

Yxlö vägsamfällighet

Detta dokument handlar om Yxlö vägsamfällighet och innehåller dels en historik om vägen och fakta beträffande samfälligheten, dels en karta med lokala smånamn.

Vägen till Yxlö vägsamfällighet

Det här är historien om hur vår gemensamma väg, från Muskövägen till vändplanen vid brev-lådorna, sakta förvandlas från en lerig byväg för hästar och oxar till en riktig väg. Historien bygger på en intervju med två av Yxlö:s invånare Hasse Larsson i Johannesdal och Kåre Hagman, Hagmans fiskeläge, vilka bägge växt upp på ön. Hasse och Kåre har också varit framträdande i öbornas engagemang för att en riktig väg skulle komma att bli verklighet. Som intervjuare och skribent har jag valt att bearbeta och sammanställa intervjuerna i form av en berättelse. Både Hasse och Kåre har läst och godkänt innehåll och framställning.

Den här berättelsen är inte bara en historia om en väg. Det är också en historia om ett traditionellt svenskt bondesamhälles anpassning till den moderna tiden. Men det är också en berättelse om engagemang och samarbete för kollektiv nytta. Yxlö vägsamfällighet, nu och i framtiden, är Hasse och Kåre stort tack skyldiga för att vi fått möjlighet att dela deras historia.

Intervjun med de båda herrarna genomfördes den 5/9-2014 hemma hos Hasse Larsson på Johannesdal.

Att leva på Yxlö förr

Under 30-talet var det många som bodde på Yxlö, men sedan minskade antalet. Under 40- och 50-talet var invånarantalet som lägst. Det var Yxlö by som var starkast och där de flesta bodde. I byn var de många och stora familjer och det fanns fem, sex gårdar på rad med full uppsättning av djur och drängar.

Då fanns ingen väg. Det var en byväg i form av en gammal hästväg med lera och gropar vilka blev fulla med vatten när det regnat eller när snön smält. Man körde med hästar och oxar där eftersom det var så man tog sig fram. Skulle någon bykvinna föda barn så var hon tvungen att antingen ta sig med båt från ön eller att man hämtade en barnaföderska från fastlandet med båt. Fiskebönderna på Yxlö var ganska tidiga med att använda båtar med motorer, men det var inga stora båtar. En sådan båt finns fortfarande kvar och ligger på Muskö och ytterligare en vid Hagmans Fiskeläge.

Från allra första början tog man sig fram med segel. Hasse Larsson minns hur hans pappa Edvin berättat att de seglade till Vitså kvarn för att mala och få mjöl. På den tiden, i början av 1900-talet, handlade man tre saker: Salt, socker och kaffe. Allt annat hade man genom självförsörjning. I Nynäshamn var utbudet av matvaror dåligt på den tiden, det var bara några fiskebåtar som låg vid Svandammen, men gissningsvis kunde man nog hitta något i Ösmo. På vintern körde man med häst eller ox över isen eller så fick man låna en båt och ro. Men man höll sig på ön 90 procent av tiden. En del åkte till Lund som ligger norr om stora bron på Muskövägen. Långt senare, på 30- och 40-talet kunde man, om det var is på sjön, gå, ta sparken eller skidorna till Utterviken som var en väg in till Nynäshamn där det fanns möjlighet att handla lite. Om isen inte höll kunde man ta sig till Edwards holme och därifrån vidare.

Familjen Larsson i Johannesdal var länge de enda som hade telefon på ön. Familjen Hagman fick möjlighet att koppla upp sig på Larssons telelina. Ringde det en signal så var det till Larssons, ringde det två signaler så var det till Hagmans. I Johannesdal fanns då en omkopplingsdosa så att när det ringde till Hagmans behövde man koppla om med hjälp av dosan för att de skulle kunna ta samtalen. Det sägs att Johannesdal hade telefon redan 1905. Som barn på Yxlö gick man i folkskolan på Herrö. Så gjorde även Hasse och Kåre och folkskolan kallades skämtsamt "Herrö läroverk".

