Underlag årsstämma
Stensviks Samfällighetsförening 11 juli 2026,
avser § 9 i dagordningen angående ”fastighetsmodellen”

Bakgrund:

Stämman beslutade i juli 2024 att

Att ställa sig bakom huvuddragen i principerna i ”fastighetsmetoden”;

Att ge styrelsen i uppdrag att i ljuset av inkomna synpunkter och frågor arbeta vidare med detaljerna i förslaget;

Att styrelsen därefter om den finner det lämpligt kan föra fram det färdiga förslaget för beslut vid en framtida föreningsstämma (extra eller ordinarie). Ett sådant beslut måste fattas med två tredjedelars majoritet.

Stämman 2026 föreslås ställa sig bakom styrelsens förslag enligt nedan

I första hand yrkar styrelsen att stämman väljer modell 1.
I andra hand yrkar styrelsen att stämman ställer sig bakom modell 2.

Modell nr 1 innebär
att alla vägsamfällighetens medlemsfastigheter betalar samma avgift, 1200 kr / år.
Ingen differentiering baserad på hushållsmedlemmarnas mantalsskrivning eller annat som kan variera över tid eller då en fastighet byter ägare.

Modell nr 2 innebär att viss differentiering kvarstår, nämligen nedsatt avgift för obebyggd fastighet och för fastighet som inte har infart från Stensviksvägen/Stensviks bergväg eller Blankavägen. Avgiften för dem som har annan infart blir 800 kr/år och för övriga 1 400 kr / år.

Skäl för styrelsens förslag

Styrelsen för Stensviks samfällighetsförening önskar förenkla och modernisera reglerna för avgiftsuttag. Med nuvarande modell laborerar kassören med nio olika avgiftsnivåer. Rättvisa och logik bakom detta har på goda grunder ifrågasatts, framför allt mot bakgrund av nya beteendemönster. Skillnaden mellan ”fastboende” och ”sommarboende” (1950-talsets språkbruk i den ursprungliga förrättningen) har luckrats upp. Därtill kommer önskemål om förenkling för styrelsens årliga hantering. Skillnaderna som faller ut av nuvarande nio nivåer är i de flesta fall endast några hundralappar. Dock finns enstaka exempel där förenklingen skulle leda till kraftigt höjd avgift.

Regelverket har mer än 40 år på nacken. Vi ser framför allt följande skäl för revidering:

Pandemin visade att skillnaden mellan ”fastboende” och ”sommarboende” för många är utsuddad.

Att göra åtskillnad mellan gäststuga med eller utan möjlighet till självständigt hushåll är inte längre relevant. Många ”gäststugor” är nu isolerade, har utrustats med badrum och andra faciliteter som minskat skillnaderna i standard. Styrelsen varken kan eller vill kontrollera medlemmarnas extra hus.

Även de som inte nyttjar sina hus hela vintern har behov av att vägarna är farbara. Nedan följer viss statistik om hur vägarna används året runt.

Utryckningsfordon, brandkår och ambulans, måste kunna komma fram oavsett om skälet är en brand hos ”fastboende” eller ”sommarboende”.

Alla har glädje av att det går att ta sig till och från ångbåtsbryggan, med eller utan fordon. Statistiken (se appendix 1 nedan) visar att den används året runt, även om turtätheten är avsevärt sämre på vinterhalvåret.

Vägens skick och farbarhet året runt är relevant för alla, också med tanke på gäster, hantverkare, utryckningsfordon och andra besökare.

Det statliga driftsbidraget som föreningen får för att hålla vägen öppen och iskick är delvis kopplat till att ge tillkomst till ångbåtsbryggan.

Sammantaget håller styrelsen som ovan nämnts reda på nio olika avgiftsnivåer, vilket inte är enkelt eller transparent.

Sist men inte minst, alla i styrelsen arbetar ideellt med detta och vi behöver ha ett så enkelt system som möjligt.

Den princip som årsmötet 2024 ställde sig bakom är att alla fastigheter bör betraktas som likvärdiga och som utgångspunkt ha samma andelstal.

Juridiken bakom förslaget

Sedan 1 juli 2022 finns en ny paragraf i Anläggningslagen, 43 a §:

”*En samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning får genom ett beslut på en föreningsstämma ändra en eller flera fastigheters andelstal för utförande eller drift av anläggningen. För beslut om en sådan ändring krävs minst två tredjedelar av de angivna rösterna.*

Ett beslut om en ändring får samma rättsverkan som ett beslut vid en förrättning när ändringen godkänns av lantmäterimyndigheten. Lantmäterimyndigheten ska godkänna ändringen om den inte strider mot denna lag.

