vilket är ungefär lika stor andel som för intervallet 0–50 hektar.



Figur 1 visar fördelningen av gemensamhetsanläggningar som nybildats eller omprövats år 2010 och 2019, uppdelat i olika intervall beroende på båtnadsområdets areal.

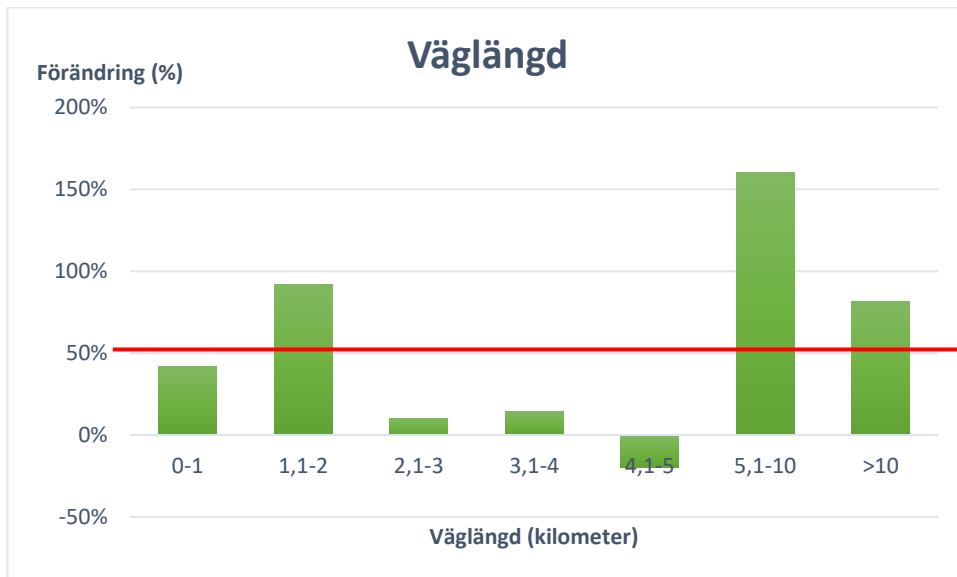
Utredningen visar att det under 2010 togs 109 beslut där en gemensamhetsanläggning med ändamål väg, som inte utgjordes av tomtbildning eller väg inom kvartersmark, bildades. Motsvarande siffra för 2019 var 167 beslut vilket är en ökning med 58 nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningar. Den generella ökningen uppgår alltså till drygt 53% och visas med röd linje i ett ungefärligt läge i Figur 2–Figur 4.

Resultatet av utredningen av båtadsområdenas storlek för de sex länen visar i Figur 2 att antalet nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningar som har en storlek på mer än 201 hektar men mindre än 5 001 hektar generellt har ökat med mer än 50 %. Den största ökningen sker i intervallerna mellan 1 001 och 5 000 hektar med omkring 180%. För bildade gemensamhetsanläggningar med båtadsområden under 201 hektar och över 5 001 hektar har ökningen varit betydligt mindre eller obefintlig.



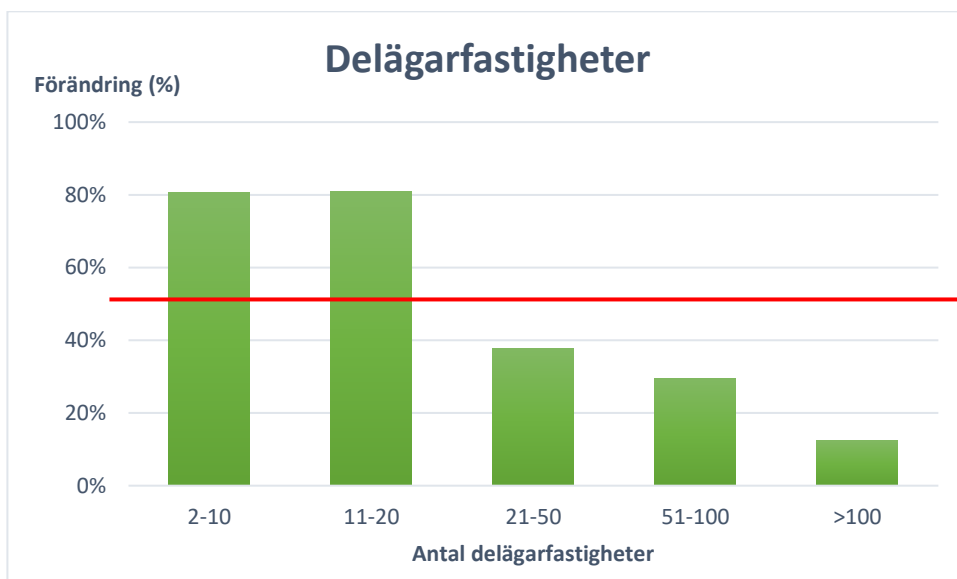
Figur 2 visar förändringen från 2010 till 2019 med avseende på båtadsområdenas storlek för de granskade förrättningarna.

Ett sätt att mäta storleken på gemensamhetsanläggningarna skulle kunna vara att jämföra längden på de vägar som enligt anläggningsbeslutet ingår i de olika gemensamhetsanläggningarna. Jämförelsen mellan referensåren följer nedan och observera att även här är intervallen inte kontinuerliga. I Figur 3 går det att utläsa att den största ökningen, från 2010 till 2019 skedde i intervallet 5,1–10 kilometer. I det näst kortaste intervallet var ökningen nästan 80% medan det i de mellanliggande intervallen, 2,1 till 5 kilometer, inte fanns någon påtaglig förändring. För både 2010 och 2019 var det vanligast att bildade gemensamhetsanläggningar med en väglängd att förvalta mellan 1,1 och 2 kilometer. Andelen av besluten med väglängd inom detta intervall var 23% respektive 29%.



Figur 3 visar förändringen från 2010 till 2019 för de beslut som inneburit en väglängd att förvalta inom något av de angivna intervallen.

En tredje parameter som går att mäta med siffror är antal delägare i de nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningarna. Inte heller här har spannen en kontinuerlig storlek vilket kan sneddriva intrycket vid en jämförelse mellan de olika intervallen. I stället har det ansetts vara viktigare att på ett bra sätt kunna jämföra mellan referensåren. Utifrån Figur 4 går att utläsa att den största ökningen, med drygt 80% av anläggningsbeslut, sker i gemensamhetsanläggningar i de två lägsta intervallen. Alltså blir det vanligare att bilda delägarkretsar med 20 eller färre fastighetsägare. Antalet anläggningarna med mer än 20 delägare har också ökat men med mindre än 40%. Den allra största andelen av besluten, med över 30% både 2010 och 2019, hade dock en storlek på mellan 21 och 50 delägarfastigheter.



Figur 4 förändringen från 2010 till 2019 med avseende på antalet delägare, inom de olika intervallen, som beslutats äga del i gemensamhetsanläggningar.

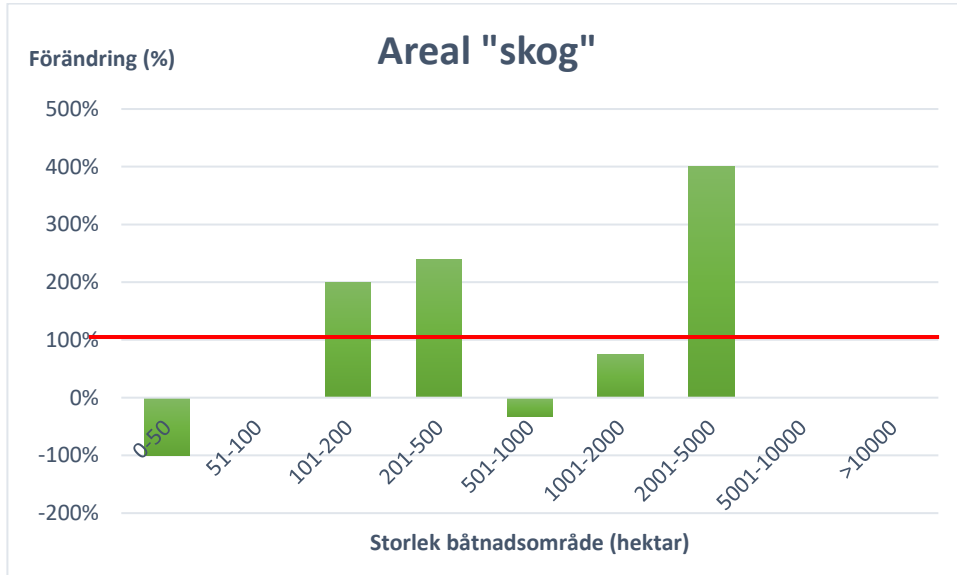
### 7.1.2 Kategoriserade data

För att presentera material som nyanserar bilden av förändringar med avseende på vägar förvaltade av gemensamhetsanläggningar i områden där det går att förvänta sig mindre kontinuerlig trafik följer detta avsnitt. Vid utredningen noterades delägarfastigheternas huvudsakliga andelstalsgrundande verksamhet eller ändamål. Utifrån det redovisas statistik nedan om gemensamhetsanläggningar med ändamål väg med delägarfastigheter som fått sitt andelstal grundat på trafik efter till exempel skogsareal.

#### Sorterat på skog

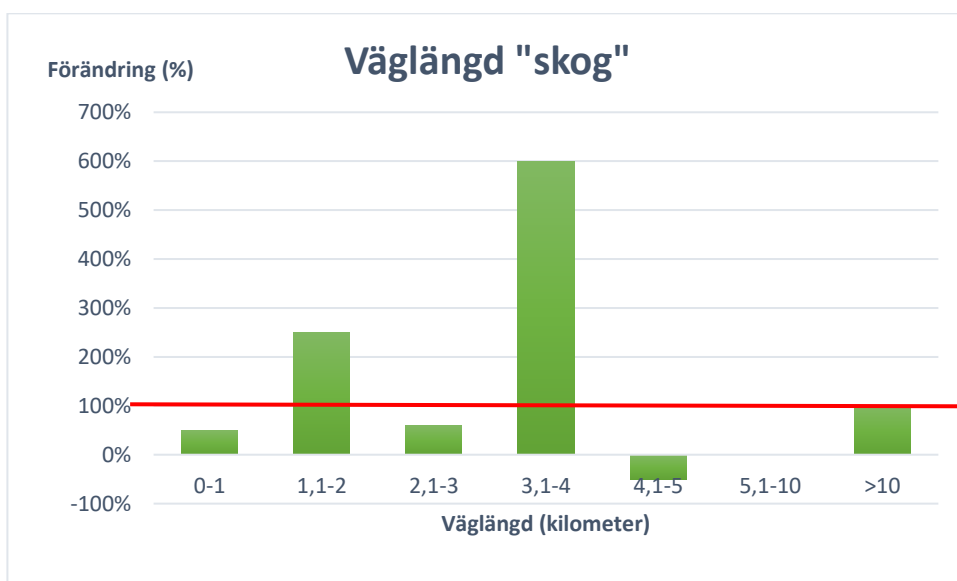
Med denna uppdelning omfattar statistiken från 2010 hela 26 förrättningar medan det 2019 registrerades 53 förrättningar. Detta innebär en total ökning av bildade gemensamhetsanläggningar med över 100% för kategorin och visas med röd linje i Figur 5–Figur 7. I Figur 5 syns att den största ökningen, om 400% skedde i intervallet mellan 2 001 och 5 000 hektar. Gemensamhetsanläggningar med båtnadsområden i intervallet under 51 hektar minskad från fyra till noll och för intervallet 51–100 hektar skedde ingen förändring då det var fyra bildade gemensamhetsanläggningar båda referensåren. Intervallerna 101–200 och 201–500 ökade båda med omkring 200% medan det för övriga intervaller skedde en mindre förändring. För intervallerna över 5 001 hektar fanns inga båtnadsområden över denna storlek 2010 men fyra 2019. Förändringen i procent kan därför inte redovisas. 2010 bildades mellan fyra och sex gemensamhetsanläggningar inom intervallerna 51 till 2 000 hektar medan det 2019 fanns en topp för båtnadsområden med en storlek om 101 och 200 hektar samt 201 och

500 hektar. Inom de två intervallen bildades tolv respektive sju gemensamhetsanläggningar.



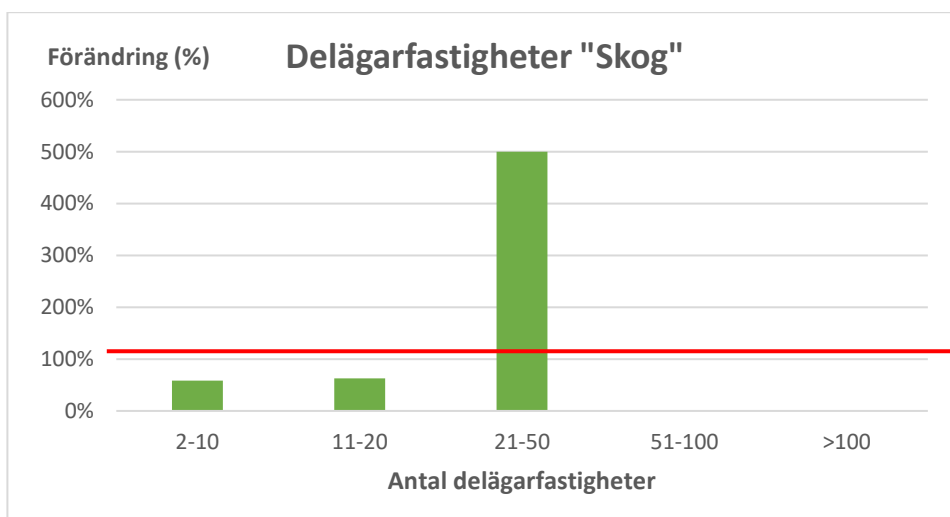
Figur 5 visar förändringen från 2010 till 2019 med avseende på arealerna för gemensamhetsanläggningarnas båtnadsområden. Detta gäller för sådana gemensamhetsanläggningar där delägarfastigheter utgörs av skogsfastigheter.

För gemensamhetsanläggningar inom avgränsningen var den största ökningen 600% för de med en väglängd mellan 3,1 och 4 kilometer, vilket kan ses i Figur 6. För de tre intervallen mellan 4,1 och 10 kilometer skedde mindre förändringar medan det var en fördubbling, från fyra till åtta bildade gemensamhetsanläggningar med en väglängd över 10 kilometer. De vägar som störst andel bildade gemensamhetsanläggningar fick i uppgift att förvalta var 1,1 till 2 kilometer långa både 2010 och 2019.



Figur 6 visar förändringen från 2010 till 2019 för beslut som inneburit en väglängd att förvalta inom något av de angivna intervallen. Detta gäller bara där alla delägarfastigheterna enbart omfattar skog.

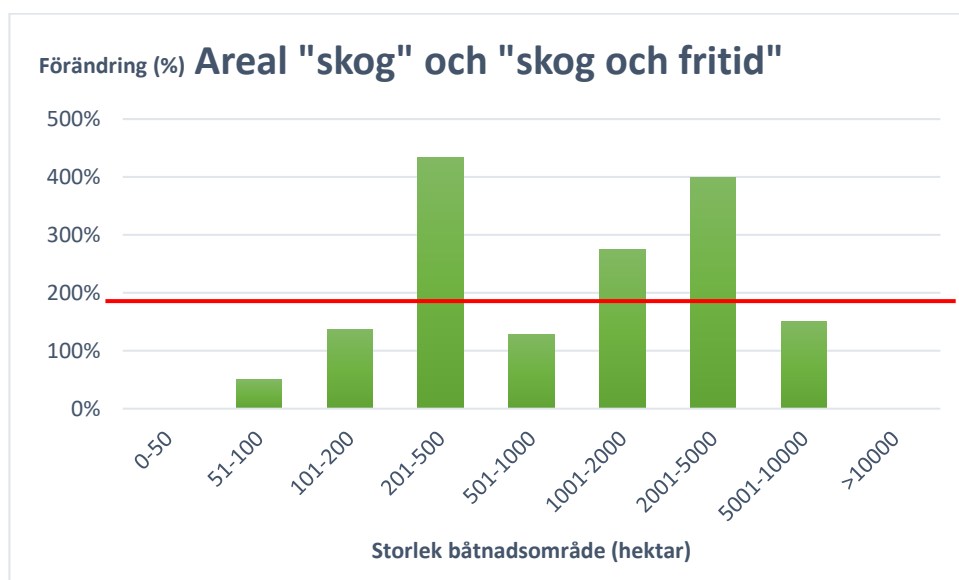
I Figur 7 kan det konstateras att i intervallet 21 till 50 delägarfastigheter var ökningen 500% för de bildade gemensamhetsanläggningar. Ökningen är betydligt mindre eller obefintlig för de övriga intervallen. Allra vanligast att bilda både 2010 och 2019 var dock de gemensamhetsanläggningar med tio eller färre delägarfastigheter.



Figur 7 visar förändringen från 2010 och 2019 med avseende på antalet delägarfastigheter, inom de olika intervallen som beslutats ska äga del i gemensamhetsanläggningarna. Detta gäller där alla delägarfastigheterna enbart omfattar skog.

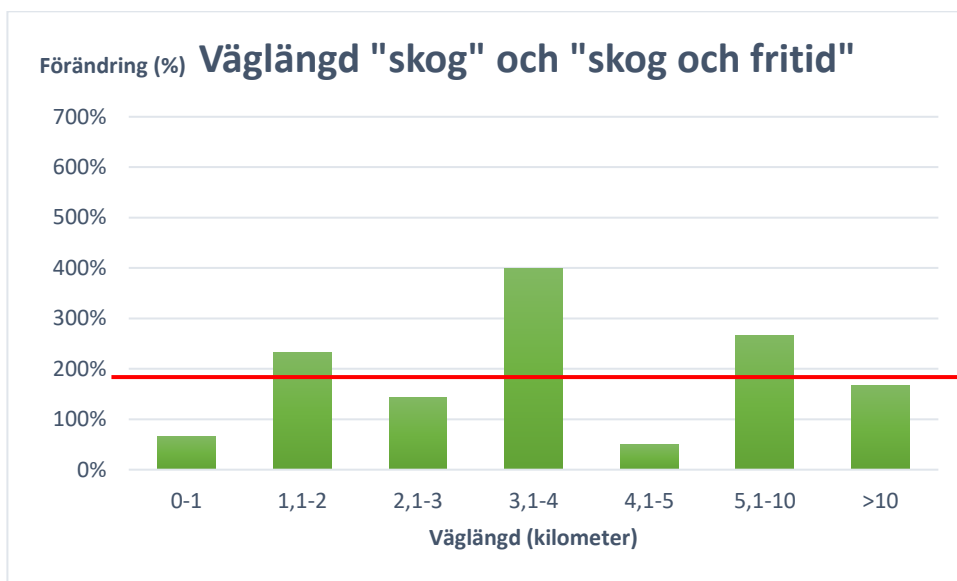
*Sorterat på skog och fritidsbostäder*

Om kategorierna för de extensiva verksamheterna ”skog” och ”skog och fritid” läggs samman erhålles resultatet att 2010 bildades 37 gemensamhetsanläggningar, medan motsvarande siffra 2019 är 106. Detta innebär en total ökning på över 180% för bildade gemensamhetsanläggningar inom urvalet. I Figur 8–Figur 10 syns den generella ökningen med en röd linje som har ett ungefärligt läge. Den största ökningen skedde i intervallet mellan 201 och 500 hektar med nästan 450% vilket kan ses i Figur 8. Ökningen i intervallet 2 001 och 5000 hektar är upp mot 400% medan ökningen för de större båtnadsområdena är något blygsammare. 2010 skedde inga förrättningar med båtnadsområde större än 10 000 hektar medan det 2019 var tre. Förändringen kan därför inte redovisas i procent. En majoritet av bildade båtnadsområden under de båda referensåren hade en storlek om mellan 101 och 1 000 hektar.



