**Slitageersättning**

Enligt Anläggnings lagen §48a, så har enskilda väghållare rätt att få ersättning för det ökade slitage på gata/vägyta och vägkropp som transporter ger upphov till, förutom de direkta skador som kan uppstå i samband med transportväg och arbetsplats.

Med slitage avses i huvudsak den gradvisa nedbrytning av vägkroppen som tunga transporter förorsakar (se nedanstående faktaruta). Lagen reglerar inte hur ersättningen ska beräknas, men en fastighetsägare eller annan, ska betala skälig slitageersättning om vägen används tillfälligt i väsentligt större omfattning än vad som anses normalt eller svara mot fastighetens andelstal.

Med väsentlig större omfattning menas i detta sammanhang husbyggnation (ny-, om-, eller tillbyggnad). Även andra former av schaktningsarbeten omfattas av denna lag t.ex. anläggning av trädgård där jordmassor schaktas och/eller ersätts med nya massor, arbeten för åtkomst av ledningar i väg eller grönområde/allmänna platser etc. Vid sådana arbeten kommer lastbils-, grävmaskins- och lastmaskinstrafiken att öka utöver vad som är normalt.

Företagare och andra som tar hem tunga maskiner/fordon (lastbilar, grävare etc), mer än vid enstaka tillfälle ska också erlägga extra avgift för ökat slitage.

Styrelsen för Östra Husby Vägföreningen avser att med lokal anpassning följa Riksförbundet enskilda vägar (REV) rekommendationer gällande avtal med användaren och utformning av slitageersättning, ersättning för direkta skador på väg och depositionsavgift.

Fastighetsägaren bör alltid, i god tid före igångsättande av arbeten anmäla till styrelsen om kommande byggnation och därmed ökad belastning av vägen. Vägföreningen gör, efter anmälan från fastighetsägaren, en besiktning av aktuell vägsträcka där vägens kondition dokumenteras. Vägföreningen tecknar ett avtal med användaren om ersättning för de tänkta transporternas ökade slitage. Efter avslutat arbete görs en efterbesiktning av vägen och i händelse av mer omfattande skador ska fastighetsägaren betala eventuella återställningskostnader.

**Faktaruta (**utdrag ur Riksförbundet enskilda vägars tidning Bulletinen som bygger på fakta från Väg- och Transportforskningsinstitutet, VTI, i Linköping)

*Att tunga transporter påverkar gator/vägar råder ingen tvekan om! De är sällan konstruerade eller byggda för att klara upprepade belastningar av tunga fordon. Varje enskild belastning på en väg bidrar i större eller mindre utsträckning till dess nedbrytning.*

*Den klassiska modellen för att beskriva nedbrytningen är den så kallade 4-potensregeln;*

*Regeln säger att den relativa nedbrytningen av ett fordon med axellasten A jämfört med axellasten B är (A/B)4. Det betyder exempelvis att en axellast på 10 ton har 10 000 gånger större nedbrytningseffekt på vägen än en axelvikt på 1 ton. En fördubblad axelvikt från 4 till 8 ton ökar nedbrytningseffekten 16 gånger.*

*När gata/väg utsätts för belastning från tung trafik händer det saker både på ytan och på djupet. Om vägen är asfalterad uppstår det sprickor i underkant av beläggningen som efterhand sprider sig uppåt. Höga axeltryck åstadkommer även töjningar i beläggningsytan som efterhand resulterar i att det bildas sprickor ovanifrån. Beläggningens bärighet och förmåga att sprida trafiklasterna till underliggande lager försämras. Inträngningen av vatten i vägkroppen vid regn och snösmältning ökar. Enligt forskningen leder detta sammantaget till en snabbare skadeutveckling och nedbrytning av hela vägkonstruktionen.*