Kostnaden för ett ärende om godkännande ska fördelas mellan ägarna av fastigheterna i samfällighetsföreningen efter vad som är skäligt (...)”

Styrelsen hade redan 2024 tagit del av juridisk expertis och inhämtat bedömningen att den nya paragrafen innebär ett mer flexibelt sätt att ändra andelstal i gemensamhetsanläggningar. En samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning får själv, enligt den nya paragrafen 43 a §, besluta om ändring av andelstalen. Beslutet måste fattas på en föreningsstämma med två tredjedelars majoritet av rösterna. Därefter ansöker man hos Lantmäteriet om att de nya talen ska godkännas, dvs gälla som ett beslut vid en förrättning.

Ändringen innebär utökat självbestämmande för samfällighetsföreningarna. Att den införts beror bland annat på en önskan om att underlätta för såväl myndigheten som föreningarna och att minska risken för att föreningarna avstår från att ändra andelstalen trots att förhållandena kräver det.

När frågan diskuterades i Stensvik 2024 var lagen så pass ny att inga kända fall fanns där föreningar genomfört hela processen, inklusive ärendebehandling och beslut hos Lantmäteriet.

Anläggningslagen §15.

För den förändring som föreslås har även §15 relevans. Den stipulerar bland annat att ”… för varje fastighet anges andelstal, som bestämmes efter vad som är skäligt med hänsyn till främst till den nytta fastigheten har av anläggningen. (…) och ”andelstal fastställes även i fråga om kostnaderna för anläggningens drift. Sådant andelstal bestämmes efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas använda anläggningen.”

Styrelsen för Stensviks samfällighetsförening bedömer att alla fastigheter har samma ”nytta” av en fungerande väg och därför bör dela lika på kostnaderna.

Finns stöd för detta i aktuella domar eller andra avgöranden?
Med hjälp av advokat i bekantskapskretsen har följande framkommit:

Lantmäteriet har sedan vi senast diskuterade frågan på årsmötet 2024 publicerat en ny PM avseende ”Schabloner vid tillämpningen av tonkilometermetoden”. Styrelsen föreslår alltså inte just den metoden, men vissa formuleringar i Promemorian äger ändå relevans: På sidan 12 står det så här om 15 § Anläggningslagen:

Driftkostnaderna ska enligt 15 § AL fördelas efter den omfattning som fastigheterna beräknas använda en väg. Detta överensstämmer med principerna som gällde enligt EVL. Redan innan år 1975 års PM användes en tonkilometermetod vid tillämpningen av EVL. Användandet av vägen bestämdes till övervägande del med utgångspunkt i faktorerna trafikmängd och använd väglängd för varje fastighet. Tonkilometermetoden är numera en väl etablerad metod som innebär att den beräknade/uppskattade trafikmängden uttryckt i ton per år för varje fastighet multipliceras med fastighetens använda väglängd uttryckt i kilometer.

[...]

När det till exempel är fråga om fördelning av driftskostnader inom områden med samlad bostadsbebyggelse och ett vägnät med flera utfartsriktningar, torde en fördelning inom båtnadsområdet utan hänsyn till väglängdsfaktorn kunna göras, i de enklaste fallen med samma andelstal för alla fastigheter. Det kan också ibland vara lämpligt att dela in gemensamhetsanläggningen i olika zoner. Det kan underlätta åsättandet av andelstal i mer tätbebyggda områden och områden med olika transportmönster. Rent allmänt har det vunnits förståelse för en tillämpning av enkla beräkningsmetoder.

Vår advokatkontakt tolkar detta som att Lantmäteriets PM öppnar för enhetligt andelstal vid ”samlad bostadsbebyggelse”. Om området är ett ”sammanhållet” område, snarare än spridd glesbygd med olika belastning så är det nog inte helt omöjligt att få till lika andelstal.

På sidan 110 i Lantmäteriets handbok om Anläggningslagen skriver Lantmäteriet följande:

Även i mer omfattande tätbebyggda områden med ett förgrenat vägsystem är det oftast nödvändigt att schablonisera beräkningarna. I dessa fall är det ofta rimligt att bortse från belägenheten och i stället hantera samtliga fastigheter utifrån samma väglängd. Frågan om att schablonisera beräkningarna av andelstal har berörts i ett antal rättsfall.