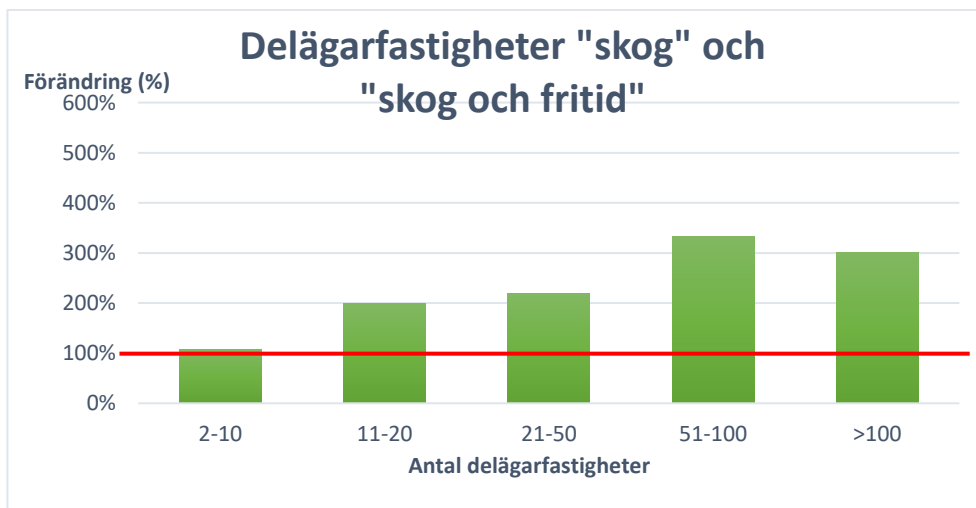
*Figur 8 visar förändringen mellan 2010 och 2019 för gemensamhetsanläggningars båtnadsområdets storlek. Detta gäller för sådana gemensamhetsanläggningar där delägarfastigheter utgörs av skogs- och fritidsbostadsfastigheter.*

Figur 9 visar att den största ökningen var på 400% och skedde i intervallet 3,1 till 4 kilometer. I intervallet 5,1 till 10 kilometer var ökning också stor, över 250 %. För gemensamhetsanläggningar bildade både 2010 och 2019 var det över 25% av alla granskade förrättningar där det beslutades om en förvaltd väglängd på mellan 1,1 och 2 kilometer.



Figur 9 visar förändringen mellan 2010 och 2019 för de beslut som inneburit en väglängd att förvalta inom något av de angivna intervallen. Detta gäller bara där alla delägarfastigheterna enbart omfattar skog eller skog och fritidsbostadshus.

I Figur 10 går det att se en tydlig trend att det i princip skedde en större och större ökning från de minsta intervallen till de största. Den största ökningen är på över 300% och går att finna i intervallet mellan 51 och 100 delägarfastigheter. 2010 var andelen bildade gemensamhetsanläggningar som allra störst inom det lägsta intervallet. 2019 hade detta förändrats till att gälla för intervallet 21 till 50 delägarfastigheter.



Figur 10 visar förändringen från 2010 till 2019 med avseende på antalet delägare, inom de olika intervallen, som beslutats ska äga del i gemensamhetsanläggningarna. Detta gäller bara där alla delägarfastigheterna enbart omfattar skog eller skog och fritidsbostadshus.



## 8 Utredning standard och utrymme i anläggningsbeslut

I detta kapitel presenteras resultat av genomgången av förrättningarnas anläggningsbeslut och vilka formuleringar som används för att klarlägga anläggningens standard och belastat utrymme. Metoden utgår ifrån avsnitt 1.5.3. Efter en inledande beskrivning av vad som föreskrivs om beslutets innehåll följer några urklipp av del av anläggningsbeslut som förekom i granskningen. Efterföljande del visar det resultat som följde av genomgången av anläggningsbesluten. Analys och slutsats baserat på resultatet går att finna i kapitel 9-10.

### 8.1 Vad lagen reglerar

Vid genomförandet av en förrättning gällande gemensamhetsanläggning, ska enligt 24 § 2 st. 1 och 3 p. AL ett anläggningsbeslut bland annat innehålla precisering av gemensamhetsanläggningens beskaffenhet samt vilket utrymme som tas i anspråk till förmån för denna. Vad som anges i ett anläggningsbeslut utgör ramen för vad en förvaltande samfällighetsförening kan ägna sig åt vilket framgår av 18 § SFL.

### 8.2 Standard

Det finns inget krav på hur noggrant utformad en beskrivning av en anläggnings beskaffenhet behöver vara, även om det vid de situationer då enskilda eller allmänna intressen bör beaktas är lämpligt att skapa beslut med mer precision i skrivelserna. Förutom nyss nämnda undantag kan delägarkretsen genom beslutet ges stor frihet till att bestämma om gemensamhetsanläggningens utformning.<sup>131</sup> Detta är vad förrättningspersonen har att förhålla sig till vid utformningen av anläggningsbeslutet vad gäller dess beskaffenhet.

### 8.3 Utrymme

Det utrymme som gemensamhetsanläggning tar upp bör framgå av en karta. Om detta inte görs bör en utförlig beskrivning av vad anläggningen innefattar utformas och följa med beslutet.<sup>132</sup> Det har i rättspraxis ansetts vara tillräckligt att utmärka en vägs sträckning på karta och i beskrivning ange att upplåtet utrymme är det utrymme som den befintliga vägen upptar.<sup>133</sup> 4 kap. 27 § FBL beskriver hur gränser ska utmärkas och är tillämplig även vad gäller förrättningar enligt AL. Gränsmarkeringar behöver inte alltid sättas ut i samband med inrättande av gemensamhetsanläggningar och detta gäller inte minst för redan existerande vägar.<sup>134</sup>

---

<sup>131</sup> Prop. 1973:160 s. 236.

<sup>132</sup> Prop. 1973:160 s. 236.

<sup>133</sup> Svea HovR Ö 4350/92 (LM ref 93:6).

<sup>134</sup> Ekbäck s. 63.

## 8.4 Resultat

Först följer här ett avsnitt med utdrag från förrättningsakter som visar på hur beslut kan utformas. Det mest betydelsefulla innehållet finns inom rödmarkerade rutor. De följande två avsnitten visar det resultat som framkommit från utredningen av innehåll i anläggningsbeslut angående standard och utrymme.

### 8.4.1 Exempel på innehåll i anläggningsbeslut

Gemensamhetsanläggningens ändamål, läge, storlek m.m.	<p>Gemensamhetsanläggningen består av VÄGEN 1-2 enligt karta, aktbilaga KA. Med väg avses här vägbanan och övriga väganordningar såsom dike, slänt, trumma, mötesplats, vändplats och vägmärke.</p> <p>Vägen ska hållas farbar för trafik med motorfordon året om (barmarksunderhåll och vinterväghållning) och underhållas på sådant sätt att erforderliga transporter kan genomföras rationellt och att trafiksäkerheten inte äventyras.</p> <p>Vid de tidpunkter på året då vägbanans bärighet är nedsatt (vid tjällossning och längre regnperioder) ska anläggningssamfälligheten ha rätt att avlysa tyngre trafik.</p>
Deltagande fastigheter	<p>Fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen, se andelslängd, aktbilaga AN.</p> <p>Deltagande fastigheter utgör en anläggningssamfällighet, d.v.s. en samfällighet som ska utföra anläggningen och ansvara för dess drift.</p>
Upplåtet utrymme	<p>För anläggningen upplåts det utrymme som den befintliga vägen upptar på berörda fastigheter.</p> <p>Till förmån för: Anläggningssamfälligheten.</p> <p>Belastar: Fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen.</p>

*Figur 11 visar ett vanligt förekommande anläggningsbeslut där underhållet ska hållas på en sådan nivå att transporter kan ske rationellt och trafiksäkert (Sandvikens kommun 2010 akt. 2181K-09/83).*

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

Gemensamhetsanläggningens ändamål, läge, storlek m.m.	<p>Gemensamhetsanläggningen består av väg enligt förrättningskarta, aktbilaga KA1. Med väg avses här vägbana och övriga väganordningar såsom dike, slänt, trumma, mötesplats, vändplats, vägmärke, vägbom och vägbelysning.</p> <p>Vägen ska hållas farbar för trafik med motorfordon året om (barmarksunderhåll och vinterväghållning) och underhållas till lägst den standard som erfordras för erhållande av statsbidrag till kostnaderna för vägunderhållet.</p> <p>Vid de tidpunkter på året då vägbanans bärighet är nedsatt (vid tjällossning och längre regnperioder) ska anläggningssamfälligheten ha rätt att avlysa tyngre trafik.</p>
Deltagande fastigheter	<p>Fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen, se andels-talslängd, aktbilaga AN1.</p> <p>Deltagande fastigheter utgör en anläggningssamfällighet, d.v.s. en samfällighet som ska utföra anläggningen och ansvara för dess drift.</p>
Upplåtet utrymme	<p>För anläggningen upplåts det utrymme som den befintliga vägen upptar på berörda fastigheter och samfälliga vägar. Till förmån för: Anläggningssamfälligheten.</p> <p>Belastar: Fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen samt Hemmingsmark 10:61(enbart belastad).</p>

*Figur 12 visar ett annat vanligt förekommande anläggningsbeslut där det anges att vägens standard som lägst ska hållas så att statsbidrag kan utbetalas (Piteås kommun 2019, akt 2581-2018/73).*

Upprustning av väg och nyanläggning	<p>Upprustning av befintlig enskild väg samt en nybyggnation av vägdel ska ske på följande sätt:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Den befintliga vägsträcka 1-3, breddas infarten från Timmervägen till 6 meter och höjs till 0,3 meter. En ny trumma om 300 mm i diameter med en längd av 12 meter förläggs vid infarten. Den befintliga vägen höjs ca. 0,3 meter. Vägen ska ha en körbanebredd om ca. 3,5 meter.</li><li>2. Den nya vägsträckan 3-4, ska anläggas enligt Skogsstyrelsens normer, vägklass 3B (lastbilstrafik året om utom under tjällossning, personbilstrafik hela året). Vägen ska ha en körbanebredd om ca. 3,5 meter. 2 st. nya trummor om 600 mm i diameter med en längd av 8 meter förläggs utmed vägsträcka 3-4. Vändplan ska anläggas vid vägslut, med en radie om ca. 13 meter. Ingen mötesplats byggs, istället utökas vägområdet med en mötesplats vid Öråker 3:26.</li></ol>
-------------------------------------	--

*Figur 13 visar ett anläggningsbeslut med precisering av hur de aktuella vägarna ska hållas (Sundsvall kommun 2019, akt 2281K-2019/47). All text i figuren är viktig i exemplet.*

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

---

Gemensamhetsanläggningens ändamål, läge, storlek m.m.	<p>Gemensamhetsanläggningen består av väg enligt förrättningskarta, aktbilaga KA1, sträcka 1-2.</p> <p>Vägen ska hållas farbar för trafik med motorfordon året om (barmarksunderhåll och vinterväghållning) och underhållas till lägst den standard som erfordras för erhållande av statsbidrag till kostnaderna för vägunderhållet.</p>
Deltagande fastigheter	<p>Fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen, se andels-talslängd, aktbilaga AN1.</p> <p>Deltagande fastigheter utgör en anläggningssamfällighet, d.v.s. en samfällighet som ska utföra anläggningen och ansvara för dess drift.</p>
Upplåtet utrymme	<p>För vägen upplåts det område som den befintliga vägbanan upptar inklusive tillhörande diken, slänter, mötes- och vändplatser. Det upplåtna området i skogsmark har en bredd av 2 meter utanför bakslänt på dike/slänkfot. Det upplåtna området i åkermark har sin begränsning 0,5 meter utanför bakslänt på dike/slänkfot. På tomtmark har det upplåtna området sin begränsning i bakslänt på dike/slänkfot.</p> <p>Till förmån för: Funäsdalen ga:80.</p> <p>Belastar: Funäsdalen 1:2, 1:96, 1:105, 1:111, 3:18, 3:34 och 66:2 samt Funäsdalen 3:24 (enbart belastad), 3:140 (enbart belastad) och 8:112 (enbart belastad).</p>

*Figur 14 visar innehållet i ett anläggningsbeslut med en beskrivning av vad det upplåtna utrymmet innefattar (Härjedalens kommun 2019, akt 2361-2017/151).*

### 8.4.2 Standard

Angiven standard delades in efter tre huvudsakliga kategorier vilka följer nedan.

Statsbidragsstandard = Vägen ska hållas farbar för trafik med motorfordon året om och underhållas till lägst den standard som erfordras för erhållande av statsbidrag.

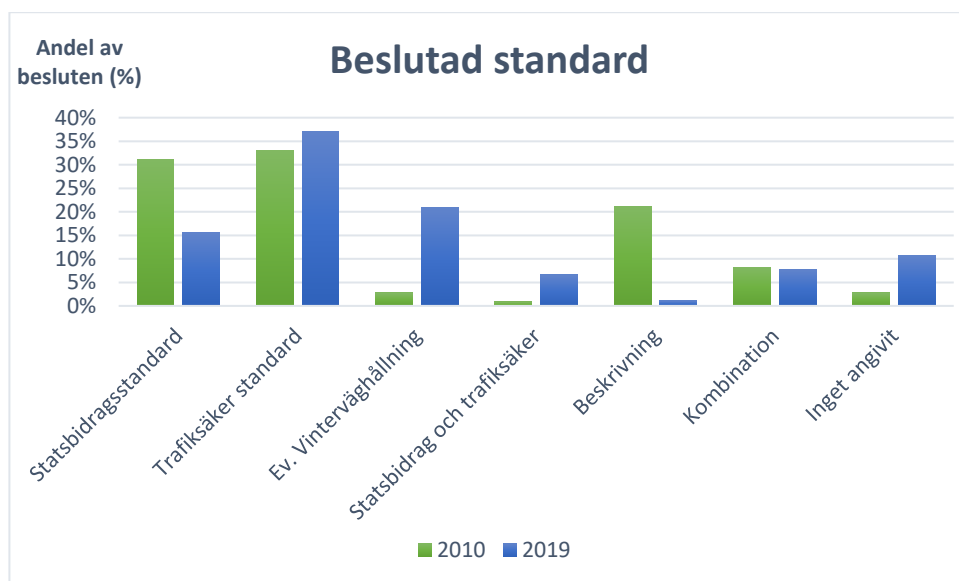
Trafiksäker standard = Vägen ska hållas farbar för trafik med motorfordon under barmarksperioden (alternativt året om) och underhållas på ett sådant sätt att erforderliga transporter kan genomföras rationellt och att trafiksäkerheten inte äventyras.

Ev. vinterväghållning = Vägen ska hållas farbar för trafik med motorfordon under barmarksperioden. Dessutom ska vinterväghållning ske i den omfattning som delägarna i anläggningssamfälligheten beslutar om.

Det förekom beslut där olika vägsträckor hade olika standardangivelser och då kategoriserades den som ”Statsbidrag och trafiksäker”. I so mliga fall passade

angivelsen i beslutet inte in på någon av formuleringarna ovan och då klassades den som "Beskrivning". Det förekom också att det fanns både en av standardfraserna och en beskrivning av något slag, exempelvis vägbanebredd. Då betecknades beslutet som "Kombination". Ibland fanns inga angivelser om standard alls, vilket mestadels berodde på att förrättningen gällde en omprövning av en befintlig gemensamhetsanläggning och att standarden inte ingick i prövningen. Vid ett sådant fall kategoriserades beslutet som "Inget angivet".

Av Figur 15 kan ses att merparterna av anläggningsbesluten, vid en sammanslagning av de två kategorierna längst till vänster, innehåller en skrivelse om att vägen som ingår i gemensamhetsanläggningen ska hållas farbar för trafik med motorfordon. Andra delen av meningarna i de två kategorierna skiljer sig åt i avseende på att den första typen av formulering innebär att väg som lägst ska hålla den standard som rätten till statsbidrag kräver. Den andra typen av formulering innebär att väg ska hållas i sådant skick att transporter kan framföras rationellt och säkert. Knappt en femtedel av anläggningsbesluten 2010 har en beskrivning som inte är en standardformulering vilket är en betydligt större andel än 2019. Exempel på förekommande avvikande formulering är "Vägarna ska vara farbara för jord- och skogsbrukstransporter och även för personbilstrafik".



