**REGERINGEN**  Ellös 17 juli 2017

**Överklagande av beslut TRV 2017/50432**

Som ordförande i Ellös vägförening, respektive styrelseledamöter i Ellös vägförening och som fastighetsägare överklagar vi härmed Trafikverkets beslut den 19 juli 2017 angående indragning från allmänt underhåll av väg 746, delen väg 770 (Glimsås) – Ellös vändplan – f.d. färjeläget samt väg 746.01 vid Ellös vändplan i Orust kommun.

Orsaken till överklagandet är att beslutet – delvis utan Trafikverkets förskyllan - vilar på felaktigt grundlag.

Vi har följande yrkanden:

**Förstahandsyrkande:** Trafikverkets beslut upphävs så att vägen förblir allmän

**Andrahandsyrkande**:Beslutet upphävs och ärendet återförvisas till Trafikverket för kompletterande utredning

**Tredjehandsyrkande**: Staten förpliktar sig att stå för kostnaderna för en säkring av vändplanen (746.01) och för en uppgradering av vägsträckan Skandiavägens hållfasthet avseende tung industritrafik, alternativt för anordnandet av en alternativ väg för tung trafik till djuphamnen.

**Förstahandsyrkandet – Trafikverkets beslut upphävs**

**Vi hänvisar till följande omständigheter:**

***Vägsträckan har ett stort allmänt intresse***

Trafikverket anger som skäl till beslutet att den aktuella vägsträckan, som är 1 105 m lång, ’har främst funktion för den lokalt alstrade trafiken i Ellös’. Detta är emellertid inte korrekt.

Vägsträckan är huvudgatan i samhället Ellös som är beläget på nordvästra Orust. Postområdet Ellös omfattar ca. 2 000 personer. Sommartid ökar befolkningen till ca. 14 000 personer. Ellös är emellertid också ett centralsamhälle för hela västra Orust och vägsträckan har stor betydelse för infrastrukturen generellt.

Den aktuella vägsträckan har ett stort allmänintresse. Den betjänar inte bara lokalt alstrad trafik, men också ett stort antal människor som bor eller vistas på västra Orust samt industri- och hamntrafik. På vägsträckan och i anslutning till denna finns Orusts största, och enda handikappanpassade, badplats med hopptorn, västra Orusts enda bank, en offentlig vårdcentral, apotek, bibliotek, en stor skola, ett större äldreboende, daghem och församlingshem. Vid det som betecknas som ’vändplan’ finns en knutpunkt för sju busslinjer med ca. 35 avgångar per dag. Dessutom går vägsträckan längs en stor kommunal fritidsbåtshamn med plats för ca. 250 båtar och en stor gästhamn. Härutöver finns det i hamnen en lättillgänglig sjösättningsramp som är öppen för alla. Den är mycket populär och flitigt använd av fritidsbåtsägare på hela västra Orust och även av turister som, med en båt på släp, besöker denna del av Västkusten.

På vägsträckan finns det åtta helårsaffärer, inklusive en stor livsmedelsbutik, som också betjänar närliggande samhällen och ö-världen utanför Orust, samt fem ställen med matservering. I anslutning till vägen finns två utsiktsplatser som alla har fri tillgång till och Sveriges största fritidsbåtsvarv, Hallberg-Rassy AB.

Vid slutet av vägsträckan finns Orusts enda djuphamn och fiskberedningsindustrin Sweden Pelagic Ellös AB, samt en båttillbehörsaffär som också reparerar båtar. Här sjösätts de allra största fritidsbåtarna och många anrika större segelfartyg angör kajen och samlas där för sammankomster eller för byte av besättning och/eller gäster när båtarna är uthyrda.

Vägsträckan belastas inte bara av Orusts lokala busstrafik. Djuphamnen och en ångbåtsbrygga, där t.ex. linjetrafik med fartyget ms Byfjorden lägger till, alstrar också busstrafik för transporter till och från båtarna, se foto **bilaga 1**. Bussen som vid fototillfället skulle hämta passagerare från ms Byfjorden parkerade först på Skandiavägen (bild 1) och körde därefter till ångbåtsbryggan när Byfjorden hade lagt till (bild 2). Dessutom är det mycket vanligt med bussutflykter, sightseeing och privat turistande, där Ellös hamn är ett stopp.