Försvaret och Musköbasen

Att den leriga byvägen så småningom blev en riktig grusväg är starkt kopplat till försvarets arbete med Musköbasen, tunneln ditöver och Muskövägen. Under 1950-talet började försvaret spränga i berget för själva Musköbasen. En kaj och en färjelinje upprättades då vid Alsnäset där försvarets egna fartyg och de som jobbade med sprängningarna fraktade material till Muskö. De flesta sprängningar gick bra utom en från Yxlöbro ca 150 meter mot Yxlö by. Inte så långt från det som kallas Silvertäppan. Sprängningen skulle ske efter midsommarhelgen under vilken det var ett förfärligt åskväder. Trots att ovädret sannolikt förstört laddningarna gjordes ett försök att spränga som misslyckades. Förberedelserna fick göras om under riskfyllda omständigheter som tog en väldig tid. Detta var en av de största sprängningarna som skulle genomföras och arbetet blev mycket försenat.

Silvertäppan och Yxlöskatten

Precis vid Schönningss kurva om man kommer från Musköhållet, på höger sida efter berget kommer en liten äng och där innanför ligger Silvertäppan. Man ser den inte från vägen. Den ligger inne i skogen mitt emot platsen där man brukar ha timmerupplägg. Det var där som Yxlösilvret hittades som nu är på museum.¹ Yxlöskatten sägs bestå av tre skatter varav två är funna. De sägs ha gömts i samband med Ryssarnas härjningar på ön 1719–1721. Om det finns en tredje skatt – är den ännu inte funnen.

Entreprenören som gjorde jobbet med alla sprängningar och tunnelbygget hette Bergendal och Höckert. Lite kuriosita är att firman jobbade i 18 år på löpande räkning med sprängningarna. Vad en sådan upphandling kan innebära vet de flesta av oss som byggt och bygger till våra fastigheter. Men i det här fallet gick det bra.

Kåre minns hur han som liten pojke var med om att det under ett par höstar kom två herrar från Fortifikationsverket² hem till familjen Hagmans. Herrarna skulle skjutsas till Muskö vid berget, Djupskåraberg, och de skulle ha matsäck som Kåres mamma fick ordna. De sägs ha valt att vara på Yxlö under höstterminerna för att det då var en mörkare årstid vilket gjorde att de inte syntes och märktes så mycket. Kåres mamma förmanade sin son att han absolut inte fick prata om det i skolan och inte heller med grannar. Kåre minns att farbröderna for runt och mätte på berg.

Även Hasse minns hur han, Albert Åkerström och Elis Pettersson senare också var ute och mätte på berg. Det var tillsammans med två ingenjörer som tillfälligt bodde på Herrö gård. Hasse hämtade och körde dem med båt och han minns att de sprang i berg i flera månader med måttband och pinnar. Men då var det inte längre hemligt.

Ungefär vartannat år under den här tiden var det personer ute på ön från Fortifikationsverket och satte pinnar här och där. Tanken med det var att det skulle uppföras stora broar till Muskö. Men försvaret sade så småningom nej till det. Det blev nämligen uppenbart att fienden lätt kunde spränga en bro. Militärens pansarskepp skulle antingen gå ut genom Horsfjärden eller ta vägen genom Gullboda. Risken fanns att de kunde bli instängda och det sa försvarsstrategerna nej till. Det var först efter tre stakningar och en idé om att dra det hela över Herrö som en general vid namn Magnell tog beslutet att en tunnel till Muskö var det bästa.

I den historiska försvarslitteraturen beskrivs att idén till Musköbasen uppstod när svenska officerare, precis innan andra världskriget bröt ut, befann sig i Tyskland och fick se U-båtshangarer i betong. Därefter började det svenska försvaret undersöka fler olika berg i Sverige. Så planen var från början att det skulle bli flera liknande baser som på Muskö.

Kåre berättar hur han började jobba med tunneln. Sprängningen började på Muskösidan och fortsatte sedan på Yxlösidan. På Yxlösidan var Hasse och öborna Kalle Lindgren och Albert Åkerström med och jobbade. Hasse

berättar att han körde båt och lastmaskin med materiel till och in i tunneln. I takt med att tunnelbygget fortskred, 1962, slog man ned pålar och byggde provisoriska träbroar för att sammanbinda Yxlö med fastlandet. En del material till tunneln behövde fraktas den vägen. Det dröjde naturligtvis innan det blev möjligt att köra med stora maskiner den vägen. Man började träbrobygget samtidigt på varje sida om det som nu är Yxlöbron. Under tiden för Musköbas-, tunnel-, och träbrobygget var det kanske inte så idylliskt på Yxlö. Ön skakade ideligen av sprängningar, och maskiner stod och surrade dag ut och dag in många år.