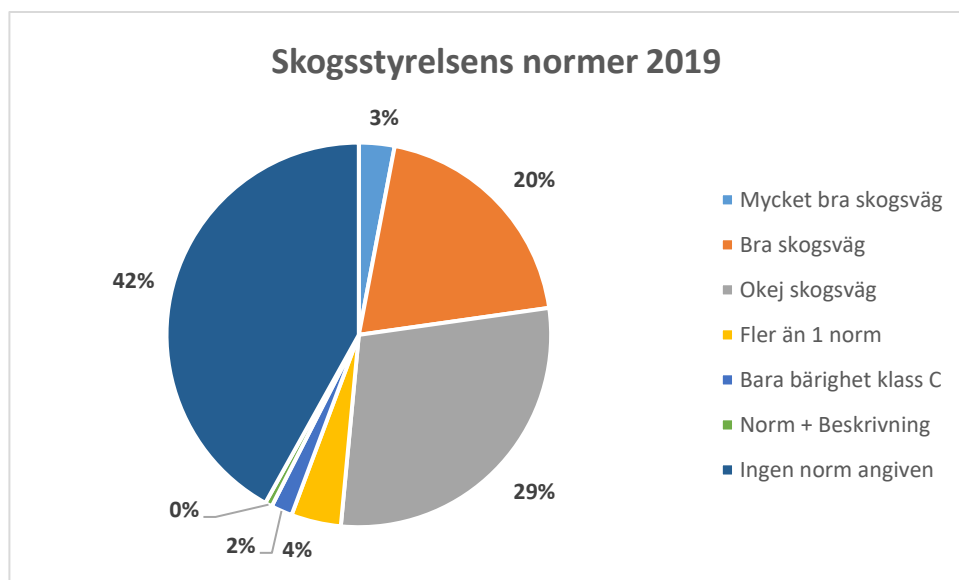
Figur 15 visar fördelningen mellan de olika typerna av beslutsskrivelserna gällande standard. Detta avser förrättningarna från 2010.

### Skogsstyrelsens vägnormer

I anläggningsbesluten från 2010 förekom anvisningar till normer, Skogsstyrelsens eller Trafikverket, bara vid 9 av 109 granskade förrättningar. De klasser som beslutades att berörda vägar skulle ha var 3C, 4C samt 2A och 2B. Utförligare information om vad

vägnormerna innebär finns i avsnitt 3.3. Andra beslut föreskrev att aktuella vägsträckor skulle tjäna som serviceväg, drivningsväg eller helt enkelt skogsbilväg.

2019 förekom hänvisning till normer i anläggningsbesluten i större utsträckning än 2010. Vilka normer och i hur stor andel av besluten de används går att se i Figur 16. I figuren betecknas 2A, B som en mycket bra skogsväg, 3A, B, C som en bra skogsväg och 4C, D som en okej skogsväg. I mer än hälften av alla beslut förekom hänvisning till någon norm. Till detta räknas beslut som bara innehöll en norm, mer än en norm, bara en del av normen och där det var både en anvisad klass samt en mer eller mindre utförlig beskrivning av vägen gällande dess beskaffenhet av något slag. Att det var mer än en norm anvisad i ett och samma beslut berodde på att det inom anläggningen fanns mer än en vägsträcka. Dessa var i förekommande fall inte tänkt att nyttjas på samma sätt, varpå det ställdes olika krav på vägens utförande. I enstaka anläggningsbeslut fanns anvisning om att vägen skulle klara bärighet C enligt Skogsstyrelsens anvisningar. I mer än 40% av anläggningsbesluten användes inte några normer alls för beskrivning av vägens beskaffenhet.



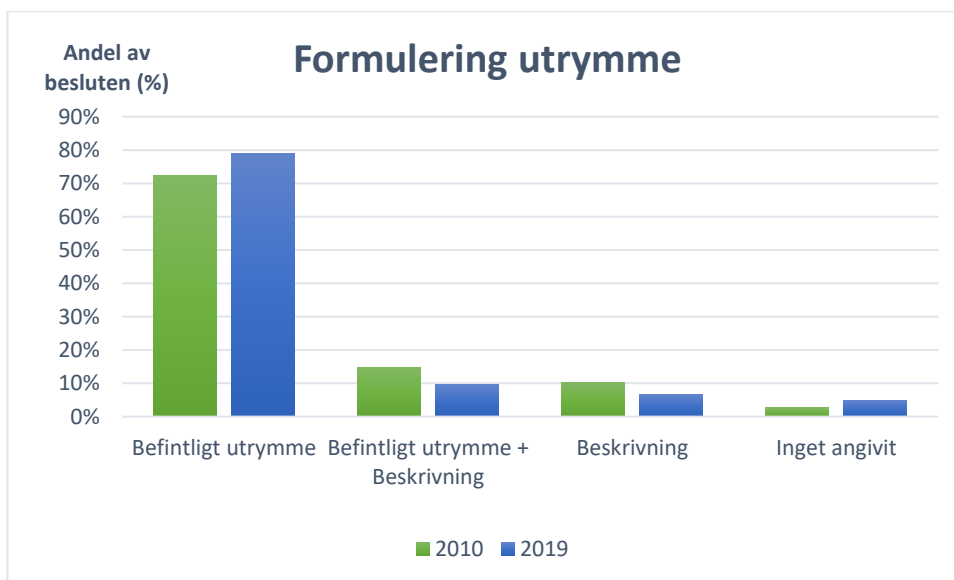
Figur 16 visar andelen av besluten som innehöll hänvisning till olika typer av normer för enskilda vägars projektering och byggande. Detta gäller för förrättningar och anläggningsbeslut från 2019.

### 8.4.3 Utrymme

I de granskade anläggningsbesluten förekom olika formuleringar angående det utrymme som den eller de vägar som beslutades inkluderas i den aktuella gemensamhetsanläggningen. De kategorier som grundar utredningen är följande: För anläggningen upplåts det utrymme som den befintliga vägen upptar, vilket motsvaras av "Befintligt utrymme". "Beskrivning" innebär att skrivelsen i beslutet mer eller

mindre avviker från vad meningen om befintligt utrymme motsvarar. Vid ”Befintligt utrymme + Beskrivning” förekommer både formuleringen med befintligt utrymme och ett tillägg av en mer eller mindre förtydligande skrivelse om vilket utrymme som åsyftas. Exempelvis hänvisades till aktbilaga och projekteringshandlingar utöver standardformuleringen. Kategorin ”Inget angivit” täcker upp de anläggningsbeslut där det inte förekom någon utrymmeshänvisning, vilket kan ha varit fallet vid en omprövningsförrättning som inte prövade frågan om vilket utrymme anläggningen upptar.

I Figur 17 syns sammanställningen över statistiken från 2010 och 2019. I mer än 70% av besluten användes bara formuleringen om att befintligt utrymme upptas till förmån för anläggningen. Meningen användes i ytterligare runt 10 % av besluten men då i kombination med förtydligande om vilket utrymme som åsyftades. Enbart en från standardformuleringen avvikande skrivelse om aktuellt utrymme förekom i 10% eller mindre av besluten.



Figur 17 visar de fördelningen av de typer av formuleringar som förekommer i anläggningsbesluten från 2010 och 2019 vad gäller vilket utrymme som upplåts till gemensamhetsanläggningen.

## 9 Analys

Inom detta kapitel förs i en första del en analys om de resultat som framkommit genom utredningarna om båtadsområdets storlek samt anläggningsbeslutets utformning med avseende på angiven standard och ianspråktaget utrymme. Därefter följer en analys som kopplar till lagstiftning, intervjuer och resultat av utredningarna.

### 9.1 Båtadsområdets storlek

#### 9.1.1 Hur ska statistiken tolkas?

Det resultat som presenteras kan vara svårt att tolka. I ett första skede är det av vikt att bestämma vad en gemensamhetsanläggnings storlek definieras av. I kapitel 7 finns presenterat tre sätt som vart och ett skulle kunna svara på hur stor en gemensamhetsanläggning med ändamål väg är, beroende var intresset ligger. Båtadsområdet visar på hur stor till ytan upptagningsområdet för vägarna inom gemensamhetsanläggningen är. Således går det rent arealmässigt att jämföra olika anläggningsbeslut med varandra.

Det som en arealuppgift inte säger är vilka typer av marker som ingår. Ett båtadsområde kan utgöras av tusentals hektar fjäll, mossar, vattendrag och sällan besökta fritidshus, som är av den karaktären att de i normalfallet inte generera några betydande vägtransporter. Ett annat båtadsområde kan omfatta ett mindre område men innefatta produktiv skogsmark med hög bonitet, åkermark med fina lerjordar och fritidshusområde i närheten av stora skidliftsystem. Dessa marktyper och användningsområde genererar betydligt mycket mer trafik och därmed belastning på de av gemensamhetsanläggningen förvaltade vägarna än det föregående exemplet. Trots det kan en sådan gemensamhetsanläggning anses vara mindre om man enbart mäter till båtadsområdet. Beaktat det nyligen framförda är det storleksförändringarna för båtadsområdet som är det mest intressanta. Detta då det ligger inom arbetets frågeställningar.

Om man mäter storlek efter väglängd kan det också ge otydliga resultat. I otillgängliga områden och i områden där ett omfattande vägnät ansluter till en väg förvaltd av en gemensamhetsanläggning, kan korta vägsnuttar serva stora områden med ett intensivt behov av transporter. Detta samtidigt som en lång väg kan ansluta några få små och avlägsna fastigheter utan större behov av kontinuerlig tillgång till väg. Mätt utifrån väglängd skulle den mindre behövda vägen anses ingå i en större gemensamhetsanläggning även om verksamheterna den ska tjäna ställer lägre krav på bärighet och standard än den korta vägen.

Att enbart mäta gemensamheternas storlek utifrån antalet delägarfastigheter innebär också problem i visst hänseende. Få fastigheter kan omfatta stora arealer och trots det sägas utgöra en mindre gemensamhetsanläggning än gemensamhetsanläggningar omfattande mindre men fler fastigheter där det också finns hus på ofri grund som ska



anslutas. Verksamheten på de stora fastigheterna kan behöva ställa höga krav på bärighet och standard medan området med fler delägare inte har samma behov. Även om det då ställs större krav på gemensamhetsanläggningen med få delägarfastigheter kan den andra med fler delägarfastigheter anses vara större vid en jämförelse enbart utifrån denna aspekt.

Det kan finnas andra sätt att jämföra storleken på gemensamhetsanläggningar. Exempel på detta är att titta på antalet hektar per delägarfastighet eller per kilometer väg. Med ovan givna resonemang är det troligt att det skulle resultera i liknande svårigheter att jämföra olika gemensamhetsanläggningar med varandra. Varje område är unikt med olika förutsättningar, markförhållanden, verksamheter med skiftande behov av vägstandard med mera. I detta arbete fanns det intresse av att klarlägga om det har uppstått nya förhållanden, i samband med när gemensamhetsanläggningar nybildas eller omprövas, som kan innebära behov av att förändra hur man förvaltar gemensamma vägar. Det som krävs då är en grov bild om, och i så fall vad som förändrats. En mer omfattande diskussion om vägförvaltningens utmaningar går att finna nedan där erfarenheter från andra delar av arbetet samlats.

### **9.1.2 Generella data**

Vad gäller den generella förändringen för gemensamhetsanläggningar med ändamål väg utanför tätbebyggt område så visar de resultat som presenterats att det bildats fler gemensamhetsanläggningar 2019 än under 2010, närmare bestämt drygt 50% fler. Den allra största ökningen sker av båtnadsområden som ligger i intervallerna mellan 1 001 och 5 000 hektar, vilket får betraktas som relativt stora båtnadsområden sett till uppdelningen. Det kan dock konstateras att det inte sker någon större ökning för intervallerna över 5 001 hektar. Samtidigt är ökningen liten också för de allra minsta båtnadsområdena så det finns ändå en övervikt för den övre delen av spannet. Om utgångspunkt ligger i att den generella ökningen av antalet förrättningar var 50% så är det enbart de två intervallerna mellan 1 001 och 5 000 hektar som med råge överträffar det. Denna ökning kan sägas vara signifikant vilket gör det möjligt att medge att antalet stora båtnadsområden ökar vid en jämförelse mellan förrättningar från 2010 och 2019. Det är dock så att för både 2010 och 2019 är den största andelen av bildade båtnadsområdena under 501 hektar.

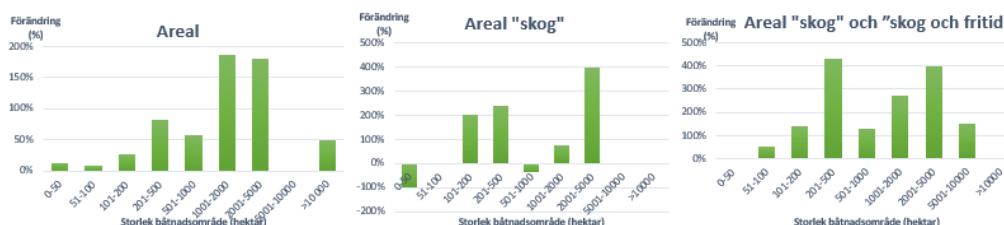
Sett till väglängd blev det vanligare att bilda gemensamhetsanläggningar som omfattade vägsträckor över 5 kilometer, men också vägar mellan 1,1 och 2 kilometer. Ökningarna tar till viss del ut varandra men tyngdpunkten finns i de övre intervallen. Utifrån intervallindelningen har det skett en liten ökning eller till och med en minskning av medelstora gemensamhetsanläggningar, vilket inte är riktigt den trend som sågs sett till båtnadsområden. Om det finns någon sorts korrelation mellan väglängd och storlek på båtnadsområde är det svårt att säga utifrån ovan givna diskussion och med detta resultat så framgår inte ett sådant samband vara självklart.

En tydlig trend är dock att det är färre delägarfastigheter som förvaltar de nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningarna 2010 än 2019. Den största ökningen

skedde i kategorin 2–10 delägarfastigheter och också i intervallet 11–20 skedde en ökning. Små gemensamhetsanläggningar mätt utifrån antal delägarfastigheter har således ökat. Trots att det finns en tendens till att både båtnadsområde och väglängd har ökat är det de små delägarkretsarna som allt vanligare. Detta skulle kunna bero på att vägsystem byggs eller befintliga vägar får en ordnad förvaltning via gemensamhetsanläggning i allt otillgängligare områden med mindre komplicerad fastighetsstruktur. Det skulle också kunna tyda på att stora markägare ser en allt större vinning vid att säkra rättigheten till väg via en anläggningsåtgärd.

### 9.1.3 Kategoriserade data

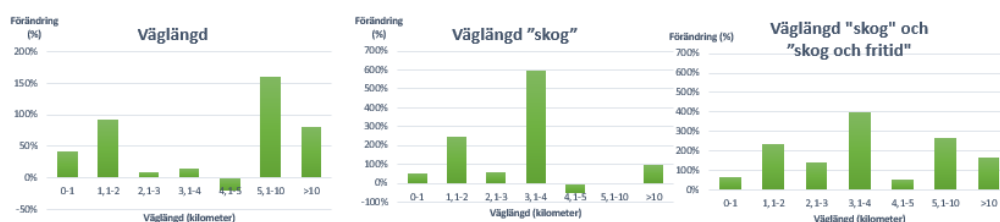
Materialet som sorterats efter delägarfastigheternas användning visade på både likheter och skillnader mellan dels varandra, dels den generella utredningen. I Figur 18 går det att se att de tre materialen visar på en nedgång eller bara liten en ökning av gemensamhetsanläggningarna med storlek 100 hektar eller mindre. Det som talar emot en entydig ökning är att de allra största båtnadsområdena ger en avvikande trend gentemot intervallerna under 5 001 hektar. Observera också att y-axeln för de generella materialet, diagrammet till vänster, har en annan skala än de andra två andra. Detta kan bero på att det finns ett större material att tillgå och det går därför att vänta en något mindre felmarginal. De mest likartade tendenserna är att de allra minsta båtnadsområdena inte ökar medan de medelstora inklusive de strax däröver i intervallindelningen ökar.



Figur 18 visar de tre utredningarna av storleksförändringar för båtnadsområden. Större bilder finns i avsnitt 7.1

Statistiken som visar väglängd har ett något mer spretigt utseende, vilket syns i Figur 19. Kortare och medellånga vägsträckor i skog är den förändring som är tydligast för urvalet vilket är i motsats till hela datasamlingen. Om gemensamhetsanläggningar med delägarkrets kategoriserade som skog- och fritidsfastigheter inkluderas till materialet med bara skogsfastigheter erhålls en något mer beskedlig förändring där tyngdpunkten ligger i de mittersta intervallen. Observera också här att y-axelns skala inte är densamma för diagrammet till vänster som för de två övriga, vilket kan härledas till datamängdens storlek och en minskad felmarginal för det generella materialet. Bildade gemensamhetsanläggningar för vägar inom kategori "skog" och "skog och fritid" tenderar alltså till att inte inkludera lika långa vägar som för ett område med fler typer av fastigheter. Anledningen till det är svårt att uttala sig om och kan också bero på att datamängden är begränsad.

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar



Figur 19 visar bildade gemensamhetsanläggningars väglängd, utifrån de tre datasamlingarna. Större bilder finns i avsnitt 7.1.

För materialet omfattande skogs- och fritidsfastigheter går det i Figur 20 att ana en tendens mot att andelen nybildade och omprövade gemensamhetsanläggningar med få delägarfastigheter ökar mindre än för de med fler delägarfastigheter. Det finns dock en jämnhet här mellan intervallen som inte kan ses lika tydligt i de två andra datamängderna. För urvalet på skog sticker spannet 21–50 ut i jämförelse med andra sammanställningarna vilket kan beror på att få gemensamhetsanläggningar klassades inom denna kategori. Det är svårt att urskilja någon generell tendens utifrån de tre materialen men det förefaller vara så att gemensamhetsanläggningar i områden med extensiva verksamheter bildas med fler delägarfastigheter än sett till hela datamängden för gemensamhetsanläggningar med ändamål väg utanför tätort. Vad det beror på kan vara rena tillfälligheter, som att det skedde många förrättningar i Dalarna där fastighetsbeståndet på vissa ställen är mycket stort och ostrukturerat, eller så är det verkligen så att gemensamhetsanläggningar i skogsmark tenderar att ha fler delägarfastigheter. Vilket av förklaringarna som stämmer bäst, eller om det finns någon annan, kräver djupare utredning för att svara på.



Figur 20 visar förändringen mellan 2010 och 2019 med avseende på antal delägarfastigheter för bildade gemensamhetsanläggningar. Större bilder finns i avsnitt 7.1.

### 9.1.4 Felkällor

Till att börja med får det förutsättas att de tillgängliga akterna i Lantmäteriets arkiv är alla de förrättningar som genomförts under de aktuella åren. Det är omöjligt att kontrollera om så är fallet men åtminstone alla akter från förrättningar som handläggs av Statliga Lantmäteriet och de flesta av de kommunala Lantmäterierna ska finnas tillgängliga i arkivet.<sup>135</sup> Vid genomgången av akterna var det intressant att finna de förrättningar där det hade tagits ett anläggningsbeslut om bildande eller omprövningen

<sup>135</sup> Lantmäteriet (u.å).

av en gemensamhetsanläggning med ändamål väg under de två referensåren. I något fall fanns det beslut från 2010 om vägservitut enligt 49 § AL och några år senare beslut om bildande av gemensamhetsanläggning, inom samma förrättning, på en del av de sedan tidigare bildade servitutsvägarna. Dessa förrättningar ansågs inte befinna sig inom ramen för avgränsningen.