När det gäller framtiden byggs fiskindustrin vid djuphamnen om – med stöd från EU - för 70 miljoner. Efter ombyggnaden kommer fabriken att kunna hantera 30 tons fisk/timme och man planerar för 480 tons per dag. Sweden Pelagic Ellös AB önskar sålunda 10-dubbla den tidigare produktionen, med kraftigt ökad trafikbelastning på den berörda vägsträckan som följd. Hand i hand med utbyggnaden av fabriken har Sweden Pelagic Ellös AB pågående samtal med Orust kommun om att få bygga en ny 180 meter lång brygga som skulle möjliggöra fiskleveranser från större fiskebåtar samt ytterligare utbyggnad av fritidsbåthamnen.

Ellös satsar också på turism. Den sista helgen i augusti varje år är Ellös centrum för en flytande båtmässa ’Öppet Varv’ då ett mycket stort antal utställare och flera tusen personer kommer till samhället. Såväl båtmässan som Ellös badplats finns med i reklamfilmen ”Orust – den stora ön i väst!”. Vid vägsträckan finns nya semesterbostäder, som öppnat i år. Vägsträckan betjänar också ett större hotell med konferensanläggning, som för tillfället är till salu. När aktiviteter kommer igång där kommer trafiken att öka ytterligare.

***Förslag till Trafikverkets kriterier för indragning av väg från allmänt underhåll och förändring av enskild väg till allmän – remissversion***

De 7 kriterier som ställs i rubricerade dokument, varav åtminstone ett ska vara uppfyllt för indragning, är följande:

1. Ny eller annan väg har övertagit den aktuella vägens funktion i vägsystemet

*Vår kommentar*: Det finns ingen väg som har övertagit vägsträckans funktion

1. Det finns redan ett tillräckligt tätt allmänt vägnät i området, - en omväg på tio minuter eller tio kilometer får tålas.

*Vår kommentar*: Det finns inget annat allmänt vägnät som betjänar sträckan eller någon sådan omväg som man kan ta.

1. Antalet trafikintressenter är mindre än 200 stycken

*Vår kommentar*: Samtliga fastigheter som är medlemmar i Ellös vägförening, ca. 640 stycken, skulle drabbas ekonomiskt då vägen på sikt inte klarar trafikbelastningen, vilket vi befarar. Samtliga dessa fastigheter måste därmed betraktas som trafikintressenter.

1. En allmän inrättning har upphört eller bedöms inte längre vara en viktigare allmän inrättning

*Vår kommentar*: Den enda allmänna inrättning som upphört är färjan mellan Ellös och Rågårdsvik. Denna färja blev nerlagd redan 1998. När det gäller trafiken i Ellös hade färjan endast marginell betydelse. Det handlade om en mycket liten färja, som endast tog några få bilar. Som illustration kan nämnas att en mindre lastbil en gång skulle åka med färjan. Resan skedde efter mycket tvekan från färjeledningens sida och utan andra fordon ombord.

1. Vägen har endast lokal eller kommunal betydelse

*Vår kommentar*: Som framgår ovanför finns ett stort antal allmänna inrättningar längs vägsträckan, inklusive intressen som inte bara är av stor kommunalt och regionalt intresse, t.ex. alla offentliga inrättningar inkl. en stor småbåtshamn med sjösättningsramp, men även av riksintresse, såsom en mycket stor fiskindustri, Sweden Pelagic Ellös AB, som önskar expandera markant, och Sveriges största småbåtsvarv, Hallberg-Rassy AB.

1. Vägen är kortare än 400 meter

*Vår kommentar*: Reellt handlar det om en väg som under sin sträckning byter namn ett par gånger, d.v.s. om 1105 meter väg (inkl. vändplan).