För och emot en ny väg – möte mellan gammalt och nytt

En före detta chef på Skogsstyrelsen, Ingemar Lindström, även släkt till Kåre som flyttat från Stockholm påpekade att det i samband med muskötunnelbygget borde vara dags att passa på att ordna så att det blev en ordentlig väg av Yxlö byväg. Av honom fick också Kåre hjälp att skriva en ansökan om bidrag för de bofasta hos Länsstyrelsen för iordningsställandet.

Om det behövdes en ny väg eller inte rådde det delade meningar om på ön. Kåre minns hur Hilbert Pettersson i Yxlö by var stark motståndare och sade: ”Nej du pojke, någon ny väg, det ska du inte få!”. Så småningom tillfrågades i alla fall en lantmätare om det var möjligt att ordna med en väg. Dagen kom då lantmätare Mogensen skulle dyka upp och många öbor var samlade. Motsättningarna för och emot en väg var uppenbara. Mogensens idé var att lägga vägen mitt i Yxlö by så att två markägare på var sida om den tilltänkta vägen skulle bli tvungna att avlåta en bit mark. Vägen skulle därmed ha gått mer söder ut än vad den slutligen kom att göra. Lantmätare Mogensens förslag vann inte vägmotståndarnas bifall och det blev nej på direkten. De som motsatt sig den nya vägen ansåg att: ”om det nu nödvändigtvis skulle bli en väg, så skulle den dras via Fränsviken och sen komma tillbaka till Johannesdal”. Mogensen ville ta hänsyn till alla förslag och när Hilbert föreslog en gemensam promenad för att se över Fränsviksförslaget så gick han med på det. Lantmätaren, som var klädd i lågskor och kostym, fick med sig Hilbert och Ingeborg Pettersson från Yxlö by på promenaden, medan flera av de andra byborna beslöt sig för att inte gå med. Vägen ner till Fränsviken var lerig, blöt och kall i hösttider. Efter denna promenad fick Kåre ett brev från lantmätaren som beskrev att de varit ute och tittat och att han ville ha ett nytt möte. Det nästkommande mötet om vägen genomfördes därmed i Ösmo dit alla öbor utefter byvägen blev kallade.

Till det mötet hade nya motståndare till vägen engagerat sig och började opponera sig. Denna gång var det inte invånare i Yxlö by utan invånare längst ute på Talludd. De hävdade att det inte behövdes någon väg, vilket för vägentusiasterna var en smula provocerande eftersom Talluddsborna sannolikt skulle komma att ha nytta av och bruka vägen mest av alla. De bodde ju längst ut på ön. Argumentet för de flesta motståndarna var att man tog båten om man skulle någonstans. ”Det hade man gjort i alla tider och det skulle man minsann fortsätta med!”

En del motsättningar mellan gamla och nya markägare och mellan bofasta och sommargäster tog sig uttryck i direkta provokationer. På den gamla byvägen fanns flera grindar, eftersom vägen löpte genom beteshagar. 1961-62 börjar det i alla fall, när det var torrt och körbart, rulla bilar på den gropiga vägen, minns Hasse:

”Det var ju grindar hela vägen så det var ju det som några reagerade på, det går ju inte att ha dem på en bilväg, liksom. Och det kördes ju en hel del på vägen i alla fall och en del stängde väl inte grindarna efter sig. Det är klart att det blev en intressekonflikt mellan det nya och det gamla. Men markägarna var kanske inte så smidiga dom heller. Men det är klart att dom kände motstånd mot att den nya tiden skulle förändra och påverka deras betesmarker.

Kåre tillägger:

”Precis när man ska gå ner för Brinkbacken, där till höger går det ju som en stig rakt framåt. Det var dåvarande vägen. På hela vägen var det nog uppåt en nio grindar och jag minns att det vart diskussioner som sjutton om det där. Ofta var korna precis där familjen Thenor Årström har sitt hus där korna också handmjölkades. Bybor var ofta ute och skällde på några av sommargästerna, att de skulle ge sjutton i att slarva med att stänga grindarna. I gengäld passade bilförarna på att tuta de gånger de stängde grindarna efter sig vilket medförde att korna blev rädda och hinkar och mjölk flög.”