I sållandet av förrättningsakter som inte ansågs ingå i de för arbetet intressanta förrättningarna, kunde det finnas gränsfall som var svåra att avgöra om de skulle föras till statistiken eller bortses ifrån. Mindre tätortsnära eller strandnära gemensamhetsanläggningar med mestadels fritidsbostäder och enbart något litet skogsskifte är möjligtvis inte en väg som faller inom avgränsningen mindre kontinuerligt använda vägar. Det ansågs dock vara lättare att inkludera än att exkludera även dessa gemensamhetsanläggningar för om den motsatta bedömningen hade gjorts skulle frågan om var avgränsningen i så fall skulle skett. Det föreföll vara svårt att bestämma ett självklart minsta arealmått eller liknande utan i stället föll valet på att exkludera de som ingick i mer utpräglad tätbebyggelse och inom kvarter.

Som nämnts finns det ofta redovisade beräkningar av andelstalen som bygger på fastigheternas användning. Ett sätt att beräkna en storlek för båtadsområdet är att addera de angivna arealerna för var fastighet. Summan utgör den andelstalsgrundande arealen men kan exkludera en del ytor inom båtadsområdet så som vattenområde, impediment och tomter. Naturreservat är ett annat exempel på område som inte kommer med i den beräknade arealen vid beräkning utifrån andelstalgrunder, då sådana inrättningar får andelstal på andra grunder än dess storlek. Detta trots att det är området i sig som genererar trafik. En konsekvent uppmätning av båtadsområdets storlek i en karttjänst föredrogs för att få med alla markanvändningstyper inom ett båtadsområde. Vid enstaka tillfällen fanns det inte någon karta med ett utritat båtadsområde och då fick andelstalsberäkningarna tjäna som grund för det värde som registrerades till statistiken.

En felmarginal uppstår vid en uppmätning av båtadsområdets storlek i Lantmäteriets karttjänst. Ytor kan skapas genom att klicka i alla de brytpunkter som stämmer överens med det båtadsområde som skapats inom förrättningen. Följer båtadsområdet fastighetsgränser är det enklare att finna rätt position att infoga en brytpunkt på men i vissa fall följer båtadsområdet drivningshinder så som höjder och vattendrag och då är det svårare att veta rätt ställe för en brytpunkt. Så gäller även om båtadsområdet passerar mellan två vägar där den ena ingår i anläggningen och inte den andra. Då kan gränsen för vad som ligger inom respektive vad som ligger utom båtadsområdet vara svår att distinkt avgöra och brytpunkt får då infogas efter bästa förmåga. Dessa faktorer bidrar till att det sanna båtadsområdets storlek mer eller mindre skiljer sig från det uppmätta. Avvikelsen kan gå upp mot ett tiotal hektar, främst vid större båtadsområden och därmed riskera en gemensamhetsanläggning att hamna inom fel intervall. Någon större påverkan på slutresultatet borde inte uppkomma då det är ett begränsat antal intervall och om något enstaka båtadsområde felaktigt skulle befinna sig inom ett spann har det trots allt mindre påverkan på resultatet då syftet med undersökningen är att åstadkomma grov jämförelse mellan referensåren.

De delägarfastigheter som beslutas ingå i gemensamhetsanläggningen redovisas ofta i en andelstalslängd, uppräddade efter fastighetsbeteckning. För att räkna antalet delägarfastigheterna summerades en och en ihop genom huvudräkning. När det fanns många delägarfastigheter kunde det omedvetet ske en dubbelräkning eller en miss av enstaka delägarfastigheter vilket inverkar på det slutliga antal som beräknats ingå i gemensamhetsanläggningen. Liksom för båtadsområdets storlek borde det få en mindre betydelse för det grova jämförelsematerial som ämnats upprättas.

Med de avgränsningar som gjorts erhålls inte ett resultat där det över tid går att se om det finns en trend i storleken på anläggningarna. Referensåren är i stort sett utvalda efter godtycke och speglar bara vad som hänt under dessa enskilda år. Resultatet av detta blir att även om det skulle visas sig finnas väsentliga skillnader på storleken på båtadsområdena mellan de två åren, kan det vara av rent slumpartade skäl. Förrättningar med många sakägare kan pågå under många år, och därmed finns det en risk att flera långdragna förrättningar av olika skäl kan gå till beslut under ett och samma år. En annan faktor som kan inverka på statistiken är om olika typer av infrastrukturprojekt eller liknande driver fram initieringen av ansökningar till bildande eller omprövningar av gemensamhetsanläggningar med ändamål väg. Ansökningar kan bero på nya vägdragningar, stängande av järnvägsövergångar och uppförande av mitträcke på en större allmän väg. Kommuners och Trafikverkets beslut om att överlämna förvaltningen av vägar utanför detaljplan och mindre trafikerade vägar till fastighetsägare och boende kan också fluktuera mellan år. Antalet akter kan av den anledningen variera mellan åren, och då också vilka typer av områden som berörs av förrättningar.

Antal anläggningsförrättningsakter från 2010 visade sig vara betydligt fler än 2019, trots att antalet anläggningsbeslut inom avgränsningen var fler under det senare året. Av det kan förstås att antalet akter mellan åren kan variera mycket och behöver inte heller följa antalet beslut då det inom en förrättning kopplat till ett akt nummer kan tas flera anläggningsbeslut. Om det ska gå att säga att antal anläggningsbeslut för referensåren är representativa för utvecklingen krävs en genomgång av akter under fler år.

Vid kategoriseringen av gemensamhetsanläggningarna, alltså vilka typer av delägarfastigheter som anslutits till gemensamhetsanläggningarna, användes en metod som kan innebära brister. Målet var att etikettera efter det huvudsakliga syftet med gemensamhetsanläggningen och därmed vägen. Var det stora arealer skog och endast några enstaka fritidshus rangordnades skogen före fritidshus och det utan några större bekymmer. Om det däremot var mindre områden med skogsmark men ett större antal fritidshus blev rangordningen svårare. Än mer svårare blev det om det även fanns fler typer av delägarfastigheter så som fastigheter med permanentbostäder och åker. För varje gemensamhetsanläggning gjordes det en avvägning efter det intryck som författaren fick av de deläggande fastigheterna och till vilken typ av fastighet som vägen tjänade i första hand. Om det förekom mycket betydande arealer och bara ett fåtal andra

typer av delägarfastigheter kan dessa till och med ha bortsetts ifrån för att få fram material som kunde representera de olika kategorierna.

## 9.2 Standard och utrymme i anläggningsbeslut

Utifrån den sammanställda statistiken framgår att det är mycket vanligt att använda standardformuleringar i anläggningsbesluten. En av de vanligare formuleringarna som använts både 2010 och 2019 är att vägen ska hållas farbar för motorfordon och att underhållet ska ske så att vägen kan användas på ett rationellt och säkert sätt, se Figur 11. Skrivelsen innebär att delägarkretsen har stor frihet att bestämma standard och i vilken mån underhåll ska ske. En förhoppning är att de gemensamhetsanläggningar som av förrättningslantmätaren försetts med sådana anläggningsbeslut, har en delägarkrets som klarar av att sköta förvaltningen efter så pass vida ramar. En annan relativt öppen formulering som används är att vägen ska underhållas till lägst den standard som erfordras för att statsbidrag ska utgå, se Figur 12. Visserligen kan kraven för statsbidrag ändras och då finns det genom formuleringen möjlighet att anpassa väghållningen efter det, men för vilka verksamheter vägen ska vara ändamålsenlig för sägs inget. Formuleringar som är för otydliga och utformade med vida ramar skulle kunna orsaka problem för den praktiska förvaltningen om delägarna gör olika tolkningar.

I Figur 13 har en mer utförlig, och för lekmän lättförståelig beskrivning av utförande och standard formulerats. Det negativa som kan uppstå är låsningen till skrivelsen trots att det finns behov av en annan standard för att vara ändamålsenlig för de fastigheter som gemensamhetsanläggningen bildats. Det kan också bli konstigt om normerna för skogsbilvägar förändras och motsätter vad som angivits i beslutet om körbanebredd och radie för vändplats med mera. Av Figur 14 går att utläsa att det utrymme som vägen upptar preciseras med bland annat olika dikesbredder för olika typer av marker. Detta bidrar till att enklare förstå vad som hör till vägområdet och därmed mindre risk för skiljaktiga meningar mellan sakägare. Nackdelen är förstås att det inte går att anpassa vägområdet utöver de angivna måtten, även om det skulle behövas för vägens funktion.

Till 2019 ökade användningen av framför allt Skogsstyrelsens normer i anläggningsbesluten. Till normerna finns krav på när det ska gå att trafikera vägen och med vilka typer av fordon. Det finns också anvisningar i handbok om hur dessa typer av vägar byggs och hur väguppbyggnaden ska utföras. Detta borde ge en bra vägledning åt ägarna till delägarfastigheterna för vad som kan krävas och vad som objektivt kan förväntas av väghållningen. Vad som kan vara till nackdel med användning av normer är att det kan bli betungande för delägaren att vara tvungna att följa de anvisningar som finns till aktuell norm.

Vad gäller den mest frekvent använda formuleringen av vilket utrymme som upplåts till förmån till anläggningen, så tillför den inte jättemycket. Meningen "För anläggningen upplåts det utrymme som den befintliga vägen upptar" kan tänkas vara nyttjad för de vägar som redan är utförda. Formuleringen lägger en begränsning för upprustningar och förbättringar som i framtiden kan behövas genomföras. Till exempel

kan erforderliga diken behöva breddas eller förändras för att möta nya behov men eftersom utrymmet är begränsat till det utrymme som vägen hade vid förrättningen kan inte åtgärden utföras med stöd av anläggningsbeslutet. Utifrån rättsfallet Svea HovR Ö 4350/92 (LM ref 93:6) som hänvisas till ovan behöver inte en anläggningsförrättning innehålla en exakt utmärkning av upplåtet utrymme. Detta gör det oklart vilket område som verkligen kan disponeras till förmån för gemensamhetsanläggningen. Eftersom det kan förutsättas komma framtida behov av mindre ändringar eller utvidgningar kan det vara en idé att precisera vilket vägområde, likt Figur 14 som behövs till en ändamålsenlig väg. En öppning för breddning av utrymme från det ursprungliga vid särskilda behov hade bidragit med en flexibilitet i väghållningen. Samtidigt kan sådana formuleringar inte innebära att allt för stora intrång på fastigheter belastade av vägen utan särskilda beslut, då det innebär en försvagning av äganderätten. Trots detta kan en möjlighet till en mindre utvidgning av vägområdet gynna en ändamålsenlig väghållning och i så fall hade det också gynnat ett behov som av stort enskilt och allmänt intresse.

Sammanfattningsvis så visar utredningen på en hög grad av standardiserade anläggningsbeslut, som vid 2019 även i viss utsträckning innehåller hänvisning till normer för vägarnas beskaffenhet. Förarbetena medger att regleringar i anläggningsbeslut inte ska vara mer djupgående än vad som är nödvändigt. För att delägarna ska kunna förutse vilken standard som vägen är ämnad att hålla, är en mer utförlig och ut efter förutsättningarna anpassad formulering av standarden viktig.

### **9.2.1 Felkällor**

Indelningen i kategorier var möjlig då det fanns formuleringar som var återkommande. I en del av besluten var meningarna modifierade något och då fick en bedömning göras om formuleringen ändå skulle räknas till en standardformulering eller bedömas som en avvikande beskrivning. Detta gör att statistiken är beroende av objektiva bedömningar vilket kan orsaka viss felmarginal om inte en likvärdig bedömning görs för varje enskild formulering. Merparten av besluten innehöll dock meningar som var identiska med de standardformuleringar som identifierats och försetts med representerade siffror utifrån kategoriseringen.

## **9.3 Svårigheter med gemensamhetsanläggning**

### **9.3.1 Engagerade till styrelser**

Från i stort sett samtliga intervjuer vittnas det om svårigheten att tillsätta posterna i de styrelser som föreningsförvaltade gemensamhetsanläggningar har. Det är självklart ett stort problem eftersom vägens skötsel är beroende av att några eller åtminstone någon tar på sig ansvaret för detta. Grunderna för förvaltningssystem, som kunnat läsas ovan, härstammar från den tid då det fanns ett byaråd som gemensamt fattade beslut om frågor gällande de lokala vägarna. Detta sågs som en naturlig ordning eftersom det inte var den enda gemensamma resurs som förvaltades. Under den tiden skedde samverkan

kring allmänningsskogarna, sådd och skörd och annat som hade betydelse för byns allmänna välmående. Till idag har det skett stora förändringar i såväl fastighetsindelningen som vår relation och samlevnad med grannar. Samlingen och gemenskapen kring gemensamma frågor har bland annat förändrats och med det verkar följa sjunkande engagemang för positioner med ansvar för till exempel enskilda vägar.

Lagstiftningen kring förening som samverkansform har en sund grundtanke men bygger på att medlemmar är villiga att engagera sig. Trots detta fanns det en medvetenhet hos lagstiftaren att föreningar kan bli dysfunktionella vilket kan ses utifrån de bestämmelser om sysslomän som finns i SFL. Att kunna ha möjligheten att låta en extern person sköta den praktiska förvaltningen kan vara en bra lösning för vissa gemensamhetsanläggningar när inte föreningsformen är framgångsrik. Även om länsstyrelsens ingripande ibland är ofrånkomligt borde fler föreningar, på initiativ av medlemmarna, bestämma sig för att anlita kompetenta entreprenörer på marknaden. Detta hade förhoppningsvis också gynnat vägarnas välmående eftersom det inte är en alltför lätt uppgift att förvalta en så pass komplicerad anläggning som en väg är. När det också föreskrivs vilken standard som en väg ska hålla i ett anläggningsbeslut kan det vara svårt för en lekman att ta beslut om rätt åtgärder, men desto enklare att upphandla en entreprenör som är insatt i vad som krävs av denne för att upprätthålla standarden.

### 9.3.2 Osämja vid oklar standard

Av ett anläggningsbeslut ska enligt 24 § 2 st. 1 och 2 p. AL framgå vad den gemensamma anläggningen omfattar och vilket utrymme den upptar. Således utgör det grunden och även begränsningen i vad som ska förvaltas av ägarna till delägarfastigheterna. Det kan tyckas att det då borde vara viktigt att på ett tydligt sätt framhäva vad det är för anläggning som ska förvaltas. Detta eftersom delägarkretsen ska kunna veta vilka krav som ställs på förvaltningen för att anläggningen ska fungera för de ändamål den är skapad. Samtidigt som att en precisering av anläggningen i visst hänseende kan vara bra nämns det i förarbetena att dynamiska beslut kan meddelas om inte beslutet hotar särskilda intressen. Mer öppna beslut ger delägarkretsen större frihet att anpassa utförande och förvaltning efter det att anläggningsbeslutet vunnit laga kraft.

Av vad som framkommit i intervjuerna finns det för- och nackdelar med både mer och mindre reglerade beslut. Finns det ingen närmre beskrivning en anläggnings standard och på den kvalitet som drift och underhåll ska hålla kan det uppstå menings-skiljaktigheter mellan delägarna. Längs en väg finns det ofta mer än en typ av fastigheter och således verksamheter med olika behov av en gemensam enskild väg. Olika verksamheter ställer olika högra krav på vilken standard en väg måste hålla för att vara ändamålsenlig. Vilken standard som bestäms utgör i slutändan en kostnadsfråga som berör alla delägare. De som inte är i behov av en bättre väg än vad de själva och anläggningsbeslutet kräver kan motsätta sig till att bli betalningsskyldiga till höga underhållskostnader som inte resulterar i någon nytta för deras del. Beroende på vad det är för typ av förvaltning, vilka regler för beslutsfattande som gäller och hur delägarkretsen ser ut kommer någon att tvingas använda en väg som inte lever upp till



en erforderlig standard, eller behöva stå för kostnader som inte genererar någon nytta, för den enskilde. I en del fall kan detta generera osämja som inte är nyttig grannar emellan och inte heller ur förvaltningssynpunkt.

Om ett anläggningsbeslut i stället varit mer utförligt hade inte situationen ovan kunnat uppstå. Ägarna till delägarfastigheterna hade varit bundna till att förvalta anläggningen till den standard och annan angiven beskaffenhet som föreskrivits. Mer precision i besluten hade ställt högre krav på förrättningslantmätaren som utformar skrivelserna, att förstå vad anläggningen har för syfte och vad den specifika vägen fyller för funktion för delägarfastigheterna. Detta skulle kunna innebära att det krävs mer utredningsarbete för förrättningslantmätaren för att klarlägga behovet av vägen och mer kunskap om den praktiska vägförvaltningen. Information om den befintliga väganläggningen kan med stor sannolikhet oftast inhämtas på de sammanträden som brukligt hålls med sakägare vid en anläggningsförrättning.

Kunskap om praktiska vägfrågor går med säkerhet att utbilda förrättningslantmätare om och erhålls den en gång krävs inga större ansträngningar för att upprätthålla förståelsen. Dessutom finns det goda handböcker utgivna av Skogsstyrelsen och Trafikverket till stöd vid behov. Går det att undvika osämja och att en god väghållning upprätthålls kan det vara värt en eventuell extra kostnad i samband med förrättningen. Vad som talar för ett mer utförligt beslut om beskaffenhet är att det ställs allt högre krav vad en väg ska klara av då transporter som trafikerar vägarna blir allt tyngre. Kraven på att upprätthålla en god standard på vägarna åläggs delägarkretsen som många gånger består av lekmän. Ett mer noggrant anläggningsbeslut hade underlättat deras arbete.

Det som talar emot mer reglerade beslut, vilket också framkommit genom intervjuerna, är att mer dynamiska beslut möjliggör att anpassa standarden och annan beskaffenhet på vägen till ändrade förhållanden. Det är rimligt att tro att behovet av en väg över tid inte är konstant och att det därför är svårt att vara mer utförlig i anläggningsbesluten. Dessutom kan det finnas tillgång till erforderlig kunskap inom delägarkretsen eller i dess närhet och att då reglera anläggningens beskaffenhet mer än nödvändigt förefaller verka onödigt.