1. Vägen är inte öppen för allmän samfärdsel.

*Vår kommentar*: Vägen är öppen för allmän samfärdsel och dessutom starkt trafikerad. Enligt förslaget ska genomfartstrafiken vara minst 50 fordon/dag (lokal trafik räknas bort) för att kunna vara allmän. Med den enligt Trafikverket uppmätta trafiktätheten –som idag är ännu högre och måste förväntas att öka ytterligare – är det uppenbart att handlar om flerfaldigt fler än 50 fordon/dag som inte är genererad lokalt av de boende i Ellös.

Dessutom gäller enligt samma dokument från Trafikverket följande när det inte är kommunen som övertar ansvaret:

1. Indragningen får medföra högst ringa olägenhet för bygden för att vara genomförbar.
2. Om den framtida underhållsbördan väsentligt överstiger vad som är normalt vid enskild väghållning för jämförbara vägar är olägenheten som indragningen medför sannolikt mer än ringa.
3. Överlämnande av broar eller andra underhållskrävande byggnadsverk medför att olägenheten blir större.

*Vår kommentar*: Ansvaret för en sådan stor och högtrafikerad vägsträcka blir för stort och ligger utanför en lokal vägförenings kompetens. Olägenheten är inte ringa, snarare mycket stor. En indragning kan förväntas ge en underhållsbörda som väsentligt överstiger vad som är normalt vid enskild väghållning vid jämförbara vägar. Skandiavägen anses lokalt vara byggd med en undermålig grundkonstruktion på lerbotten och utgör därmed högst sannolikt en mycket stor framtida underhållsbörda, speciellt i skenet av en förväntad utbyggnad av den allmänna småbåtshamnen och en tiofaldig ökning av produktionen hos Sweden Pelagic AB. Om en ombyggnad av Skandiavägen är nödvändig innebär det tätspontning och pålning till en mycket hög kostnad, således medför vägsträckan en extremt stor olägenhet om den indras från allmänt underhåll, jfr. nedan avsnittet ’*Vägsträckans beskaffenhet - Skandiavägen’*.

Om den nuvarande vägen indras från allmänt underhåll föreligger också risk att Ellös vägförening, som väghållare, blir ansvarig för sättningsskador på husen runt vändplanen och Skandiavägen. Det är därför inte korrekt att ’indragningen medför högst ringa olägenhet för bygden’, som Trafikverket anger som skäl till sitt beslut.

Slutligen bör enligt Trafikverkets förslag indragning av allmän väg normalt inte genomföras om det innebär att vägen till en allmän inrättning övergår till att vara enskild väg.

*Vår kommentar*: I förslaget till kriterier upplyses att det inte behöver handla om en ’viktigare allmän inrättning’. Längs den aktuella vägsträckan finns de facto ett stort antal viktiga allmänna inrättningar.

Enligt de kriterier för indragning, som finns i rubricerade förslag, är det vår konklusion att vägen fortsatt ska vara allmän. Inte en enda av de 7 kriterierna kan anses uppfyllt och de kriterier som ställs upp för att vägsträckan ska fortsätta vara allmän är uppfyllda med råge.

Det kan tilläggas att vi har fått upplyst att den juridiska avdelningen vid Trafikverket har gått ut med centrala direktiv om att man ska vara restriktiv med att överlåta vägar med bussförbindelser. Som upplysts ovan finns det på den aktuella vägsträckan en knutpunkt för bussar med 7 busslinjer med 35 avgångar/dag.

**Sammanfattningsvis (förstahandsyrkandet)**: Beslutets grundlag är felaktigt eftersom vägsträckan uppfyller alla krav för att vara allmän. Beslutet måste därför upphävas.

**Andrahandsyrkandet - Beslutet upphävs och ärendet återförvisas till Trafikverket för kompletterande utredning**

**Vi hänvisar till följande omständigheter:**

***Delgivningen***

Delgivningen har skett genom kungörelsedelgivning med annonsering i Post- och Inrikes Tidningar. Även om detta inte är i strid med lagen, är ett sådant förfarande obsolet.

