

Vägdisponenten tar hand om byråkratin

Det finns många tusen kilometer enskilda vägar i vårt land och de flesta skogsägare tvingas varje år betala avgifter för att komma fram till sin skog. Att räkna ut vägandelarna kan i vissa fall vara knepigt och allt fler väglag tar hjälp av en vägdisponent.

En privat väg måste inte ha ett väglag, men då delägarna och åsikterna blir fler, är det oftast naturligt att delägarna bildar ett väglag.

– I brist på väglag måste alla berörda delägare vara överens och det kan vara svårt, säger vägdisponent **Tony Rosqvist**.

Utan väglag är man inte heller berättigad att ansöka om kommunalt, årligt bidrag eller statsbidrag för grundförbättring.

Ett väglag grundas på basis av ansökan till kommunens vägnämnd, medan en vägdisponent ofta räknar ut andelarna. Väglag med under tio delägare kan ännu skötas med talkokrafter, men ett väglag med trettio inblandade parter är redan väldigt arbetsdrygt.

– Talkoandan håller på att försvinna och det administrativa arbetet i lite större väglag är betungande för styrelsen. De administrativa uppgifternas omfattning har dessutom växt från år till år, idag är till exempel skriftliga avtal ett måste.

Vägdisponenten sköter bokföring, årsmöteskallelser, protokoll, fakturering och så vidare.

– Det händer rätt ofta att jag måste skicka ut påminnelser om vägavgifterna och en del går också till indrivning. Allt det här sköter jag för väglagets räkning.

ATT HJÄLPA ANDRA KÄNDES NATURLIGT

– Jag bodde vid slutet av en enskild väg i Ingå i många år och var naturligt inblandad i vägärenden. Då var tröskeln inte hög att utbilda sig till vägdisponent, säger Tony Rosqvist, som numera bor i Ekenäs.

Tio år i det egna väglagets styrelse gav honom goda kunskaper och tanken på att kunna hjälpa andra i vägärenden hade fötts. År 2009 gick Rosqvist en utbildning, som ordnades av Suomen Tieyhdistys r.y. Föreningen är nationell och allmännyttig och jobbar bland annat för att vägarna ska få tillräckligt med ekonomiska medel. Föreningen ser också till att medlemmarna kontinuerligt utvecklas och utbildas.



Utbildningen är nio dagar lång, består av både teori och praktik och kan också byggas på med tilläggskurser. I knepiga fall, eller då lagen är svårtolkad får Rosqvist hjälp och stöd av Suomen Tieyhdistys.

– Föreningen har gjort vissa linjedragningar, som de gärna ser att så många som möjligt följer.

För tillfället funderas det på om disponenterna kunde ta över skötseln av samägda utfall.

– I många fall har de stora dikena inte blivit omskötta på många år och resultatet är att vattnet förstör vägar.

Rosqvist sköter idag vägärenden som bisyssla.

BERÄKNING AV ANDELAR

Vägenheternas antal styrs främst av två faktorer. Vägsträckans längd är oftast enkel att

bestämna, men fastighetens användning kan variera. Rosqvist ger som exempel att en obebyggd tomt har vikttalet 30, medan året om-boende ger ett tal på 900.

Tvinmark och impediment tas inte alls med i beräkningen av andelar, medan skogsmarken ger enheter enligt arealen. Hur mycket virke det finns att ta ut från skogen för tillfället tas inte i beaktande, utan andelarna är genomsnittliga. Lantmäteriverket tillhandahåller grundläggande tabeller för hur andelarna beräknas på basis av avverkningsvolymen.

– Jag brukar försöka räkna andelarna grovt, då blir det inte så invecklat och minst missnöje, ifall någon detalj i väganvändningen förändras.

Det är viktigt att kunderna är ärliga och berättar om till exempel ett bergsområde har börjat användas på ett sätt som innebär en

belastning för vägen eller om virkestransporten sker på ett annat sätt än ursprungligen planerat. Vid säsongsbetonad företagsverksamhet tas också den periodvis minskade bilmängden i beaktande.