Vilken typ av beslut som behöver utformas i varje enskild situation är ytterst förrättningslantmätarens sak att avgöra. Det tyder på att det krävs en stor erfarenhet och lyhördhet vid sammanträden och kontakt med sakägare för att förstå det mest gynnsamma beslut i varje enskilt fall. Även om dynamiska formuleringar är bra i ett visst hänseende bör det finnas en förväntad lägsta standard för att inte bara trygga rätten till väg, utan också rätten till en användbar väg. Utifrån en av intervjuerna föreslås att det i anläggningsbeslutet ska föreskrivas en lägsta standard för vägarna. På så vis finns det ett krav på vilket skick det går att förvänta sig att vägen ska vara i och önskar delägarkretsen att vägen sköts enligt en högre standard tillåter beslutet det. Standarden blir således reglerad och i viss mån flexibel på samma gång.

### 9.3.3 Ändrade förutsättningar

Beslut med precision ger inte bara fördelar. Genom intervjuerna framställs gemensamhetsanläggningar som svåra att på ett smidigt sätt anpassa till förändrade förhållanden. Visserligen finns det möjlighet till omprövning av gemensamhetsanläggningar enligt 35 § AL men villigheten att ansöka om detta verkar, utifrån intervjuerna, ibland vara begränsad. Anledning till detta kan vara tids- och kostnadsaspekten som en sådan förrättning innebär. I stället uppges det att lösningen bygger på avtal mellan de berörda för att reglera förändringen. En förändring kan vara att skogsbilvägnätet som ansluter till en gemensamhetsanläggning byggs ut och därmed utvidgas båtadsområdet. I ett sådant fall borde avtalen mestadels reglera hur kostnader för skötseln ska fördelas. Den nackdel som detta medför är att andelstalen för hela anläggningen i praktiken blir inaktuella och om det är en föreningsförvaltningsanläggning kan inte uttaxering ske av bidrag av de som nyttjar vägen genom avtal.

Anläggningen som sådan kan det också ställas andra krav på än vid förrättningstillfället beroende på förändrade verksamheter längs med vägen eller andra krav på anläggningen till följd av teknisk utveckling eller rationaliseringsåtgärder. Timmerbilar som blir tyngre och längre, personbilar som går på el och har en låg markfrigång för att minska energiåtgången eller autonoma traktorer som långsamt tar sig fram på transportvägar. Detta kan kräva uträtning av kurvor, större vändplaner, bättre avvattningsystem för att minska risken för vattenansamling och bildning av potthål samt fler mötesplatser. Mer dynamiska beslut kan möjligtvis skapa utrymme att parera något av de förändrade behoven utan att söka om omprövning. Rimligtvis ger dock ändrade verksamheter och annat behov av väg också ett behov av uppdatering av andelstal varpå en omprövning egentligen inte är en helt onödig åtgärd.

### 9.3.4 Tid och kostnad vid förrättning

Två faktorer som det inom detta arbete inte lagts ner mer utredningsarbete är den tid och de kostnader som en anläggningsförrättning hos Lantmäteriet innebär. Lantmäteriet är en aktör som agerar själv på marknaden för dessa typer av åtgärder och innehar därför en monopolställning. En marknad med konkurrens hade satt Lantmäteriets priser på prövning och skapat incitament till att korta ledtiderna för att vara en attraktiv leverantör av lantmäteritjänster. Lantmäteriet står dock för en oberoende myndighetsprövning av varje enskilt beslut vilket är viktigt för tilltron till det svenska fastighetssystemet. Vid ett par av intervjuerna framfördes åsikter om att det är viktigt att sänka både tidsåtgången och kostnaden för förrättningarna för att gemensamhetsanläggningar med ändamål väg skulle bli ett mer attraktivt sätt att ordna vägfrågan. Sådana önskemål är inte alls orimliga oavsett vilken vara eller tjänst som beställs och finns det sätt att genomföra en förrättning med minst lika god kvalitet som vid dagens system så bör det övervägas att vidta sådana åtgärder. Samtidigt finns det betydande vinster med hur systemet är utformat i dag. Prövningen görs av en oberoende myndighet och utredningsarbetet genomförs på ett beprövat sätt för att förhoppningsvis utmytna i välavvägda beslut. Fördelarna med processen är många, inte minst värdet av en säkrad rätt till väg samtidigt som vägghållaransvaret fördelas mellan fastigheterna

som har användning och nytta av vägen. Dessutom ger lagstiftningen långtgående möjligheter till att begära och driva in bidrag för kostnader som väghållningen orsakar. Sådana rättigheter kräver välutredda och välgrundade förrättningsbeslut.

Från intervjuerna framkommer också betydelsen av att se anläggningsförrättningen som något beständigt under många år. Även om utgiften kan bli betydande i samband med förrättningen fördelas kostnaden över hela den tiden gemensamhetsanläggningen fyller en funktion. Detta och hänvisningen till den omfattande reglering som ämnar verka förmånligt för delägarfastigheterna bör framhållas för att uppmuntra ansökningar för nybildning och omprövning av gemensamhetsanläggningar.

#### **9.4 Fördel med gemensamhetsanläggning**

Vad som framförts i alla intervjuer är att gemensamhetsanläggningen som system är en god grund i förvaltningen av enskilda vägar. Framför allt ses en fördel i att delägarfastigheterna blir bundna till det som beslutats i förrättningen och således är ägarbyten inte en faktor som medför osäkerhet i rättigheten till vägen. Den till gemensamhetsanläggningarna stödjande lagstiftningen framhålls också som fördelaktig, inte minst möjligheten till uttaxering av bidrag från medlemmarna, vilket det står om i avsnitt 5.4.4. Att prövningen görs av myndighet på rättvisa grunder är generellt viktigt för tillförlitligheten till systemet, vilket nämns under någon av intervjuerna.

#### **9.5 Andra sätt att få tillgång till väg**

Trots den fördel som en gemensamhetsanläggning ger förekommer det andra sätt att skapa rättigheter till att nyttja en väg. Av vad som framkommit från intervjuerna avtalar större skogsbolag mellan sig i vissa fall om att reglera vägstnader genom att ta ut avgifter. Avgifterna baseras på uttagen virkesvolym och den sträcka virket transporterats. Detta system liknar bestämmelserna om tillfälligt behov av väg och den slitageavgift som det föreskrivs om i 50 § AL. Det är rimligt att sättet att reglera avgifter fungerar bra för skogsbolagen med så konkreta beräkningsgrunder men det borde kräva viss tillit mellan ägaren och brukaren av vägen att rätt uppgifter redovisas. En mer allmän användningen av en sådan ordning, att en aktör bygger och äger vägen och de som vill använda den krävs på avgift är, innebär många svårigheter, inte minst att ägaren av vägen blir monopolist. Bolag emellan har incitament att hålla sig väl med varandra eftersom båda parter kan inneha rollen som ägare av en väg beroende på vilket område utnyttjandet sker. Mindre fastighetsägare har förmodligen inte något sådant förhållande. Dessutom blir administrationen mer betydande och kontrollerna mer svår genomförda om det är fler aktörer inblandade.

Vad som också skiljer sig från rena skogsbilvägar och många andra enskilda vägar är det inte finns någon möjlighet att erhålla statsbidrag för väghållningen. Därför kan kostnader för väghållningen vara betydande när vägen väl används men mindre där emellan. Det är då lämpligt att avgifter tas ut när skötseln behövs vilket gör att systemet borde vara av god funktion för ändamålet.

Ett annat sätt att ordna med vägförvaltningen är genom civilrättsliga avtal. Genom en av intervjuerna framkom att avtalet kan vara upprättat med syfte att efterlikna ett förrättningsbeslut med samma grunder för andelstalsfördelningen. Nackdelen är att det inte är ett myndighetsbeslut och därmed är reglerna i AL och SFL inte tillämpliga även om de delaktiga kan försöka förhålla sig efter dessa. Avtalet gäller inte mot ny ägare vilket gör att det är en svagare nyttjanderätt till väg. Det finns säkert en viss press på en ny fastighetsägare att ansluta sig till avtalet men det finns i dag mindre att förlora på att motsätta sig avtalet.

Innan en utförlig lagstiftning utformats fanns det en närmre kontakt mellan grannar, inte minst innan splittringen av bykärnorna som skedde under skiftesreformerna. Förutom att det då fanns mer gemensamma frågor inom byarna fanns det en social påtryckning av att foga sig till vad byastämman beslutade. Nu är gemenskapen mellan grannar mindre och så även beroendet och bundenheten till vad närboende har för åsikter om olika agerande. Således går det inte att förvänta sig att en nyinflyttad person finner tillräckligt med incitament till att avtala om väghållningen om personen inte måste. Därmed finns det alltid en osäkerhet kring hur väl civilrättsliga avtal fungerar i längden. Genom intervjuerna framgår ändå att sådana avtal används vilket är ett tecken på att det ännu fungerar på en del platser. En viss påtryckning finns om att det alternativ som erbjuds är att ansöka om förrättning och då uppstår det kostnader som inte en avtalsrättslig lösning genererar.

För vägar som fyller en sådan funktion att bidrag kan sökas krävs det i stort sett bara en underskrift av samtliga fastighetsägare längs med vägen för att erhålla ekonomiskt stöd. Visserligen förbinder sig personerna att förvalta vägen enligt vissa ställda krav men det behöver inte vara en ideell förening som tar på sig ansvaret. Därmed går det att förvalta en väg utan att engagera personer i en operativ styrelse och hålla årsmöten som en föreningsförvaltnings väg enligt SFL behöver. På vilket vis och av vem den faktiska skötseln av vägen genomförs har inte varit föremål för utredning inom detta arbete men det ställs inte några krav på full enighet likt en delägarförvaltnings gemensamhetsanläggning enligt SFL, om de åtgärder som vidtas.

### 9.6 Samordnad förvaltning

Sett till intervjuerna föredras huvudsakligen att det skapas fler små gemensamhetsanläggningar med en gemensam förening som står för förvaltningen hellre än att en stor gemensamhetsanläggning och förvaltande förening bildas. Anledningen anses vara att små gemensamhetsanläggningar ger större självbestämmande över de vägar som berör delägarna. Andelstalen gäller alltså då de vägsträckor som delägarna faktiskt använder och det måste ses som fullt naturligt att engagemanget för en anläggning är större om det finns en större chans att påverka skötseln. Å ena sidan ges det inget inflytande över andra närliggande vägar som hade varit fallet vid bildandet av en större gemensamhetsanläggning, å andra sidan finns det inget uppenbart intresse av ett sådant inflytande för en ägare till en delägarfastighet utan koppling till alla vägarna i systemet.

I avsnitt 5.4.6 gick det att läsa om att det finns bestämmelser i SFL om gemensam förvaltning av samfälligheter. Det framgår att en samordnad förvaltning leder till en något ökad administrativ börda då ekonomi och omröstning ska delas upp på de olika samfälligheterna och dess delägare. Därmed ökar arbetsbelastningen för styrelsen som också ska anpassa skötseln efter de olika gemensamhetsanläggningarnas behov. En fördel med en större förening som nämns under intervjuerna är att det kan bli lättare att på ett förmånligt vis anlita entreprenörer till olika åtgärder. Större upphandlingar kan vara åtråvärt och innebära en konkurrens mellan aktörer att erbjuda tjänsten till lägst kostnad. En annan fördel är att det kan vara ekonomiskt försvarbart att anlita eller anställa en person som ser till att den praktiska förvaltningen sköts i stället för att styrelsen ska betungas med det arbetet. Detsamma gäller för de administrativa arbetsuppgifterna med att föra ekonomin på ett korrekt sätt. Med den hjälp som detta kan innebära för en styrelse lindras arbetsbördan och gör det mer attraktivt för medlemmar att engagera sig i föreningen. Finns kompetensen och viljan inom styrelsen att själva sköta uppgifterna är ett alternativ att överväga om att besluta om arvode för nedlagt arbete. Detta skapar en större attraktivitet till styrelsearbetet, samtidigt som en förening med många anslutna gemensamhetsanläggningar har ett stort upptagningsområde och därmed fler medlemmar som kan tillsätta posterna i en styrelse.

## 9.7 Båtnadsområdets storlek

Utifrån intervjudelatagarnas erfarenheter är den gemensamma uppfattningen angående utformning att det beror på många olika faktorer, men om det finns något tydlig trend för båtnadsområdenas storleksförändring råder det delade meningar om. Helt klart är att hur förrätningarna utvecklar sig beror på yrkande från sakägare, även om förrättningslantmätarens funktion att vägleda och ställa frågor kan ge inverkan på vilka yrkanden som framställs. Beroende av detta avgör mycket vilka kunskaper och erfarenheter lantmätaren har för vilken utformning och vilka beslut som tas i samband med förrätningen. Mot den bakgrunden sker det säkerligen en förändring av bildade gemensamhetsanläggningar men inte i någon entydig utsträckning, vilket till viss del stöds av den genomförda utredningen. En av frågeställningarna i arbetet grundas till viss del, vilket även framkommer i någon av intervjuerna, att uppfattningen ibland är att båtnadsområden utvidgas. Vid omprövningsförrättningar kan detta också ske om exempelvis nybyggda skogsbilvägar ansluter till den gemensamma vägen. I ett sådant fall kan det bildas ett större båtnadsområde än den nybildningen som genomförts tidigare. Således skulle statistiken visa på att båtnadsområden blir allt större, vilket det till viss del gör. Nämnd anledning kan vara en del av förklaringen till att så är fallet.

## 9.8 Genomfartsgemensamhetsanläggning

Utgångspunkten bör vara att inte skapa onödigt stora gemensamhetsanläggningar vilket framgår ovan. Lämpligt är alltså att skapa en gemensamhetsanläggning per lokalväg för att erhålla övervägande positiva effekter. Ett vägsystem är dock sällan så enkelt att varje lokalväg ansluter till en allmän väg, utan många gånger måste flera enskilda vägar

passeras innan vägar med statligt ansvar nås. Nedan analyseras hur dessa förbindande transportvägar, fortsättningsvis kallade genomfartsgemensamhetsanläggningar, ska organiseras, hur de kan hanteras och för och nackdelar med de olika alternativen. Genomfartsgemensamhetsanläggningar har inte bara för ändamål att betjäna de som passerar från och till anslutande lokalvägar, utan om vägen utgör förbindelse mellan olika allmänna vägar kan allmänhet och näring också nyttja dessa genomfartsvägar såvida de hålls öppna. Det finns många gånger även fastigheter och boende längs med genomfartsvägarna som inte har någon nytta av de anslutande lokalvägarna.

### 9.8.1 Konstruerat exempel

Utgångspunkt när lokalvägar i ett område ansluter till en allmän väg: Fler mindre gemensamhetsanläggningar men en förening, se Figur 22.

Fördelar:

- Större upptagningsområde och därmed ökad möjlighet till att finna aktiva och kunniga styrelseledamöter.
- Stort inflytande för delägarfastigheterna till lokalvägarna.
- Kan finnas ekonomi till att anställa/anlita vägfogde som sköter den dagliga driften, inventerar och beställer åtgärder av entreprenör.
- Kan finnas ekonomi till att anlita konsult som sköter den ekonomiska administrationen.
- Vid ändrade förhållanden och omprövningar berörs bara sakägare längs med aktuell lokalväg.
- Möjlighet till att göra mer fördelaktiga upphandlingar då det är mer väg och större arbeten att förhandla om med en entreprenör.

Nackdelar:

- Separata kassor för alla gemensamhetsanläggningar vilket ger ett ökat administrativt arbete.
- Mer komplicerat att genomföra omröstning på föreningsstämmor.

	GA lokalväg
	GA genomfartsväg
	Allmän väg
	Båtnadsområde lokalväg
	Båtnadsområde genomfart

Figur 21 visar teckenförklaring till figurerna 22–25.



Figur 22 visar ett konstruerat exempel med tre gemensamhetsanläggningar som ansluter till en allmän väg.

Nedan följer fyra alternativ om det finns en genomfartsgemensamhetsanläggning i ett vägsystem. Utgångspunkt är alltså att en samordnad förvaltning mellan mindre gemensamhetsanläggningarna är att föredra enligt analys ovan.

1. Mindre separata gemensamhetsanläggningar för lokalvägarna och en gemensamhetsanläggning för genomfartsvägen, se Figur 23.

Fördelar:

- Båtnadsområde lokalvägarna: bara delägarfastigheter som nyttjar vägen får inflytande vilket kan ge positiva effekter för engagemangen kring vägen.
- Båtnadsområde genomfartsvägen: Alla delägarfastigheter ges rätt till väg och alla får inflytande motsvarande nytta och användning.

Nackdelar:

- Många kassor att hålla koll på vilket ökar den administrativa bördan.
- Omröstningar på föreningsstämmor blir mer komplicerade.
- Om ändrade förhållanden uppstår inom båtnadsområdet för någon av lokalvägarna krävs omprövning för både gemensamhetsanläggning för lokalvägen och för gemensamhetsanläggningen genomfartsvägen. Många sakägare blir berörda av de förändrade förhållandena och eventuella ut- och inträdesersättningar måste beräknas för båda anläggningarnas värde.



Figur 23 visar alternativet att skapa en gemensamhetsanläggning för genomfartsvägen där alla fastigheter i området blir delägarfastigheter.

2. En stor gemensamhetsanläggning för både lokalvägar och genomfartsvägar, se Figur 24.

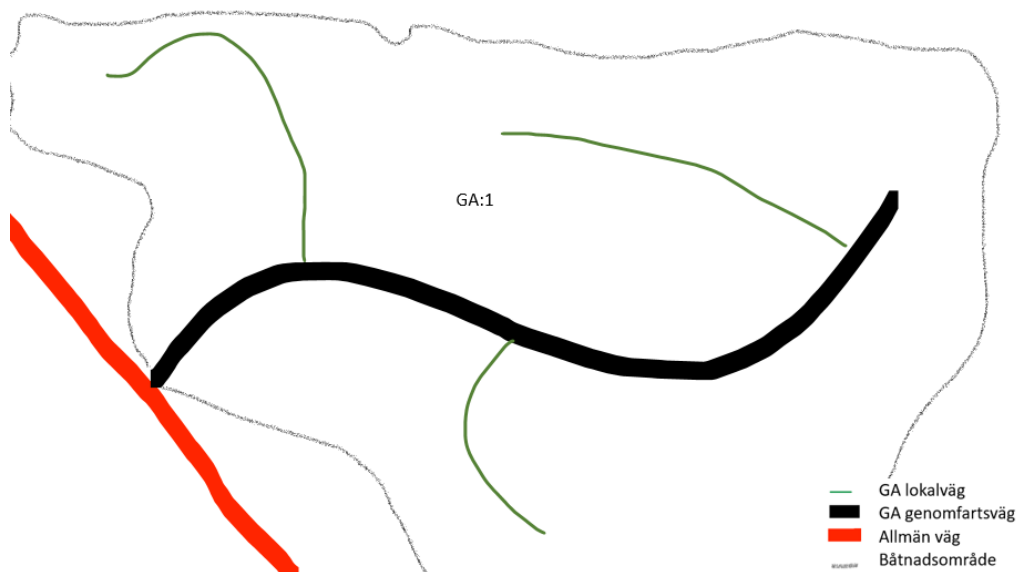
Fördelar:

- En gemensamhetsanläggning med en kassa ger mindre administrativ börda.
- Enklare att genomföra omröstningar vid föreningsstämma.
- Enbart en delägarkrets som blir berörd vid en omprövning.