Alla vägföreningens medlemmar borde ha hörts i frågan eftersom konsekvenserna, som framgår nedanför, är mycket omfattande. T.o.m. har flera boende vid Rosenlundsvägen och Skandiavägen inte informerats och getts tillfälle att yttra sig. Däremot har personer som inte bor i området fått remissen. Det verkar som om Trafikverket har använt ett gammalt adressregister framtaget av Lantmäteriet. Ellös vägförening fick först beslutet den 26 juni efter att de själva kontaktat Trafikverket som en följd av att ordföranden hade hört ryktas att Trafikverket hade fattat ett beslut.

I beslutet hänvisar Trafikverket för övrigt till att Värmlands län har tillstyrkt indragningen. Orust ligger upplysningsvis i Västra Götalands län varför Värmlands läns synpunkter givetvis inte kan tilläggas betydelse. Vi kan emellertid se att rätt län har hörts i ärendet, så att det handlar om en felskrivning, men denna indikerar att beslutet har fattats i en hast. Detta följer också av att remissen blev utsänd i februari i år och beslutet fattat redan i juni. I detta sammanhang kan det var relevant att nämna att när Ellös vägförening hade årsmöte den 4 juni 2017 fick styrelsen mandat att ’arbeta vidare gentemot Trafikverket’. Föreningen hade nämligen fått den uppfattningen att frågan var föremål för utredning och att det också fanns tid till att vid behov kalla till ett extra årsmöte innan ett beslut fattades. Så Trafikverkets beslut var oväntat för alla.

Man kan också ifrågasätta att ett beslut med en mycket kort tid att överklaga utfärdas i semestertider. Det ligger i sakens natur att det är svårt, inte bara för enskilda att ta tag i ärendet, men också för vägföreningen att diskutera ärendet med kommunen när handläggarna är på semester.

***Trafikmätningarna***

I beslutet får man intrycket att de trafikmätningar som har utförts är aktuella. I verkligheten är den största trafikmätningen gjord för nio år sedan, (Rosenlundsvägen, år 2008). Som det framgår ovanför förväntas dessutom trafiken att öka markant, framförallt p.g.a. av hamn och industriutbyggnad samt nya temporära övernattningsmöjligheter.

***Del av vägsträckans beskaffenhet - Skandiavägen och vändplanen (746.01)***

Den aktuella vägsträckan går rakt igenom samhället. Början av Skandiavägen med vändplanen (746.01), ligger på tidigare havsbotten och Skandiavägen går längs småbåtshamnen som en förlängning av Rosenlundsvägen, likaledes delvis på tidigare havsbotten. Skandiavägen byggdes för 75 år sedan som en ersättning för två mindre vägar (Hantverkargatan och Trolleviksvägen), vilka leder till djuphamnen.

Ellös vägförening har med hjälp av Trafikverket och Riksarkivet försökt få fram ritningar och en konstruktionsbeskrivning när det gäller Skandiavägen. Detta har emellertid inte visat sig vara möjligt. Ingen dokumentation finns tillgänglig. Äldre Ellösbor har berättat att det tidigare fanns en stig längs vattnet på berg och flacka uppodlade marker, använd för gångtrafik, där Skandiavägen är idag. Sedan byggdes Skandiavägen genom att man för hand sprängde bergsknallar som fanns vissa ställen i havskanten längs viken. Sprängstenen från dessa – samt från gärdsgårdar – användes framförallt för att fylla upp i leran mellan bergsknallarna. Därpå vilar Skandiavägen. Den första Skandiavägen var färdig 1942, jfr. **bilaga 2,** ett utlåtande avLennart Johansson. Senare har vägen breddats mot havet, sannolikt p.g.a. att man började transportera bilar med färjan mellan Ellös och Rågårdsvik, ca. 1962-63. På utsidan/havssidan finns nu också en parkeringsfil och en gräsplan, som anlades i samband med att fritidsbåthamnen färdigställdes ca. 1980. Skandiavägens fundament är således delvis sten på berggrund, delvis sten som ligger i en lerbotten. Ju längre Skandiavägen är utbyggd i viken, ju större del av vägen måste förväntas ligga på lerbotten. Trots att sannolikt stora delar av Skandiavägen ligger på lerbotten är den, såvitt vi vet, varken pålad eller tätspontad, jfr Skandiavägen, trolig profil & troliga berg- och lerbottenförhållanden**, bilaga 3-4**.