Den gamla vägen på vintern – hårt arbete och Hasses kreativitet

Som vinterväg var den gamla hästvägen ett riktigt elände, och inte blev det bättre när den moderna tidens maskiner började ta sig fram på den. När en av byborna skaffat öns första traktor med stora järnhjul med piggar på, då såg hästvägen ut som den var nyharvad. Hasse Larssons pappa köpte också han en sådan traktor på auktion. Men när Hasse tog över skaffades det gummidäck till maskinen. Den lilla byvägen var ett riktigt äventyr i vinterväder, minns både Hasse och Kåre. När snön kom fanns inga plogtillbehör till Hasses traktor. En vinter kom massor med snö. Hasse fick då en snilleblxt och kom på att han kunde ta en dörr och fästa på diagonalen framme på traktorn. Sagt och gjort, med dörren som snöblad plogade han sig fram så att det i alla fall gick att gå på vägen. Dörrplogen kördes från vändplanen vid brevlådorna ner till båthamnen i Pålviken och upp igen på andra sidan Pålviken vidare till infarten till Hagmans fiskeläge.

Den vintern snöade och blåste det från Byviken upp mot Enkullen så att Kåre, Hasse och ö-bon Lennart Lillevors fick hjälpas åt att handskotta för att det skulle vara möjligt att ta sig fram och komma i väg och handla. Det hade blåst upp så mycket snö att man fick hjälpas åt att skotta framför dörrplogen. Det slutade med att de unga herrarna, trots stor ansträngning, fick se sina begränsningar och ge upp. Men så fick de tag på en sotare som jobbade på Muskövägen som hade både traktor och plog och han kunde hjälpa till. Den hjälpsamme sotaren körde ned vid Schönnings verkstad, eftersom det var genom byn som vägen gick då. När plogen sakta plogar sig fram i byn for plötsligt Hilbert i byn ut genom ytterdörren arg och högljudd och förmedlade att sotarn minsann inte skulle komma där och köra

sönder grindar och allting. ”Någon plogning, det skulle han inte ha!”. Senare skulle det visa sig att han skulle be sotaren ploga lite till så att han kunde komma åt mer hö åt sina djur.

Beslut om en ny väg – en markägare bjuder till lite extra

Det blev så ytterligare ett möte om en ny väg, denna gång förlagt i Ösmo. Då fattades det beslut om att den nya vägen faktiskt skulle göras. Lantmätare Mogensen förmedlade att det skulle kosta en fruktansvärd massa pengar att dra vägen via Fränsviken. Beslutet att det skulle bli en väg var nu alltså i alla fall fattat och lantmätaren skulle återkomma med en kartritning med ett förslag på hur den skulle dras. Under mötet i Ösmo frågade Mogensen om det skulle bli en vägsamfällighet eller en vägförening. När mötesdeltagarna frågade om skillnaderna berättade han att en vägsamfällighet enbart behandlar frågor om vägen och inget annat. I en vägförening får man ta in andra frågor som rör de boende om man till exempel vill anlägga en ny badstrand eller liknande. Kåre minns att alla på mötet var rörande eniga om att Yxlö byväg skulle bli en vägsamfällighet som bara behandlar frågor om vägen. Efter alla konflikter som följt i spåren av vägens uppförande kände man att det var ett bra beslut.

När det nya vägförslaget var klart och förmedlats till markägarna blev det åter igen stopp från en av markägarna i byn som vägrade att avstå från en del av sin mark. Då var det nära att både Kåre och Hasse gav upp. Men så kom ytterligare en markägare till undsättning. Louise Glebing som bodde i gula huset nere vid Byviken med sin mamma, Olga Martin, erbjöd att man skulle få ta en del av deras mark. Louise och hennes mamma räddade på så vis hela vägprojektet. Därefter skapades ett prospekt på en ny väg. Sven Jonsson som var sommarboende på ön, hade jobbat en hel del med vägar i andra kommuner och i Stockholms stad. Han var därmed erfaren och kunde stötta öborna i processen att planera för vägen. Kåre och Hasse var tacksamma över det stödet eftersom de inte själva hade kunskapen för att komma till rätta med kartritningar.

En kartritning började så småningom ta form. Den sista striden om vägen var dock ännu ej avklarad.