Nackdelar:

- Mindre andelstal och minskat inflytande över sin lokala väg vilket kan ge negativa effekter på engagemanget för förvaltningen.
- Alla vägar inom båtnadsområdet utgör anläggningens värde och är således beräkningsgrund vid eventuella in- och utträdesersättningar.
- Risk att beslutet förfaller enligt 33 § 1 st. 2 p. AL om en anläggning inte är utförd inom utsatt tid. Alla delar av den stora anläggningen måste vara utförd till en sådan grad att syftet med anläggningen uppnås för att inte hela anläggningsbeslutet ska förfalla.





Figur 24 visar alternativet att bilda en stor gemensamhetsanläggning för alla vägar i området.

3. Gemensamhetsanläggningar för lokalvägarna och en separat gemensamhetsanläggning för genomfartsvägen, se Figur 25.

Fördelar:

- Ger ett större inflytande på den lokala vägen vilket kan vara positivt för engagemanget.
- Vid förändrade förhållanden inom något av båtnadsområdena är det ingen annan gemensamhetsanläggning som berörs av vid en omprövning.

Nackdelar:

- Många kassor att administrera.
- Mer komplicerade omröstningar vid föreningsstämmor.
- Delägarfastigheterna till lokalvägarna ges inget direkt inflytande över genomfartsvägen. Det finns möjligtvis mindre behov av inflytande om anläggningsbesluten utformas på ett sådant sätt att en erforderlig standard ska hållas. Är drift och underhåll bristfällig kan en medlem som ingår i delägarkretsen till en lokalvägsgemensamhetsanläggning påverka genom att rösta in andra personer eller arbeta för att sätta sig själv i styrelsen för föreningen. Går inte detta bör länsstyrelsen ges mandat att ingripa genom 31 § SFL. Av förarbetena framgår att det ska vara av väsentligt allmänt intresse för att länsstyrelsen ska kunna förordna om att fler styrelseledamöter ska utses. Eftersatt underhåll av en väg var förmodligen inte vad lagstiftaren hade i åtanke när rekvisitet togs in men det finns starka argument för att låta en eftersatt väg ingå i definitionen. En fungerande enskild väg är väsentlig för näringens

transporter till och från fastigheter, en förutsättning för turism och friluftsliv och också för möjligheten att leva, bo och verka på landsbygden. Finns det inget inflytande över förvaltningen, om det är genomfartsgemensamhetsanläggning som är eftersatt, är det av vikt att det finns detta alternativ till förfoganden i beskriven situation.

- Delägarfastigheterna till genomfartsvägen ges äganderätt till en anläggning som täcker mer än delägarfastigheternas behov. Således kan det bli en högre ersättning att erlægga vid in- eller utträde från genomfartsgemensamhetsanläggningen än om det bara hade varit en lokalväg som ingått i anläggningen.
- Det krävs att genomfartsvägen är förvaltd inom en gemensamhetsanläggning.
- Rätten att nyttja genomfartsvägen för delägarfastigheterna inom båtnadsområde för de lokala vägarna kan i dagsläget bara ges om det är en kortare vägsträcka och om det skäl som medger att det inte är bättre att ansluta delägarfastigheterna till genomfartsgemensamhetsanläggningen. Kostnaden för nyttjandet regleras genom slitageavgift. Detta framgår av 50a § AL.
- Nyttjanderätten ges enligt 50a § AL till den förening som förvaltar lokalvägen. Enligt förutsättningarna förvaltar samma förening också genomfartsgemensamhetsanläggningen vilket innebär att det kan bli en något konstig rättighetsupplåtelse. Trots detta borde föreningen vara en god aktör att förvalta samtliga gemensamhetsanläggningar då det finns ett helhetsansvar för vägsystemet i området.



Figur 25 visar ett alternativ där fastigheterna längs med gemensamhetsanläggning för lokalvägarna ges rätt att nyttja genomfartsgemensamhetsanläggningen genom 50a § AL.

#### 4. Sektionsindelning genom upprustningslängder

För att fördela kostnader för vägsträckor som är i sämre skick än vad som föreskrivits i beslutet men som ska förbättras är att skapa separata andelstalslängder för detta ändamål, se akt 2183-07/101:1, vilket är möjligt enligt 15 § AL. Detta kan liknas vid Figur 23 men stället för GA:1–3 finns sektion 1–3 inom samma konstruerade båtnadsområde och ingår i genomfartsgemensamhetsanläggningens båtnadsområde. Kostnaden för upprustningen av aktuell vägsträcka fördelas på delägarfastigheterna som är upptagna i den sektionsindelade andelstalslängden. Den efterföljande driftens genererade kostnader fördelas efter en annan andelstalslängd där samtliga delägarfastigheter till gemensamhetsanläggningen är representerade. Upprustningen bekostas bara av ägarna till de fastigheter som finns utmed en vägsträcka medan driften är gemensam och fördelas över alla delägarfastigheter oavsett var själva drifttågärden utförs.

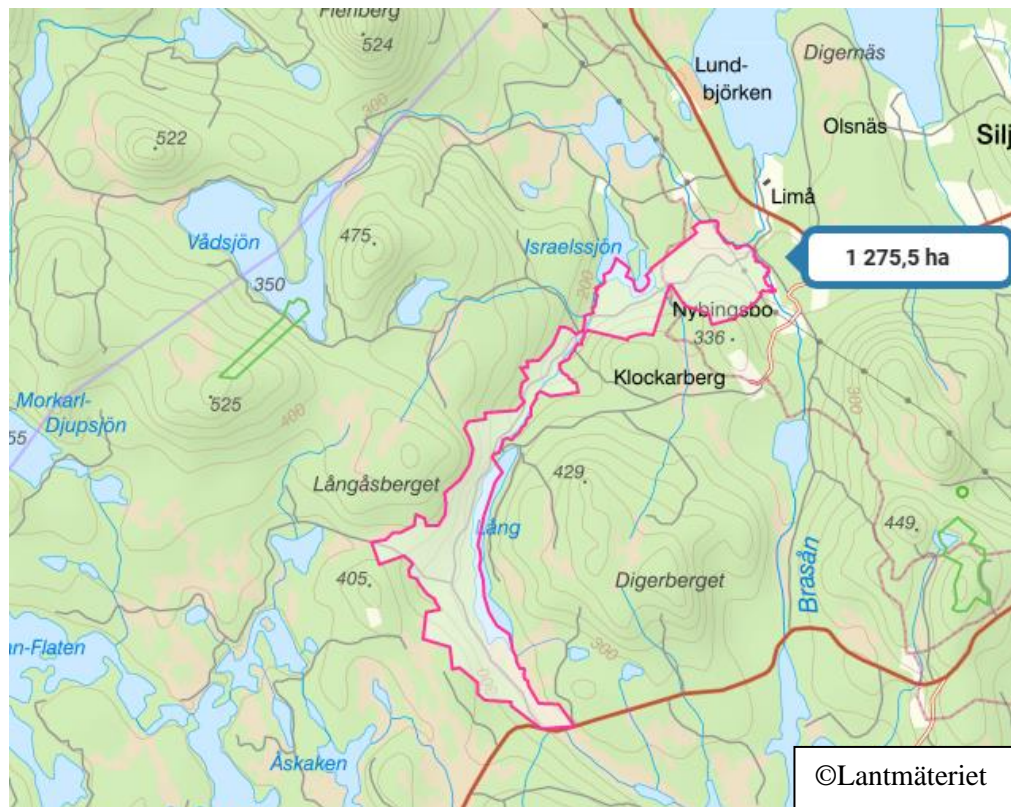
Fördelar:

- Kostnaden för upprustning av lokalväg ansvarar enbart de fastigheter som upptagits i den sektionsindelade andelstalslängden, alltså de som har nytta av att upprustningen sker.
- Ger ett rättvist intryck för resterande delägarkrets eftersom de inte belastas av kostnader som inte ger någon nytta.
- En kassa att administrera efter dess att upprustningen är utförd.
- Omröstning vid föreningsstämma gällande frågor om drift blir enklare.

Nackdelar:

- En stor anläggning att beräkna värde av vid in- och utträdesersättningar.
- En stor delägarkrets som blir sakägare vid eventuella omprövningar vilket kan orsaka en dyr och tidskrävande förrättning.

## 9.8.2 Exempel från verkligheten



Figur 26 visar ett område med en väg som skulle kunna vara en genomfartsgemensamhetsanläggning. Exemplet är taget från Leksands kommun akt 2029-3865. (Lantmäteriet, Min karta. 2022)

Vägen inom det markerade området tillhör Leksand Alvik ga:2 (akt 2029-3865). Till denna gemensamhetsanläggning finns cirka 300 delägarfastigheter anslutna, både inom det markerade området och utanför eftersom det finns andra gemensamhetsanläggningar som ansluter till Alvik ga:2. Alvik ga:2 är till viss del alltså en väg som används för transporter mellan andra gemensamhetsanläggningar och allmän väg. För att fastighetsägare utanför det ovan inritade området ska kunna ta sig till den allmänna vägen krävs att det finns en rätt till väg. Anslutning till gemensamhetsanläggningen är det alternativ som finns att tillgå idag för längre sträckor. För kortare sträckor kan en samfällighetsförening med hjälp av 50a § AL ges rätt att nytta annan väg, om det är lämpligare än att ansluta delägarfastigheterna även till den andra gemensamhetsanläggningen. I ett sådant fall betalas en årlig slitageavgift för den belastning och ökade kostnad som rättigheten innebär. En positiv aspekt med detta är att sakägarkretsen blir mindre och längd för anläggningen kortare för båda gemensamhetsanläggningarna. Detta resulterar i enklare processer vid eventuell omprövning eller annan förrättningsåtgärd då färre sakägare behöver kallas till sammanträde och eventuella ersättningsuträkningar för anläggningens värde bli mindre

komplex. En sådan ordning gör också att fastigheter inte behöver vara delägare i så många gemensamhetsanläggningar och det krävs då inte att dessa bevakar sin rätt i diverse frågor.

I ett område där det finns en genomfartsgemensamhetsanläggning, som det är för många, innebär dels delägarskap i gemensamhetsanläggningen för den lokala vägen, dels delägarskap i gemensamhetsanläggningen för genomfarten. Vid förändrade förhållanden kring den lokala vägen blir omprövning aktuell för båda gemensamhetsanläggningarna. Således ska det hållas sammanträde med samtliga sakägare för båda gemensamhetsanläggningar där en del av sakägarkretsen är densamma.

Att införliva lokalvägen i genomfartsgemensamhetsanläggningen skapar behov av bara ett sammanträde vid en omprövning. Detta sker på bekostnad att det blir mer avancerade uträkningar för att klarlägga anläggningens värde vid eventuellt in- eller utträde. Mindre gemensamhetsanläggningar har som tidigare framfört också förvaltningsmässiga fördelar då det går att förvänta ett större engagemang för de lokala vägarna om det ges ett högre andelstal och där med ett större inflytande på förvaltningen.

Det ovan framförda skulle alltså innebära att det finns fördelar med att utöka tillämpningsområdet för 50a § AL till dessa typer av vägar för att förenkla förvaltningen av det enskilda vägnätet. Den största nackdelen borde vara de administrativa utmaningar som systemet innebär med fördelning av driftkostnader mellan olika gemensamhetsanläggningars kassor samt överföringen av slitageavgift mellan kassor som en och samma förening ansvarar för. Den stora fördelen är att det avsevärt förenklar omprövningen av de då mindre gemensamhetsanläggningarna.

Vad som kan förstås av Trafikverkets bidragssystem och kategorisering av olika typer av vägar, kan en genomfartsväg klassas som typ B, det vill säga en väg med anslutande lokalvägar. Det krävs att det finns permanentboende längs lokalvägarna för att bidrag ska vara aktuellt och då utgår, med dagens bestämmelser, 30% i driftbidrag. Vad som föranleder en så pass låg andel är inte utrett men det kan sägas att dessa vägar borde vara minst lika viktiga som lokalvägarna då alla transporter till lokalvägarna går via dessa uppsamlingsvägar. Till lokalvägar utgår 60% i driftbidrag. Kan vägen däremot användas som genomfartsväg mellan allmänna vägar är systemet betydligt generösare. Även om det ställs krav på att trafiken per dygn och år ska uppgå till viss nivå anses att staten ska stå för 80% av de årliga driftskostnaderna. Detta verkar rimligt om det är betydande trafik orsakad av andra än de som bor längs med vägen. För vägar viktiga för näringen eller turism kan kategori F bli aktuell och då utgår 60% i årligt driftbidrag. De krav som ställs för viss trafikmängd för att uppnå status som kategori F borde innebära att få skogsbilvägar kan ges rätt till bidrag.

Det kan konstateras att det finns mindre möjligheter att få ut bidrag till vägar inom områden som präglas av skogs- och fritidshusfastigheter. Detta innebär att näringen och ägare till fritidshus får stå för kostnaden för drift och underhåll av vägarna i mindre

befolkade delar av landet. För möjligheten att driva verksamheter och bo på landsbygden kan detta vara ett bekymmer som löses med att minska på slitaget genom att bomma vägarna och hindra allmän trafik från att ta sig fram. Detta samtidigt som det finns en förväntan från allmänheten genom allemansrätten att vägar ska vara tillgängliga för turism och friluftsliv. I intervjuerna påpekades också att framtidens klimatförändringar med förväntade större regnmängder försvårar väghållningen än mer. Det kan således finnas anledning för ansvariga att se över den stöttning som ges för de vägar som inte förvaltas och till fullo bekostas genom statliga myndigheter. Där inkluderas råd och vägledning i praktisk vägförvaltning och ekonomisk uppbackning från främst Trafikverket för åtgärder som innebär att framtidens utmaningar kan mötas på ett bra sätt.

### **9.8.3 Andelstalslängden som ett mer levande dokument**

I de fall en omprövning sker av en gemensamhetsanläggning för en lokalväg och nya andelstal beräknas berörs också genomfartsvägen av de förändrade förhållandena. En genomfartsväg borde i de flesta fall företrädas av en förening, vilken förutsatts efter tidigare diskussioner vara densamma som förvaltar lokalvägens gemensamhetsanläggning. Därmed har styrelsen möjlighet att i vissa frågor företräda delägarna till genomfartsvägens gemensamhetsanläggning. Eftersom genomfartsvägen har ett större båtnadsområde borde andelstalsfördelningen påverkas mindre för genomfartsvägens gemensamhetsanläggning än lokalvägens gemensamhetsanläggning. Om förändringen är minimal borde det vara få som har en negativ inställning till förändringen och den kan således genomföras utan att kalla till sammanträde. Föreningen kan förutsättas vara en aktör som bevakar delägarnas intresse i sådana frågor men det krävs utvidgning av 35 § 3 st. AL för att det ska vara möjligt. Sammanträde är däremot aktuellt för lokalvägens gemensamhetsanläggning då frågan i denna delägarkrets borde få större påverkan än för genomfartsgemensamhetsanläggningens delägare.

Andelstalslängder som finns idag är en gång beslutade men det sker sedan förändringar som inverkar på dess fördelning och giltighet. Det skulle vara en fördel för föreningar om andelstalslängden hålls uppdaterad vid nyanslutningar eller överenskommelser om ändrade andelstal efter förändrat nyttjande. Också fördelning av andelstal mellan fastigheter via andra fastighetsbildningsförrättningar har det i intervjuer efterfrågats om förändringen kunde uppdateras i en digital andelstalslängd. Styrelsen för en förening och delägare vid delägarförvaltd gemensamhetsanläggning behöver ha tillgång till dessa andelstalsserier för att kunna sköta omröstningar och uttaxeringar. Förändras de digitala andelstalsserierna vid en åtgärd bör detta aviseras till styrelsen. Detta får då ses som beslut om nya andelstal och kan då överklagas likt andra myndighetsbeslut. En sådan ordning hade inneburit administrativa förenklingar för föreningar också vid omprövningar av gemensamhetsanläggningar som indirekt berör en genomfartsgemensamhetsanläggning.

## 9.9 Förslag på vidare studier

Ämnet för arbetet berör många och är en viktig del i en välfungerande landsbygd. För att utreda hur olika typer av förvaltningar i praktiken fungerar och vilken inställning fastighetsägare har till vägfrågan kunde en kvalitativ studie genomförts där olika områden med enskilda vägar granskats. En förståelse för i vilka situationer vilken typ av förvaltning fungerar hade ökat möjligheten till att skapa bra förutsättningar för en god väghållning. Detta arbete saknar också studier av enskilda vägorganisationer och således hade en sådan inriktning kompletterat det som framkommit här. För att stödja nyskapade gemensamhetsanläggningar är en studie av föreningars framgångsfaktorer också intressant att utreda mer om. Arbetet kunde svarat på vad det finns för misstag en förening kan undvika och vilka åtgärder som bör vidtas för att uppnå en välfungerande förvaltning. Alltså helt enkelt en skrift om grundläggande förutsättningar och framgångsfaktorer för en samfällighetsförening.

För de som är mer intresserade av ekonomi kunde en framställning av föreningars kassahantering granskats. Frågeställningarna kunde behandlat vad det finns för svårigheter ur denna aspekt, med vilka metoder gemensamma kostnader fördelas, vilken kompetens det krävs av en kassör och utmaningarna med att anlita externa konsulter med tanke på eventuella upphandlingsregler.

En annan fråga kopplat till ekonomi är vem som ska bekosta enskilda vägars tillgänglighet för allmänheten i olika syften. För att främja smarta vägval samt turism och friluftsliv är det viktigt att vägar hålls öppna, men vem bekostar den belastning som detta genererar? Ska vägar kunna hållas öppna kan det behövas mer stöd av statliga myndigheter, om det inte finns andra möjligheter att begära in avgifter av trafikerande fordon.

För de mer vägtekniska frågorna kunde en utredning av upprustningsbehov och krävd vägstandard vara intressant att följa. Klimatet kan innebära nya svårigheter med vattenhantering och minskad tid med vinterväglag och tjäle. Kunskaper om hur vägnätet ska rustas för att klara av utmaningarna och i vilka områden den största problematiken finns behövs för att möta nya behov och förutsättningar.