– Om markägaren inte själv berättar sanningen brukar grannen gärna informera väglagets styrelse om förändringarna.

Det finns många exempel på knepiga fall. Att få reda på sträckan mellan en ekonomibyggnad och infarten till åkern är inte alltid enkelt, då flera olika möjligheter kan finnas.

– Infarterna är inte utsatta på kartan och många gånger vet inte heller jordbrukarna hur lång sträckan är, annat än grovt uppskattat.

För Rosqvist är det viktigt att allt är transparent. Det betyder i hans fall att väglagen han sköter har en egen webbplats, där han



Vägdisponenten Tony Rosqvist är van att ta hand om grusvägar.

sätter ut bland annat mötesprotokoll.

– Informationen ska vara så lättillgänglig som möjligt. I takt med att allt mer sker över internet blir informationsflödet också snabbare.

ALLA VÄGAR ÄR OLIKA

Rosqvist sköter knappt femton väglag regelbundet och ger konsultation åt mindre väglag vid behov.

– Jag brukar genast säga åt mindre väglag att jag är för dyr för dem. Det är bättre om jag hjälper till med det som behövs.

Rosqvist rekommenderar att styrelsen jobbar parallellt med honom, även om en styrelse egentligen inte behöver finnas då en disponent anlitas. Han är ändå gärna medlem i styrelsen för att hålla sig uppdaterad med vad som är på gång inom väglaget. I styrelsen finns den lokala kännedomen och de kan direkt kontakta behövliga entreprenörer.

– De som använder vägen ser när den behöver plogas och vet var det behövs grus. Det är också en ekonomisk fråga, om jag ska övervaka vägens skick blir det snabbt dyrt.

Tony Rosqvist påpekar också att vissa åtgärder kräver snabb reaktionsförmåga.

– Saltningen under våren ska göras under en treveckorsperiod, annars kan man nästan lika bra spara sina pengar.

Alla väglag har sina egna personligheter och det betyder att man också är oense om lite olika saker. Antalet bilar hos delägarna brukar kunna ställa till gräl, liksom om snö-

plogningen ska vara på beställning eller regelbunden.

– Jag brukar inte alls ta med antalet bilar i beräkningen av andelarna, folk har varit nöjda med det, säger Rosqvist.

Årsmötet bestämmer i vilket skick vägen ska vara.

– Det är en balansgång mellan hur mycket det kostar och hur bra vägen ska vara.

NORMALT SLITAGE OK

Skogsägarna är enligt lag tvugna att informera styrelsen för väglaget om avverkningen kommer att vara exceptionellt stor, eller större än vanligt. Det finns också orsak att berätta om skogsmaskinerna använder larvfötter på vägen. Spåren som uppkommer, speciellt vid skarpa svängar, kan vara fula. Styrelsen kan inte direkt hindra användningen av vägen, men den kan sätta upp ett temporärt användningsförbud vid menföre eller då vägen tagit tydlig skada.

– Om transporterna avviker från det anmälda kan väglaget skicka en så kallad bruksfaktura åt skogsägaren eller virkesbolaget. Det är en skild faktura som täcker de extra kostnader som uppstått, berättar Rosqvist.

Jaakko Rahja är expert på privata vägar i Suomen Tieyhdistys. Han berättar att till normal användning av en väg hör sådant som man med en normal hyvling kan rätta till.

– Om man är tvungen att köra mera grus på vägen är det redan frågan om att reparera.

Som bäst förbereds en ny lag om privata vägar.

– Ingen paragraf är färdig, ingen kan ännu säga vad den kommer att innebära för de enskilda vägarna, säger Rahja.

De större virkesbilarna tas enligt Rosqvist och Rahja inte i betraktande vid vägunderhållet eller vid planeringen av nya vägar.

Många väglag har en täckande försäkring. Tony Rosqvist berättar att skadeförsäkringen kan vara bra att ha till exempel då vägkanten inte håller och bilen stannar i diket.

– En rättskyddsförsäkring rekommenderar jag också för mina kunder.

TEXT: SIV VESTERLUND-KARLSSON