Det tog ungefär ett år för ritningen att bli accepterad av majoriteten av byborna. Med lantmätarens förtroende i ryggen skulle så ritningen lämnas in till Enskilda vägar. Men under tiden som byborna arbetat med ritningen hade man hunnit byta chef på Enskilda vägar. Detta innebar att ingenjören från Enskilda vägar gjorde ett besök på Yxlö för att se vad ritningarna som inkommit skulle innebära i verkligheten. När mannen kom ut och tittade på stakningarna så utbrast han: ”Nej, det här går inte! Med en kurva på Muskövägen så nära kan man inte ha en utfart!”. Man försökte då övertala ingenjören med argumentet att det ändå var så pass god sikt. Men ingenjören stod på sig och beslöt att utfarten skulle flyttas ca 60-70 meter norrut. Resultatet av den justeringen är den skarpa böj innan utfarten på Muskövägen som går under benämningen ”Metkroken”. Ett antal bybor började nu strida för att den gamla smedjan som fanns där den nya vägen nu kröker sig vid det stora berget vid Yxlö by skulle finnas kvar som kulturarv, men de fick ge sig.

Så här efteråt säger Hasse:

”det nog var bra att det blev som det blev, för även om det är inte är någon skarp kurva på Muskövägen vid utfarten vid Schönningss verkstad, så är det ju i alla fall en kurva”.

Den nye chefen tillika ingenjören från Enskilda vägar ritade så om alltihopa så att utfarten flyttades. I och med detta blev det nödvändigt att spränga en hel del i berget precis mitt i det som nu är uppfarten till utfarten. Hasse minns hur han stod på berget under vintern, han tror att det var 1963, och borrade i berget då han vid det tillfället arbetade åt Brottby schakt som genom att lämna anbud fått grovjobbet med vägen. Kostnaden var ca 100.000 – 130.000 kronor. Ö-bon Sven Jonsson, som varit hjälpsam i arbetet med att få fram ritningar och stakning, var noga med att påpeka att de nu behövde vara uppmärksamma på att grovbanken i vägen gjordes utav sten. Man kontaktade då Fortifikationsverket för att få tillstånd att ta sprängsten från tunneln som hade körts ut och lagts vid vägen ned mot vassen utanför tunneln. Entreprenören fick tillstånd att ta sten därifrån. När arbetet med grovbanken hade nått platsen ungefär vid Johannesdal 40 och 41 så började tillgången på sprängsten att ta slut. Nu blev man oroliga: ”Hur sjutton skulle det nu gå?!” Tillsammans med Sven Jonsson tog Kåre och Hasse sig ned till platsen där entreprenörerna hittills hade hämtat sten. Problemet var nu egentligen inte att stenen var helt slut. Problemet var däremot att entreprenörens lastmaskin inte hade en tillräckligt lång arm för att nå sten som låg lite längre ned i vassen närmare vattnet. Det fanns också risk för att entreprenörens lastmaskin skulle sjunka i dyn om han åkte för lång ut. Det blev dock möjligt att få tag i lite mer sten till sista biten och det blev en grovbank som höll. Kåre berättar att man ser att det sätter sig på några ställen på vägen till själva vändplanen. Men det är alltså ett resultat av att det blev lite ont om sprängsten på slutet.

När det så var dags för ingenjören att komma för att besiktiga den nya grusvägen 1964 gick han hela vägen upp till Muskövägen tillsammans med Kåre, Hasse och Sven Jonsson. Kåres upplevelse var att ingenjören var särskilt nöjd med ”Metkroken” före utfarten: ”Det är bra det här!” sa lantmätaren. Kåre minns att Sven ville visa lantmätaren att det faktiskt hade blivit en bra utfart även med det första förslaget, i kurvan, och bad honom följa efter honom för att se själv. Ingenjören undanbad sig detta och sa: ” jag pratar inte med tekniker”, sen vände han på klacken och började gå vägen tillbaka.

”Metkroken” blev från första början väldigt smal och har därför breddats vid två tillfällen. Det fanns till exempel inte en chans för långgradare att komma in där i samband med att nya och gamla ö-bor började bygga hus på ön.

Inga stora incidenter har tack och lov inträffat på vägen

Hasse och Kåre minns endast en lite större händelse på den nya vägen. Försvaret var ju länge mycket aktiva i och runt om Yxlö. De satte upp sina mobiliseringsförråd lite var stans och ett sådant står på den privata vägen ned till båthamnen på höger sida. Både hemvärnet och försvaret

skulle förvara både vapen och ammunition i stora betongbunkar i sådana skjul. Efter att de kört ut en sådan bunker till skjulet en höst märktes under efterföljande vår, under vårmältningen, att något inte stod rätt till. Precis vid Enkullen ligger en vägtrumma. På våren rinner ju en hel del vatten uppifrån Bybacken ner till vassen nere i Byviken. Plötslig hade vattnet börja svämma över på vägen och det visade sig att trumman blivit krossad. Kåre berättar att han tänkte att: ”Jaha, då får vi gräva upp den!” Men Sven Jonsson hejdade Kåre och tog kontakt med Fortifikationsverket som grävde upp trumman och lade dit en ny. Då var det ju fortfarande bara grus på vägen. Vägen asfalterades först på 2000-talet.