## 10 Slutsats

Här följer slutsatser som svarar på de frågeställningar och det syfte som ställts upp för arbetet.

### 10.1 Frågeställningar

#### 10.1.1 Problem med gemensamhetsanläggningar

De svårigheter och problem som av intervjudeltagarna ansetts störst berör tillsättandet av poster i styrelsen för föreningsförvaldade gemensamhetsanläggningar, anläggningsbeslutens utformning och innehåll, samt tid och kostnad för att genomföra lantmåteriförrättningar.

#### 10.1.2 Storlek på båtadsområden

Det finns en trend som tyder på att fler gemensamhetsanläggningar bildas med större båtadsområde. Detta är åtminstone vad som framkommer av utredningen som också visar att det togs mer än 50% fler anläggningsbeslut för nybildande och omprövade gemensamhetsanläggningar 2019 än 2010 i de sex nordligaste länen. Utifrån det material som arbetats igenom och presenterats finns det alltså tendenser till att kunna dra slutsatser om gemensamhetsanläggningar med ändamål väg, som inte utgörs av tomtbildning eller finns inom ett kvarter, blivit större mellan referensåren. Slutsatsen gäller även för de gemensamhetsanläggningar med delägarfastigheter som utgörs av mestadels skogsfastigheter och fritidshusfastigheter. För att utreda om det finns någon tydlig och definitiv trend kan det finnas behov av en mer omfattande granskning av fler förrättningar som sträcker sig över en längre sammanhängande tidsperiod.

#### 10.1.3 Förenklingar för förvaltningen

För att underlätta tillsättandet av styrelser där detta är ett problem förordas att förvaltningen av gemensamhetsanläggningar samlas inom en förening, vilket det finns bestämmelser om i SFL. Även om vissa administrativa arbetsuppgifter ökar kan det finnas ekonomi till att anlita en konsult som ordnar med detta, för att inte arbetsbelastningen på styrelsen ska bli avskräckande i jakten på engagerade styrelseledamöter. Ett alternativ är att arvodera styrelsemedlemmar om arbete utförs internt.

Anläggningsbeslut som är vagt utformade kring standard kan, enligt vad som framkommit i intervjuerna, orsaka osämja eftersom olika delägarfastigheter har olika krav på vilket skick som vägen ska hålla för att nå ändamålsenlighet ut efter den verksamhet som bedrivs på fastigheterna. Samtidigt efterfrågas dynamik i anläggningsbesluten för att utan omprövning kunna hantera förändrade förutsättningar. Med detta ställs det höga krav på förrättningslantmätaren att utforma välgrundade anläggningsbeslut med förankring i vad som efterfrågas av delägarkretsen. Rådet som



ges, vilket ligger i linje med ovan nämnda om en gemensam förening, är att utforma beslut som är enkla att förhålla sig till.

Tid och kostnad är en aspekt som fått ett mindre utrymme i detta arbete. Det som ändå framkommit under intervjuerna är att processen förenklas om ägarna till delägarfastigheterna är överens om åtgärden vid ansökan. Därmed uppmanas de som bor längs med vägar att söka om förrättning innan osämja uppstår och även om det kan anses vara en stor utgift för att ordna med något som redan fungerar, finns betydande vinster med det till gemensamhetsanläggningar stödjande regelverket. Utgiften är dessutom en kostnad som fördelas över många år efter genomförd förrättning.

Det kan vara lämpligt att öppna upp för vidare tillämpning av 50a § AL för att inte behöva skapa stora delägarkretsar till genomfartsgemensamhetsanläggningar med de problem som det medför. Införandet av digitala andelstalslängder hade förenklat och gjort fördelningen mer lättillgänglig och tydlig både vid förrättningar och i samband med förvaltningen.

Om sakägare har för avsikt att bilda mindre gemensamhetsanläggningar är det avgörande för att yrkanden om detta också framställs. Även om lantmätarens erfarenheter och kunskaper inverkar för slutresultatet är det sakägarna som styr vilken typ av gemensamhetsanläggning det är som bildas.

### **10.2 Syfte**

I grunden finns det en enighet hos de fem som intervjuats om att systemet med gemensamhetsanläggningar är en bra förvaltningsform med ett uppbyggt regelverk som fyller en god funktion. Genom studierna av AL och SFL kan konstateras att det finns bestämmelser som hanterar frågorna om förvaltning av gemensamma vägar på ett i många hänseenden ändamålsenligt sätt. Några avgörande förändringar för hur gemensamhetsanläggningar utformas, med avseende på båtnadsområdets storlek, finns heller inte. Därmed finns det inget behov av att arbeta fram andra sätt att förvalta enskilda vägar utan i stället bör den befintliga förvaltningsformen gemensamhetsanläggning utvecklas.

## Referenser

### Offentliga tryck

Prop. 1973:160. *Anläggningslagen m. m.*

Prop. 1988/89:77. *Om ändringar i fastighetsbildningslagen (1970:988) m. m.*

Prop. 1991/92:127. *Om ändringar i fastighetsbildningslagen (1970:988) m. m.*

Prop. 1996/97:92. *Enskilda vägar.*

Prop. 2008/09:91. *Ägarlägenheter.*

Prop. 2014/15:71. *Förenklingar i anläggningslagen.*

Prop. 2021/22:122. *Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar.*

### Examensarbeten

Bergkvist, S. & Runge, J. (2017). *Allmänna och enskilda vägar – Väghållaransvar utanför detaljplanlagt område*. Trollhättan: Institutionen för ingenjörsvetenskap, Högskolan Väst.

Gezelius, M. (2020). *Närs slutar allmän väg? Samhällsutvecklingens konsekvenser för samfälligheten som förvaltningsform*. Falun: Högskolan Dalarna.

Johansson, V. (2016). *Lagen om förvaltning av samfälligheter Problem med lagens praktiska tillämpning och förslag till förbättringar*. Gävle: Avdelningen för industriell utveckling, IT och samhällsbyggnad, Högskolan i Gävle.

Jonsson, E. (2019). *Bristfälligt formulerade anläggningsbeslut för gemensamhetsanläggningar med ändamålet väg*. Gävle: Avdelningen för industriell utveckling, IT och samhällsbyggnad, Högskolan i Gävle.

Ohlsson, J. (2012). *Stora gemensamhetsanläggningar*. Lund: Institutionen för teknik och samhälle, LTH.

### Litteratur

Blomkvist, P. (2010). *Om förvaltning av gemensamma resurser: Enskild väghållning och allmänningens dilemma i svensk historia 1200–2010*. Stockholm: Avdelningen för industriell dynamik, KTH. ISBN 978-91-7415-698-0

Ekbäck, P. (2016). *Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar Särskilt om anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter*. Tredje upplagan. Stockholm: KTH. ISBN 978-91-85783-67-0

Tjora, A. (2012). *Från nyfikenhet till systematisk kunskap Kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur AB. ISBN 978-91-44-07768-0

### **Rättsfall**

MÖD F 6960-16 2018-01-17

Svea HovR Ö 4350/92 (LM ref 93:6) 1993-02-16

### **Myndighetspublikationer**

Skogsstyrelsen (2011). *Anvisningar för projektering och byggande av skogsbilvägar klass 3 och 4*. Version 2011-01-01.

Lantmäteriet. (2022). *Handbok AL*. Version 2022-02-11.

Trafikverket. (2020). *Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar*. Publikation 2020:089. Borlänge: Trafikverket.

Vägverket (2001). *Statsbidrag till enskild väghållning Handbok*. Publikation 2001:36.

### **Elektroniska källor**

Lantmäteriet (u.å.). *Lantmäteriets arkiv*. <https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/Historiska-kartor/Arkiven-som-ingar/Lantmateriets-arkiv/#faq=72b5> [Hämtad 2022-01-25]

Skatteverket (u.å.). *Skatt på vägtrafik*. <https://www.skatteverket.se/omoss/varverksamhet/statistikochhistorik/punktskatter/skattpavagtrafik.4.3152d9ac158968eb8fd24de.html> [Hämtad 2022-02-02]

Skogskunskap (2021a). *Skogsbilvägar och andra enskilda vägar*. <https://www.skogskunskap.se/vagar-i-skogen/om-skogsbilvagar/skogsbilvagar-och-andra-enskilda-vagar/> [Hämtad 2022-02-08]

Skogskunskap (2021b). *Väglklasser i skogen*. <https://www.skogskunskap.se/vagar-i-skogen/om-skogsbilvagar/skogsbilvagar-och-andra-enskilda-vagar/vagklasser-i-skogen/> [Hämtad 2022-02-09]

Trafikverket. (u.å.). *Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar*. <https://trafikverket.ineko.se/se/handbok-projektering-och-byggande-av-enskilda-v%C3%A4gar> [Hämtad 2022-02-18]

Trafikverket (2020). *Vägkategori A-F*. <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Vagkategori-A-F/> [Hämtad 2022-02-08]

Trafikverket (2021a). *Bidragsmodell årligt driftbidrag*. <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Arligt-driftbidrag/> [Hämtad 2022-02-09]

Trafikverket (2021b). *Bidragsnivåer för enskilda vägar*. <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/ansok-om-bidrag-for-enskild-vagar/Gallande-bidragsnivaer/> [Hämtad 2022-02-08]

Trafikverket (2022). *Enskilda vägar*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Enskilda-vagar/> [Hämtad 2022-02-08]

### **Mejlkontakt**

Ericsson, A-L. (2022). Planerare nationellt Nationell samordning enskild väghållning, Trafikverket. 2022-02-16.

### **Figurer**

Utdrag från förrättningsbeslut hänvisas i figurbeskrivning kommun, år och aktnummer.

Kartbild från Lantmäteriets karttjänst Min karta hänvisas i figurbeskrivningen som (Lantmäteriet, Min karta. 2022)

### **Bilaga 1**

Överenskommelsen kan hittas på Trafikverkets hemsida under ”Blanketter och mallar som tillhör styrande dokument” i mappen ”Enskilda vägar”. Sidan uppdaterad 2022-01-05. <https://www.trafikverket.se/tjanster/publikationer-och-styrande-dokument/trafikverkets-styrande-dokument/blanketter-och-mallar-tillhorande-styrande-dokument/> Länk direkt till mallen nås via <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafikverket.se%2Fglobalassets%2Fdokument%2Fmallar-och-styrande-dokument%2Fenskilda-vagar%2Ftmall-1303-overenskommelse-mellan-samtliga-fastighetsagare.docx&wdOrigin=BROWSELINK> [Hämtad 2022-03-18]

## Bilaga 1 Mall överenskommelse för bidrag



Blankett-id: TMALL 1303

Ansökan skickas till:  
Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Enskilda vägar  
Box 810  
751 25 Borlänge

1 (2)

### Överenskommelse mellan samtliga fastighetsägare

Obligatorisk bilaga för enskild väg som saknar förrättning registrerad hos Lantmäteriet (frivillig vägorganisation). Bilagan ska bifogas ansökan om årligt statsbidrag för ny väg samt även till vägdeklaration för väg med statsbidrag.

Mellan delägare av nedan enskilda väg har följande överenskommelse upprättats beträffande vägens underhåll samt eventuell upprustning.

Vi förbinder oss:

- att underhålla vägen i godtagbar standard samt följa Trafikverkets anvisningar för erhållande av statsbidrag
- att gemensamt svara för att de drift och underhållsarbeten som föreskrivs av Trafikverkets region utförs
- att om någon av de i överenskommelsen berörda fastigheterna skulle övergå till annan person, ska vägsammanslutningen omedelbart arbeta för att den nye ägaren ska överta motsvarande förpliktelser och skicka in en ny överenskommelse till Trafikverket.

Samtliga delägare ska underteckna överenskommelsen.

#### Väghållare och väguppgifter

Väghållare	Organisationsnummer/personnummer

Vägnummer (ej vid nyintag av väg)	Län	Kommun

## Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar



Blankett-id: IMALL 1303

Ansökan skickas till:  
Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Enskilda vägar  
Box 810  
781 28 Borlänge

2 (2)

Fastighetsbeteckning	Underskrift	Namnförtydligande

Uppgiftslämnare intygar att ovanstående uppgifter stämmer

Ort och Datum: \_\_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_

Namnförtydligande: \_\_\_\_\_

IMALL 1303 Blankett 1.0

Överenskommelse mellan samtliga fastighetsägare

## Bilaga 2 Förrättningsakter

### 2010

(Län) Akt nr.	Kommun	Namn	Förvaltning
Norrbotten			
2581-09/123	Piteå	Porsnäs ga:18	Ej angivet i fastighetsregistret
2581-10/13	Piteå	Sjulsmark ga:7	Smalbyvägens samfällighetsförening
2514-09/9	Kalix	Björkfors ga:5	Stormyrbergsvägens samfällighetsförening
2505-10/31	Arvidsjaur	Sandträsk ga:4	Södra Sandträskvägens samfällighetsförening
2510-09/33	Jokkmokk	Kåpponis ga:2	Kåpponis väg samfällighetsförening
2513-10/23	Överkalix	Vännäs ga:3	Kalixälvvägens samfällighetsförening
Västerbotten			
2401-09/27	Nordmaling	Håknäs ga:8	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-09/27	Nordmaling	Håknäs ga:9	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-09/27	Nordmaling	Håknäs ga:10	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-09/26	Nordmaling (Örnsköldsvik)	Ava ga:16	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-09/26	Nordmaling (Örnsköldsvik)	Ava ga:17	Stridbäcksvägens samfällighetsförening
2401-09/26	Nordmaling (Örnsköldsvik)	Ava ga:18	Ej angivet i fastighetsregistret
2421-09/77	Storuman	Barsele ga:4	Ej angivet i fastighetsregistret
2421-09/77	Storuman	Barsele ga:5	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-10/3	Nordmaling	Lotten ga:19	Börsholmens samfällighetsförening
2482k-80/10	Skellefteå	Hedensbyn ga:9	Kågnäsvägens samfällighetsförening
2482K-77/10	Skellefteå	Byske-Avan ga:16	Buskö sundets samfällighetsförening
2482K-77/10	Skellefteå	Byske-Avan ga:17	Buskö sundets samfällighetsförening
2401-10/13	Nordmaling	Lögdeå ga:12	Brännövikens samfällighetsförening
2401-10/13	Nordmaling	Lögdeå ga:13	Brännövikens samfällighetsförening
2401-10/16	Nordmaling	Lögdeå ga:11	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-10/16	Nordmaling	Mo ga:6	Ej angivet i fastighetsregistret
2480K-10/65	Umeå	Anumark ga:1	Anumark-Innertavle vägsamfällighet
2401-10/18	Nordmaling	Håknäs ga:11	Håknäs-strannas samfällighetsförening
2480K-10/196	Umeå	Hörneå ga:3	Hörneå Vägsamfällighetsförening
2409-10/13	Robertfors	Åmarken ga:1	Åmarkens samfällighetsförening

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2480K-10/181	Umeå	Sörmjöle ga:22	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-09/28	Nordmaling	Långed ga:3	Lucken-Håknäsbackens samfällighetsförening
2401-09/28	Nordmaling	Håknäs ga:12	Ej angivet i fastighetsregistret
2401-09/28	Nordmaling	Håknäs ga:13	Östra banvägens samfällighetsförening
2480K-10/213	Umeå	Obbola ga:15	Mölle-Lövholmens vägsamfällighet
2482K-16/10	Skellefteå	Bureå ga:18	Burövägens samfällighetsförening
2482K-16/10	Skellefteå	Bureå ga:19	Burövägens samfällighetsförening
Jämtland			
2309-08/64	Krokom	Kaxås ga:7	Ej angivet i fastighetsregistret
2303-09/21	Ragunda	Ammer ga:3	Bräntbergets samfällighetsförening
2303-10/2	Ragunda	Skyttmon ga:2	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-09/74	Härjedalen	Vemdalens kyrkby ga:5	Näsvallsvägens samfällighetsförening
2326-08/28	Berg	Mo ga:1	Mo-Lillbörtnans vägsamfällighet
2326-08/28	Berg	Galhammar ga:4	Mo-Lillbörtnans vägsamfällighet
2303-10/6	Ragunda	Ammer ga:4	Gammelbodvägens samfällighetsförening
2380K-2010/62	Östersund	Marieby-Bye ga:1	By vägsamfällighet
2321-10/88	Åre	Åre Krok ga:1	Ej angivet i fastighetsregistret
2321-10/83	Åre	Hallen ga:5	Hallgatans samfällighetsförening
2361-09/132	Härjedalen	Glöte ga:8	Dravagens samfällighetsförening
2326-10/16	Berg	Hackåsen ga:1	Kämpdalens-Hackåsens samfällighetsförening
2326-10/16	Berg	Kämpdalens ga:1	Kämpdalens-Hackåsens samfällighetsförening
Västernorrland			
2284K-09/501	Örnsköldsvik	Norrvåge ga:8	Munkuddens vägsamfällighetsförening
2281K-F-4004	Sundsvall	Målås ga:1	Målås enskilda vägsamfällighet
2281K-F-4249	Sundsvall	Söderåsen ga:2	Söderåsen - Gisselåsens samfällighetsförening
2281K-F-4003	Sundsvall	Micksäter ga:2	Indals kyrkbys vägsamfällighet
2281K-F-4231	Sundsvall	Klingsta ga:4	Medskogsvägens samfällighetsförening
2280-07/50	Härnösand	Sanna ga:1	Sanna-Lungö samfällighetsförening
2284K-09/110	Örnsköldsvik	Godmersta ga:2	Degermyrsvägens samfällighetsförening
2284K-09/110	Örnsköldsvik	Önska ga:8	Ej angivet i fastighetsregistret
2260-09/35	Ånge	Ånge ga:7	Gammelbodavägens vägsamfällighet
2282-09/127	Kramfors	Solum ga:5	Solum-Djuped samfällighetsförening
2282-09/127	Kramfors	Solum ga:6	Solum-Djuped samfällighetsförening
2282-09/127	Kramfors	Utnäs ga:4	Utnäs-Styrnäsårdens samfällighetsförening
2282-09/127	Kramfors	Solum ga:3	Solum-Djuped samfällighetsförening
2283-09/93	Sollefteå	Törsta ga:3	Offer-Kalknäs samfällighetsförening



Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2283-09/93	Sollefteå	Kalknäs ga:4	Offer-Kalknäs samfällighetsförening
2283-09/93	Sollefteå	Kalknäs ga:5	Offer-Kalknäs samfällighetsförening
2284-09/82	Örnsköldsvik	Sunnansjö ga:2	Jämtborgsvägens samfällighetsförening
2262-09/35	Timrå	Stravre ga:5	Stavre samfällighetsförening
2281K-F-4348	Sundsvall	Lillro ga:1	Kabelvägens samfällighetsförening
2284K-09/95	Örnsköldsvik	Orrvik ga:1	Tubvägens samfällighetsförening
2284K-09/78	Örnsköldsvik	Drömme ga:2	Bäckavägen 2s samfällighetsförening
2284K-09/79	Örnsköldsvik	Orrvik ga:2	Tubvägens samfällighetsförening
2283-10/34	Sollefteå	Tunåsen ga:2	Tunåsens samfällighetsförening
2281K-F-4350	Sundsvall	Västeråsen ga:1	Västeråsens samfällighetsförening
2280-09/34	Härnösand	Tjärnsjö ga:1	Tjärnsjö vägsamfällighet
2281K-F-4468	Sundsvall	Hov ga:2	Mellanvägens samfällighetsförening
2282-09/85	Kramfors	Rävsön ga:1	Norra Räfsöns vägsamfällighet
2284K-10/168	Örnsköldsvik	Sörtjärn ga:1	Fors-Sörtjärns vägsamfällighet
Gävleborg			
2101-09/8	Ockelbo	Vi ga:7	Åbrons samfällighetsförening
2181K-09/83	Sandviken	Storgölen ga:1	Storgölens samfällighetsförening
2183-08/53	Bollnäs, Söderhamn	Höle ga:12	Rengsjö Norra samfällighetsförening
2183-08/53	Bollnäs, Söderhamn	Höle ga:13	Rengsjö Norra samfällighetsförening
2181K-09/69	Sandviken	Norrberg ga:5	Styttinggatans vägsamfällighet
2180K-25609	Gävle	Säljemars ga:3	Säljemars samfällighetsförening
2181k-09/30	Sandviken	Hammarby ga:4	Sotaskär-Hammarby samfällighetsförening
2180K-25606	Gävle	Ålbo ga:3	Midsommarbackens samfällighetsförening
2183-09/7	Bollnäs, Söderhamn	Gäversta ga:1	Blåblicka samfällighetsförening
2181K-10/43	Sandviken	Näs ga:5	Näs Östra samfällighetsförening
2184-10/69	Hudiksvall	Njutångerst Kyrkby ga:4	Kyrkbyn-Kvavtjärs vägsamfällighet
2184-10/33	Hudiksvall	Njutångers-Boda ga:2	Ej angivet i fastighetsregistret
2184-10/33	Hudiksvall	Njutångers-Boda ga:3	Ej angivet i fastighetsregistret
2182-10/41	Söderhamn	Sörljusne ga:10	Långboda samfällighetsförening
2181K-09/26	Sandviken	Ulriksdal ga:3	Ulriksdals samfällighetsförening
2181K-10/9	Sandviken	Balsta ga:1	Bysjövägens samfällighetsförening
2132-10/47	Nordanstig	Lönnånger ga:2	Skatuddens samfällighetsförening

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2101-10/13	Ockelbo	Östby ga:6	ÖMG-vägars samfällighetsförening
Dalarna			
2082-1223	Hedemora, Säter	Yttre Heden ga:3	Yttre Heden vägsamfällighet
2080-4164	Falun, Rättvik	Enviksbyn ga:7	Grejsans vägsamfällighet
2080-4164	Falun, Rättvik	Enviksbyn ga:12	Grejsans vägsamfällighet
2080-4164	Falun, Rättvik	Enviksbyn ga:13	Grejsans vägsamfällighet
2080-4164	Falun, Rättvik	Enviksbyn ga:14	Grejsans vägsamfällighet
2080-4204	Falun	Enviksbyn ga:11	Stora Draggens samfällighetsförening
2081-2481	Borlänge	Söpnarby ga:1	Backnorans samfällighetsförening
2029-3130	Leksand	Hjulbäck ga:8	Siljanvägarnas samfällighetsförening
2082-1242	Säter	Arkhyttan ga:1	Arkhyttans vägförening
2023-2935	Malung-Sälen	Myckelbyn ga:2	Backselsvägens samfällighetsförening
2023-2935	Malung-Sälen	Grimsåker ga:19	Heckinbergsvägens samfällighetsförening
2082-1256	Säter	Lerviken ga:1	Tallbacksvägens samfällighetsförening
2083-1324	Hedemora	Hälla ga:1	Ej angivet i fastighetsregistret
2083-1329	Hedemora	Grådö ga:4	Grådöholms samfällighetsförening
2083-1329	Hedemora	Grådö ga:5	Långtjärns nya samfällighetsförening
2083-1329	Hedemora	Grådö ga:1	Grådö nybyn-moren-sandsätersbro vägsamfällighet
2039-2668	Älvdalen	Häggerberget ga:1	Häggerbergets Östra samfällighetsförening

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

**2019**

<b>(Län) Akt nr.</b>	<b>Kommun</b>	<b>Namn</b>	<b>Förvaltning</b>
Norrbotten			
2582-2018/35	Boden	Edefors-Sundsnäs ga:1	Myrbergsvägens samfällighetsförening
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:1	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:10	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:11	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:13	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:14	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:15	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:16	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:17	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:18	Ej angivet i fastighetsregistret
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:19	Ej angivet i fastighetsregistret
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:21	Ej angivet i fastighetsregistret
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:22	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2584-2017/51	Kiruna	Vittangi ga:23	Vittangi vägsamfällighet av år 1961
2583-2017/21	Haparanda	Nikkala ga:30	Salmis/Vuono samfällighetsförening
2583-2017/21	Haparanda	Vuono ga:10	Laiva samfällighetsförening
2505-2018/19	Arvidsjaur	Renudden ga:1	Renuddens samfällighetsförening
2583-2018/25	Haparanda	Vuono ga:15	Ej angivet i fastighetsregistret
2581-2019/6	Piteå	Nybyn ga:12	Klöverbergsvägens samfällighetsförening
2583-12/17	Haparanda	Vuono ga:8	Majgårdsvägens samfällighetsförening
2505-2019/7	Arvidsjaur	Nyträsk ga:1	Nyträskvägens samfällighetsförening
2581-2018/102	Piteå	Alterdal ga:1	Bodträsk-Backträsk VSF
2506-2018/37	Arjeplog	Korsträsk ga:1	Västra korsträsk vägsamfällighet
2581-2019/14	Piteå	Hemmingsmark ga:21	Korpträsket samfällighetsförening
2506-2019/1	Arjeplog	Bukt ga:2	Sälla- och nauravägens samfällighetsförening
2581-2018/73	Piteå	Hemmingsmark ga:1	Hemmingsmarkbyavägs nya samfällighetsförening
2581-2018/73	Piteå	Hemmingsmark ga:16	Hemmingsmarkbyavägs nya samfällighetsförening
2581-2018/73	Piteå	Hemmingsmark ga:17	Hemmingsmarkbyavägs nya samfällighetsförening
2581-2018/73	Piteå	Hemmingsmark ga:18	Hemmingsmarkbyavägs nya samfällighetsförening

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2581-2018/73	Piteå	Hemmingsmark ga:19	Hemmingsmarkbyavägs nya samfällighetsförening
2581-2019/51	Piteå	Hemmingsmark ga:20	Hemmingsmarkbyavägs nya samfällighetsförening
2581-15/8	Piteå	Hemmingsmark ga:15	Uddenvägens samfällighetsförening
2514-2017/28	Kalix, Luleå	Siknäs ga:12	Maralandsvägens samfällighetsförening
2581-2018/90	Piteå	Svensbyn ga:28	Gäddträskvägens samfällighetsförening
Västerbotten			
2404-2018/25	Umeå, Vindeln	Rödå ga:2	Rengårdsvägens vägsamfällighet
2409-2018/5	Robertsfors	Dalkarlså ga:6	Ängessjöns samfällighetsförening
2401-2018/5	Nordmaling	Ava ga:24	Granöns samfällighetsförening
2404-2018/13	Vindeln	Storsandsjö ga:1	Repsjövägens samfällighetsförening
2404-2018/28	Vindeln	Flarken ga:1	Åmsele stations samfällighetsförening
2482K-2018/141	Skellefteå	Östanbäck ga:12	Gullsandsvägens samfällighetsförening
2482K-2018/141	Skellefteå	Östanbäck ga:42	Hamnvikens samfällighetförening
2409-2018/4	Robertsfors	Djåkneboda ga:12	Vikvägens samfällighetsförening
2482K-2019/59	Skellefteå	Boviken ga:18	Boviksöns vägars samfällighetsförening
2409-2017/31	Robertsfors	Djåkneboda ga:11	Lillåbron södra samfällighetsförening
2418-2018/13	Malå	Brunnäs ga:1	Brunnåsvägens samfällighetsförening
2404-2019/2	Vindeln	Kvarnträsk ga:1	Kryckeltjärn - Kvarnträsk vägsamfällighetsförening
2482K-2017/146	Skellefteå	Furuskogen ga:9	Kolvikvägens samfällighetsförening
2482K-2017/146	Skellefteå	Östanbäck ga:48	Svinöns väg och vatten samfällighetsförening
2401-2019/10	Nordmaling	Nordanbäck ga:1	Stenbergss vägsamfällighet
2481-2019/9	Lycksele	Flakaträsk ga:4	Ej angivet i fastighetsregistret
Jämtland			
2361-2018/4	Härjedalen	Överberg ga:4	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2018/37	Härjedalen	Olingdal ga:4	Brickanvägens samfällighetsförening
2361-2018/85	Härjedalen	Hede Kyrkby ga:38	Njupdalsvägens samfällighetsförening
2361-2018/85	Härjedalen	Hede Kyrkby ga:39	Njupdalsvägens samfällighetsförening

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2361-2017/73	Härjedalen	Lillhärdals- Östansjö ga:1	Gönans vägsamfällighet
2361-2017/73	Härjedalen	Högen ga:1	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2017/73	Härjedalen	Lillhärdals- Östansjö ga:4	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2017/73	Härjedalen	Lillhärdals- Östansjö ga:6	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2017/73	Härjedalen	Lillhärdals- Östansjö ga:11	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2017/151	Härjedalen	Funäsdalen ga:80	Össjödalen samfällighetsförening
2361-2018/22	Härjedalen	Funäsdalen ga:12	Rockvallens samfällighetsförening
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:4	Risbergets vägsamfällighet
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:6	Åsans vägsamfällighet
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:8	Minne vägsamfällighet
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:10	Norraskogens vägsamfällighet
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:16	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:17	Ej angivet i fastighetsregistret
2361-2017/146	Härjedalen	Viken ga:18	Ej angivet i fastighetsregistret
2309-2018/67	Krokom	Storgården ga:2	Ö Nygårdens enskilda vägsamfällighet
2303-2018/16	Sundsvall, Bräcke, Ragunda	Långsjönäset ga:1	Kämpensborgsvägens vägsamfällighet
2305-2018/18	Bräcke	Håsjöbyn ga:1	Tallnäsets vägsamfällighet
2305-2018/18	Bräcke	Håsjöbyn ga:2	Strandvägens samfällighetsförening
2361-2017/89	Härjedalen	Hån ga:16	Kölvägens samfällighetsförening
2326-2019/9	Berg	Ångron ga:1	Knötsvägens samfällighetsförening
2313-2017/61	Strömsund	Blomhöjden ga:1	Blomhöjdens väg-samfällighetsförening
2361-2017/138	Härjedalen	Lillhärdals Kyrkby ga:3	Blädjanvägens samfällighetsförening
2361-2017/138	Härjedalen	Lillhärdals Kyrkby ga:10	Blädjanvägens samfällighetsförening
2361-2019/28	Härjedalen, Berg	Överhogdal ga:15	Oppigården-vålbergets samfällighetsförening
2361-2019/28	Härjedalen, Berg	Överhogdal ga:16	Oppigården-vålbergets samfällighetsförening
Västernorrland			
2281K-2018/52	Sundsvall	Knävland ga:1	Södra knävlands vägsamfällighet
2283-2018/44	Sollefteå	Helgums-Mo ga:1	Ej angivet i fastighetsregistret

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2283-2018/44	Sollefteå	Helgums-Mo ga:2	Ej angivet i fastighetsregistret
2283-2018/43	Sollefteå	Ärtrik ga:1	Renbergsvägens samfällighetsförening
2282-2017/56	Kramfors	Vibyggerå-Ås ga:1	Sjöland-ås vägsamfällighet
2282-2017/56	Kramfors	Sjöland ga:5	Ej angivet i fastighetsregistret
2281K- 2018/120	Sundsvall	Österlo ga:1	Österlo och västerlo vägsamfällighet
2284K-2019/7	Örnsköldsvik	Solberg ga:3	Solberg kyrkbackes samfällighetsförening
2281K-2017/30	Sundsvall	Sättna-Byn ga:2	Norrbacken-Nora samfällighetsförening
2281K-16/104	Sundsvall	Lilldälje ga:1	Lilldälje samfällighetsförening
2281K-2018/76	Sundsvall	Gomaj ga:1	Kopparmyrrå samfällighetsförening
2281K-16/270	Sundsvall	Österkolsta ga:1	Österkolsta samfällighetsförening
2282-2019/5	Kramfors, Sollefteå	Hällsjö ga:4	Hällsjökogens samfällighetsförening
2282-2019/5	Kramfors, Sollefteå	Hällsjö ga:5	Hällsjö samfällighetsförening
2281K-2019/47	Sundsvall	Öråker ga:1	Södra Öråkersvägens samfällighetsförening
2281K- 2019/101	Sundsvall	Edsta ga:6	Skjulstaudde samfällighetsförening
Gävleborg			
2182-2018/27	Söderhamn	Myskje ga:2	Enmyra vägsamfällighet
2184-2017/100	Hudiksvall	Fiskeby ga:3	Skålbovägens samfällighetsförening
2183-2019/38	Bollnäs	Sveden ga:1	Svedenvägens samfällighetsförening
2161-2017/6	Ljusdal	Besparingsskogen ga:1	Lillhamra vägsamfällighetsförening
2182-2018/28	Söderhamn	Vedtjära ga:1	Vedtjära vägsamfällighet
2180K-2018/11	Gävle	Bäcks Fäbodars ga:1	Bäcks fäbodars samfällighetsförening
2121-2019/8	Ovanåker	Långhed ga:7	Rossvägarnas samfällighetsförening
2161-2018/59	Ljusdal, Hudiksvall	Stensvallen ga:1	Ej angivet i fastighetsregistret
2161-2018/59	Ljusdal, Hudiksvall	Nordsjö ga:1	Nor-nordsjö östra vägsamfällighet
Dalarna			
2034-2018/25	Orsa	Rutberg ga:1	Orsa åtkomstvägars samfällighetsförening
2029-3719	Leksand	Kilen ga:1	Vebergs samfällighetsförening
2029-3804	Mora, Leksand, Rättvik	Ullevi ga:2	Notmyrens vägsamfällighet

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2029-3804	Mora, Leksand, Rättvik	Ullevi ga:4	Notmyrens vägsamfällighet
2029-3865	Leksand	Edshult ga:1	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Björken ga:2	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hjortnäs ga:5	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Limå Bruk ga:2	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Lima ga:3	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Fornby ga:1	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hallen ga:2	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Fornby ga:2	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Björken ga:11	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Limå Bruk ga:1	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Limå Bruk ga:3	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hallen ga:3	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Limå Bruk ga:4	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Alvik ga:2	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Limå Bruk ga:5	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Alvik ga:5	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Björken ga:12	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Alvik ga:6	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Björken ga:13	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Alvik ga:7	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Alvik ga:8	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Tasbäck ga:2	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hjortnäs ga:1	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hjortnäs ga:6	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hjortnäs ga:7	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Björken ga:14	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Tasbäck ga:3	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Almo ga:3	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Klockarberg ga:1	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Hjortnäs ga:8	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Plintbergsvägen ga:8	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Almo ga:4	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Alvik ga:9	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2029-3865	Leksand	Lima ga:5	Siljansnäs västra samfällighetsförening
2034-2018/15	Orsa	Mickelvål ga:4	Orsa åtkomstvägars samfällighetsförening

Förvaltning av enskilda vägar med fokus på skogsbygdens vägar

2081-2018/61	Borlänge, säter	Kårtylla ga:4	Ej angivet i fastighetsregistret
2062-2019/1	Mora	Sollerön ga:2	Ej angivet i fastighetsregistret
2062-2019/1	Mora	Sollerön ga:3	Ej angivet i fastighetsregistret
2062-2019/1	Mora	Utmeland ga:34	Västra gruvskogens samfällighetsförening
2062-2019/1	Mora	Utmeland ga:35	Västra gruvskogens samfällighetsförening
2062-2019/1	Mora	Utmeland ga:36	Västra gruvskogens samfällighetsförening
2062-2019/1	Mora	Utmeland ga:37	Västra gruvskogens samfällighetsförening
2062-2019/1	Mora	Utmeland ga:38	Västra gruvskogens samfällighetsförening
2062-2019/1	Mora	Vinäs ga:10	Västra gruvskogens samfällighetsförening
2023-3489	Malung-Sälen	Milsjön ga:1	Busken samfällighetsförening
2029-2019/14	Falun, Leksand	Torrberg ga:1	Hyttkvarn-årboheden-perhansbodarnas vägsamfällighet
2029-2019/16	Falun, Leksand	Ullvi ga:3	Hyttkvarn-årboheden-perhansbodarnas vägsamfällighet
2031-2018/52	Rättvik	Nittsjö ga:5	Frostjärns vägsamfällighet
2029-3722	Leksand	Ytteråkerö ga:1	Klibergsvägens vägsamfällighet
2023-2018/76	Malung-Sälen	Rörbäcksnäs ga:18	Moberget samfällighetsförening
2062-4133	Mora	Bengtsarvet ga:1	Sollerö vägars samfällighetsförening
2034-2018/16	Orsa	Åberga ga:5	Orsa åtkomstvägars samfällighetsförening
2031-3207	Mora, Leksand, Rättvik	Stumsnäs ga:3	Stumsnäs vägsamfällighetsförening
2023-3556	Malung-Sälen	Böle ga:4	Häråbergsvägens samfällighetsförening
2029-2019/45	Leksand	Näsbyggebyn ga:2	Ej angivet i fastighetsregistret
2026-2426	Leksand, Gagnef	Holsåker ga:1	Närsbergets vägsamfällighet
2026-2426	Leksand, Gagnef	Mossel ga:3	Närsbergets vägsamfällighet
2026-2426	Leksand, Gagnef	Mossel ga:4	Närsbergets vägsamfällighet
2029-3716	Leksand, Rättvik	Mårtanberg ga:3	Mårtanbergs samfällighetsförening