På samma sida hänvisas till ett rättsfall där man hade bestämt samma andelstal för såväl permanent- som fritidshus, HovR V Sv, 2003-03-31, Ö 3116-02 (LM ref 03:12).

Vad kostar själva förändringen?

Om föreningen skulle fatta förändringsbeslutet med två tredjedelars majoritet och vi alltså skulle gå vidare med en ansökan hos Lantmäteriet är grundavgiften där 6500kr och sedan utgår en timdebitering om 1700 – 1800kr /timme. En bedömning mellan tummen och pekfingret, på basis av REV:s information, är att det kan komma att kosta ca 14000 – 18000 kr som en engångskostnad.

Vad händer om styrelsens förslag röstas ned?

I så fall går vi förstås inte vidare med en ansökan till Lantmäteriet. Då behövs dock en totalöversyn och uppdatering av information om alla fastigheter, beroende vilken av modellerna som årsmötet i så fall ställer sig bakom. Om status quo ska råda måste styrelsen undersöka t ex hur välutrustade medlemmarnas gäststugor är, liksom huruvida någon i hushållet bedriver rörelse i fastigheten och om någon i hushållet är skriven på fastigheten.

Avslutningsvis vill vi i styrelsen understryka att det är förenkling och modernisering som eftersträvas. Vi tänker inte arbeta fram helt nya principer som t ex ”tonkilometermodellen” eller andra. Vi bedömer det inte som önskvärt att införa några nya kriterier som är baserade på medlemmarnas beteende. Strävan är den motsatta: att göra modellen neutral i förhållande till vem/vilka som bebor en viss fastighet. Vid ägarbyten, förändringar bland familjemedlemmars vanor, t ex möjlighet att jobba på distans, eller andra förändrade familjeförhållanden ska inte påverka debiteringen alls. Fastigheterna ligger där de ligger och det är endast det som bör avgöra basen för debiteringen i styrelsens huvudförslag – därför kallat ”fastighetsmodellen”.

Vad händer om förslaget först röstas igenom men någon medlem överklagar?

Om ansökan skickats in till Lantmäteriet och föreningen fått ja till förändringen finns möjlighet att överklaga beslutet. Om så sker bedömer nuvarande styrelse att föreningen bör dra tillbaka förslaget innan det träder i kraft. Annars går ärendet till Mark- och miljödomstolen och kostar ännu mer.

Appendix 1

Aktuell statistik över påstigande och avstigande vid Stensviks ångbåtsbrygga

År	Månad	Brygga	Passagerare på	Passagerare av
2023	Jan	Stensvik	4	5
2023	Feb	Stensvik	0	4
2023	Mar	Stensvik	0	4
2023	Apr	Stensvik	44	51
2023	Maj	Stensvik	43	52
2023	Jun	Stensvik	71	83
2023	Jul	Stensvik	139	138
2023	Aug	Stensvik	75	81
2023	Sep	Stensvik	22	46

2023	Okt	Stensvik	30	15
2023	Nov	Stensvik	7	9
2023	Dec	Stensvik	2	9
2024	Jan	Stensvik	0	1
2024	Feb	Stensvik	6	6
2024	Mar	Stensvik	2	14
2024	Apr	Stensvik	18	12
2024	Maj	Stensvik	60	71
2024	Jun	Stensvik	101	125
2024	Jul	Stensvik	166	196
2024	Aug	Stensvik	97	80
2024	Sep	Stensvik	27	38
2024	Okt	Stensvik	14	18
2024	Nov	Stensvik	6	16
2024	Dec	Stensvik	4	6
2025	Feb	Stensvik	1	5
2025	Mar	Stensvik	4	4
2025	Apr	Stensvik	29	34
2025	Maj	Stensvik	30	42
2025	Jun	Stensvik	53	69
2025	Jul	Stensvik	140	190
2025	Aug	Stensvik	89	112
2025	Sep	Stensvik	25	20
2025	Okt	Stensvik	23	16
2025	Nov	Stensvik	6	18
2025	Dec	Stensvik	4	11

Appendix 2

Frekvens nyttotrafik

PostNord: två till tre gånger i veckan

Övriga leveranser (DHL, FedEx, Bring, UPS m fl): statistik saknas.

Roslagsvatten: sophämtning året runt, varannan vecka.

Snöplogning: vid behov när minst 10 cm fallit.

Utryckningsfordon: tack och lov inte något ofta förekommande, men vi har haft både bränder och ambulanstransporter de senaste åren.