”Men lite dikeskörningar har det ju varit också, så man har fått hjälpa till med traktorn ... men det hör ju till”, säger Hasse.

I slutet av intervjun

Herrarna Kåre Hagman och Hasse Larsson sitter med var sin kaffekopp och skrattar tillsammans. Kåre tittar på Hasse och säger:

”Sen var det ju så roligt med sommarfolket som tidigare sagt att de aldrig skulle använda bil och bara fortsätta att åka båt. Deras barn och ungdomar hade ju hunnit växa upp när grusvägen var klar och godkänd 1964, och de hade ju bil. Men, det blev en bra väg, det blev det, Hasse!”

Hasse svarar:

”Ja, det blev det! Och våra gemensamma slyröjningar var ju roliga, då träffade man ju alla. Och hur många gånger har vi inte ringt till varandra du och jag, Kåre, och pratat om vägen? Om isgata, sandlådor, vägpinna, plogning ... ja allt mellan himmel och jord!”

Kåre:

”Javisst, och jag minns när vi sandade första gången. Då sandade vi ju i backarna främst, i Bybacken och Brinkbacken. Då ringde en av byborna och skällde ut mig och undrade vad jag höll på med. Han skulle köra ved med häst och kälke och det tog ju stopp då, så klart. Vi har mycket att tacka Sven Jonsson för att det gick så bra med vägen som det gjorde. Och vi har ju fått beröm varje år av Enskilda vägar att vi har en bra väg och att vi sköter den bra.”

1964 blev Kåre Hagman vägsamfällighetens första ordförande och ordförandeskapet varade i 33 år. Att vi har en så fin vinterväg trots vissa vintrar med massor med snö kan vi fortfarande tacka familjen Larsson för. Dock har plogens förare bytts ut från Hasse Larsson till Hans-Einar Larsson och plogningen sker sedan länge utan dörr som plogblad.

*Av Anne-Lie Vainik, Yxlö vägsamfällighet 2014
Intervjuare, textbearbetare och ö-bo.*

1. Forskning på det så kallade Yxlösilvrets ursprung och historia har gjorts av Anders Bergstrand. Hans originalstudie finns tillgänglig separat.

2. Fortifikationsverket är en av Sveriges största fastighetsägare, som har regeringens uppdrag att se till att Försvarmakten har väl fungerande anläggningar, mark och lokaler för sin verksamhet.



Hasse Larssons kusiner trotsar väder, vind och gammal hästväg och tar sig som första bilburna besökare ända fram till Johannesdal.

Fakta om Yxlö vägsamfällighet

Ändamål

Yxlö vägsamfällighet är en samfällighetsföreningen och lyder därmed under lagen om förvaltning av samfälligheter (SFS 1973:1150). Dess syfte är att förvalta den väg som ägs av samfälligheten.

Medlemmar

Medlemmar i samfälligheten är ägare till de fastigheter som ingår i samfälligheten. Vilka detta är och deras andelstal fastställs av Lantmäteriet. Reparation av skador på vägen skall bekostas av den fastighet, vars transporter har orsakat skadorna.

Styrelsen

Styrelsen, som utses av stämman, är föreningens verkställande organ. Styrelsens uppgift är att se till att vägen förvaltas enligt anläggningsbeslutet, samt i övrigt följa stadgar och stämmobeslut. Bland styrelsens uppgifter ingår att se till att en årlig föreningsstämma genomförs. Styrelsen ska vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa.

Finansiering

För att bekosta underhåll och förnyelse av vägen kan föreningen ta avgifter från medlemmarna samt uppta lån. Vilken avgift medlemmarna ska betala beror av föreningens kostnader och vilket andelstal fastigheten har. Avgifternas storlek beslutas på föreningsstämma. Varje år avsätter föreningen pengar till en underhålls- och förnyelsefond. Medel ur fonden används vid underhåll och förnyande åtgärder.

Inträdesavgift

Nybildade fastigheter som inträder i samfälligheten skall betala en inträdesavgift.

Kontakt

Aktuella handlingar och kontaktinformation finns på www.korta.nu/yxlo och hos styrelsens ledamöter.