Detta svarar inte alls till hur en väg byggs idag, och framförallt inte när man ser till dagens transporter på den aktuella vägsträckan. I hus i vägens närhet, som inte ligger på berggrund, känns skakningar när tunga lastbilar passerar förbi. Detta tyder på att stenarna under vägen ännu inte har nått botten. Det finns också sättningsskador i närliggande hus, som misstänks bero på skakningar genererade av tunga lastbilar till och från djuphamnen och fiskindustrin. Vägen har på ett par ställen tydliga sättningar.

För en del år sedan sviktade marken i början av Skandiavägen och vägen var på väg att glida ut i riktning mot havet. Förskjutningen var så våldsam att ett nytt avloppsrör gick i sönder och avloppsvatten trängde upp genom asfalten. Trots att man spontade med järnrör är vägen fortfarande inte helt plan på det aktuella stället. Man kan tydligt se en svacka i vägen. När det gäller hur svåra bottenförhållandena är ska vi också hänvisa till att kajen som hör till den äldre delen av djuphamnen har sjunkit så att den nu består av en lång svacka; på mitten är den 1,6 meter djup.

När den nuvarande fritidshamnen byggdes önskade man ha en gångbrygga längs hamnen, men detta var inte möjligt p.g.a. rasrisken. Ingenting får anläggas utanför Skandiavägen. Gräsmattan på utsidan av vägen, som sannolikt primärt består av muddringsmassor från hamnen, fungerar som en viss säkring av Skandiavägen. Därför har alla förslag om att bygga sjöbodar eller anlägga parkering där avslagits.

Generellt gäller att havsbottenförhållandena är svåra för byggnation i Ellös. T.o.m. en liten gångbana längs havet ansågs vid myndighetskontroll inte kunna säkras p.g.a. de svåra bottenförhållandena i området. P.g.a. att havsbottnen i området består av djupa lerlager finns det också av den anledningen orsak att räkna med att Skandiavägens fundament är undermåligt.

På den tidpunkten när Skandiavägen byggdes hade lastbilarna helt andra dimensioner och var konstruerade för transporter av en helt annan typ, de transporterade en bråkdel av den vikt som dagens lastbilar transporterar, jfr. **bilaga 5**. Transporterna var också mycket färre p.g.a. en mindre produktion och att fler transporter skedde sjövägen, också från fabriken, än idag. Dagens fritidsbåtar som transporteras till och sjösätts från djuphamnskajen är också betydligt större och tyngre än de var då Skandiavägen byggdes.

Man kan inte förvänta att Skandiavägens fundament i längden kan klara dagens transporter, och tyngden av dessa. P.g.a. fiskindustrins och hamnens utbyggnadsplaner kan Skandiavägen förväntas bli ännu hårdare trafikerad och belastad. Det ska bemärkas att de allra tyngsta transporterna av naturliga skäl sker från fiskindustrin i djuphamnen, d.v.s. på havssidan av vägen. Det innebär att belastningen är hårdast på den del av vägen som man måste räkna med har det sämsta fundamentet. Sannolikt krävs att Skandiavägen, för att klara den hårda belastningen, byggs om helt. Ellös vägförening har i sitt yttrande den 13 mars 2017 hänvisat till att Skandiavägen måste tätspontas och pålas eftersom den är instabil. Detta innebär i praktiken att en helt ny väg måste byggas.

I Trafikverkets kommentar till Ellös vägförenings yttrande upplyses att ’*Skandiavägen har stämts av med avdelningen Underhåll och det finns inga indikationer på att vägen idag bitvis börjat rasa och föranleder då ej en sådan standardhöjande åtgärd. En sådan omfattande åtgärd genomförs av staten endast vid nybyggnation*.’ Det är korrekt att kommunen beklagligtvis meddelade att den inte hade något att erinra mot att vägen indrogs**, bilaga 6**. Detta yttrande vilseledde givetvis Trafikverket. Orsaken till kommunens bristfälligt förankrade yttrande var sannolikt okunskap p.g.a. personalomsättning i kommunen. Vi utgår dock ifrån att Trafikverket liksom vi undersökte vad det fanns av dokumentation för Skandiavägens konstruktion, när Ellös vägförening gjorde Trafikverket uppmärksam på att det kunde finnas ett allvarligt problem med vägen. Det är mot den bakgrunden förvånande att Trafikverket fattar ett beslut, utan att först göra en ordentlig undersökning av förhållandena när det gäller Skandiavägen.

Innan det kan beslutas om övergång av väghållningen bör en geoteknisk utredning göras som fastslår i vilket tillstånd Skandiavägen är och vilken trafik den kan tåla och därmed är ägnad för i framtiden.

Det är möjligt att det blir allt för kostnadskrävande att uppgradera Skandiavägen så att den blir tidsenlig och kan klara dagens och framtidens tunga transporter. Uppskattningsvis kommer kostnaden för en sådan väg – en sträcka på ca. 200 m – uppgå till 25-50 miljoner kronor. Det kan därför bli aktuellt att utreda alternativa transportvägar till och från djuphamnen där fiskindustrin ligger och där stora båtar sjösätts. Ca. 200 meter nordost om djuphamnen ligger ett nyetablerat och ännu obebyggt industriområde med egen infartsväg direkt från väg 770. Hantverkargatan och Trolleviksvägen förbinder djuphamnen med detta nya industriområde, men dessa vägar är för närvarande inte anpassade för tung trafik.

Om transporterna kan ske via det nya industriområdet istället för genom hela samhällets huvudstråk skulle det innebära ett lyft för Ellös samhälle som helhet. Samhällets attraktion för turister skulle öka. Vägsträckan är också olämplig, framförallt för tung trafik, eftersom många utfarter från husen utmynnar direkt i Rosenlundsvägen och Skandiavägen. Olyckor har hänt. På Skandiavägen finns inte mindre än 7 sådana utfarter direkt till vägen, utan trottoar. Eftersom husen ofta ligger högre än vägsträckan finns det också hustrappor som leder direkt ut på Skandiavägen. Det är också otidsenligt att låta tung industritrafik köra hela vägen igenom ett samhällets huvudstråk.

Långsiktigt är det inte heller en bra investering att bygga om Skandiavägen för tung trafik eftersom vägens framtid är osäker. Vägen ligger mycket nära havsvattennivån. Även enligt de mest optimistiska prognoserna angående stigningen av havsvattennivån innebär detta att vägen ligger i nivå med havet år 2100. I detta sammanhang kan nämnas att kommunen har gjort en utredning ang. översvämningsproblem. Myndigheten för Kris och Beredskap är redan engagerad i ett projekt för att skydda mot översvämningar i Henån och nästa projekt kommer att vara Ellös. Se **bilaga 7**, en bild av vändplanen i slutet av Skandiavägen och dess sjösättningsramp vid ett av årligt återkommande högvattnen.

Frågan vilken eller vilka vägar som ska användas för de tunga transporterna till djuphamnen måste nödvändigtvis vara löst innan vägsträckan kan övergå till att vara enskild väg.

***Enskilt huvudmannaskap***

Det faktum att Orust kommun inte är egen väghållare utan har enskilt huvudmannaskap i sina planer och förvaltningen därför överlåter ansvaret till den befintliga vägsamfälligheten, Ellös vägförening, gör det ännu viktigare att frågan utreds ordentligt innan en eventuell övergång. Staten kan inte lägga en sådan uppgift, som övertagandet av den aktuella vägsträckan är, på en liten förening. Föreningen, som drivs på ideell bas, har inte kapacitet till att klara detta. Det kommer att vara ännu svårare än idag att få styrelseledamöter som är villiga att påta sig ett sådant ansvar. Ansvaret blir helt enkelt för stort.

En vägförening som inte mottar statsbidrag kan i och för sig som enskild väghållare besluta om att vissa slags fordon är otillåtna. Ett förbud får gälla fordonets största bredd, längd eller vikt, d.v.s. man kan t.ex. besluta om ett begränsat axeltryck. Problemet är emellertid att de som kan förväntas att förorsaka skador – d.v.s. framförallt fiskindustrin - automatiskt är med i vägföreningen. Den som har andelar i vägen har – mycket logiskt - i princip alltid rätt till tillträde för sina transportbehov.

**Sammanfattningsvis (andrahandsyrkandet)**: Beslutets grundlag är delvis felaktigt, delvis otillräckligt. Beslutet bör därför upphävas och ärendet sändas tillbaka till trafikverket för ytterligare utredning.

**Tredjehandsyrkandet - Staten förpliktar sig att stå för kostnaderna för en säkring av vändplanen (746.01) och för en uppgradering av vägsträckan Skandiavägens hållfasthet avseende tung industritrafik, alternativt för anordnandet av en alternativ väg för tung trafik till djuphamnen.**

**Vi hänvisar till följande omständigheter:**

Om Regeringen väljer att inte upphäva Trafikverkets beslut är det första som måste ske en geoteknisk undersökning av Skandiavägen och vilka alternativa vägmöjligheter som finns till djuphamnen. Staten måste åtaga sig att stå för kostnaderna och arbetet med detta. Staten måste också stå för eventuella investeringskostnader när det gäller Skandiavägen/ alternativt för anordnandet av en annan väg för tung trafik till djuphamnen.

Alla åtgärder måste vara vidtagna innan ett överlåtande. Det är vår uppfattning att det inte är hållbart och korrekt att ansvaret för en vägsträcka rakt igenom ett litet samhälle som, helt otidsenligt, belastas med mycket och tung trafik, överlåts på en enskild vägförening.

Om Skandiavägen har uppgraderats så att den blir tidsenlig och ändamålsenlig eller en annan transportväg för tung trafik till djuphamnen har etablerats motsätter vi oss inte att vägsträckan indras från allmänt underhåll.

**Sammanfattningsvis (tredjehandsyrkandet)**: Om beslutet inte upphävs ska staten förplikta sig att bära kostnaderna för en geoteknisk undersökning av Skandiavägen. Staten ska också förplikta sig att stå för allt arbete och alla investeringskostnader för de åtgärder som bör vidtas för säkring av vändplanen (746.01) och för en uppgradering av vägsträckan till den nivå som är nödvändig för dagens belastning och den belastning som kan förväntas inom överskådlig framtid, alternativt ska staten förplikta sig att stå för kostnaderna för anordnandet av en alternativ väg för tung trafik till djuphamnen innan vägsträckan indras från allmänt underhåll.

Mot bakgrund av att vi befinner oss i semestertider och den korta tidsfristen för överklagande **anmodar vi om** **anstånd** för att inkomma med kompletteringar.

Ellös vägförening

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Hans Pernervik

Glimsås 1:238

Fastighetsägare (tillika styrelseledamöter/suppleanter i Ellös vägförening)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Hans Pernervik Dan Wikström Tomas Harms Morgan Ström Ulla Wennermark  
Mark- och anlägg- f.d. lokförare Mark- och anlägg- Mark- och anlägg- Advokat  
ningsentreprenör ningsentreprenör ningsentreprenör

Glimsås 1:238 Huseby 1:43 Huseby 6:6 Huseby 1:47 Glimsås 1:172

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Henrik Hakemo Patrik Rafstedt Ulf Rydolfsson  
Båtbyggare Mark- och anlägg- Kommuntekniker  
 ningsentreprenör

Huseby 1:77 Glimsås 1:266 Glimsås 1:233

***Bilagor 1-7***