

Göta Kanalbolaget hotas av stämning

Loddbby Betong förbereder en stämning mot Göta Kanalbolag. Bolaget har låtit sätta upp vägs skyltar som anger maxvikter på bron, vilket förhindrar betongföretagets transporter.

Sedan januari står betongstationen stilla.

Att köra via Evalund-Hagsätter går inte, där tillåts bara fyra tons vikt - och det blir drygt 2,5 mil omväg tur och retur i samband med leveranser mot Söderköpingshället.

- Det här tär på privatekonomin. Tre och en halv månads stillestånd är lång tid, och räkningarna låter inte vänta på sig, säger Claes Wiede som tillsammans med Peter Israelsson driver Loddbby Betong.

- Vi kan bara beklaga att de här omständigheterna försvårar kundkontaktarna. Kan vi inte leverera "på minuten" vänder sig kunden till någon annan betongstation, säger Peter Israelsson.

>Byggd med statsbidrag

Bron byggdes, med hjälp av statsbidrag, av vägsamfälligheten 1972.

Sedan förra året gäller åtta tons axeltryck, eller totalvikt på 16 ton, över bron.

Kanalbolaget lät sätta upp maxviktskyltarna då belastningsskador upptäckts - och en fullastad betongtransport väger 26 ton.

Loddbby Betong vägrades senast i november brodispens.

Kanalbolagets ombud, Landahl Öhman Advokatbyrå i Stockholm, besvarade dispensansökan så här:

"Kanalbolaget har låtit tunga transporter befara bron, men har sedan det uppkommit väsentliga skador, genom att brofundamentet sjunkit, sett sig nödgat sätta krav på viss högsta axeltryck och totalvikt. Kanalbolaget kan med hänsyn till säkerheten inte ge dispens från detta".

Svaret avslutades:

"Kanalbolaget ser det inte lämpligt att nu diskutera utredning om vad som skett eller om bron verkligen är skadad av tung trafik. Kanalbolaget har konstaterat att så är fallet på ett mycket uppenbart sätt".

>Dörren stängd

- Efter det svaret anser vi att Kanalbolaget har stängt dörren för oss, säger Peter Israelsson.

Loddbby Betongs ombud, advokat Hans Kindstrand i Norrköping, uppmanar i en inlaga Kanalbolaget att ta bort skyltarna:

"Ni har sommaren 2006 förbjudit tung trafik över bron och även satt upp skyltar för att förhindra överfart med tung trafik. Förfarandet innefattar enligt min bedömning en otillåten besittningsrubbing. Oavsett om den hittillsvarande nyttjanderätten gäller tills vidare eller för all framtid, och oavsett om vederlag för upplåtelsen utgått eller ej, skall min huvudman beredas skäligt rådrom innan Ni äger rätt att stänga bron för trafik som genereras av min huvudmans fastighet. Ni kan inte ensidigt, utan uppsägning, bringa nyttjanderätten att upphöra".

Kindstrand fortsätter:

"Jag får sålunda anmoda Er att genast vidta rättelse och undanskaffa de skyltar som förbjuder den trafik som behövs för rättsenlig användning av min huvudmans fastighet. Om rättelse inte sker, eller om Ni inte senast måndagen 2 april 2007 inkommit med godtagbar förklaring, är min huvudman oförhindrad att vidta de rättsliga åtgärder som erfordras för att åstadkomma rättelse. Ekonomisk skada som min huvudman lider i anledning av brostängningen är Ni enligt min bedömning skyldig att ersätta".

>"Skärp tonen"

Vägsamfälligheten och Loddbby Betong begär också i en skrivelse till kommunstyrelsen att Söderköpings kommun skärper tonen mot Göta Kanalbolag, så

att en dialog parterna emellan kan komma igång, och att kommunen dessutom ger ekonomiskt stöd i samband med den nya vägförrättningen.

Fakta

1996 ville Claes Wiede och Peter Israelsson starta en betongstation på Hamra industriområde i Söderköping, men kommunen tillät inte etablering där. I stället köpte företaget 1998 privat industrimark i Loddby och bildade Loddby Betong. Loddby-Evalunds vägsamfällighet ställde som villkor att betongtransporterna skulle gå via kanalbron i Loddby för att inte belasta övriga vägsträckan.

2002 togs anläggningen i bruk och transportererna tog vägen över bron. I juni 2006 stängde Göta Kanalbolag Loddbybron för betongtransporterna, med hänvisning att bron skadats av för tung belastning, och hävdade samtidigt att bron var att betrakta som enskild mark.

Som stöd för detta hänvisade Kanalbolaget till ett förrättningsprotokoll från 1983. En förrättning som gjordes för att reglera nyttjandet av vägen och bron. Förrättningen slutade i oenighet, men nu är en ny förrättning på gång för att klargöra om själva bron tillhör vägsamfälligheten eller Kanalbolaget.

Kanalbolaget äger en del av vägen vid bron, övriga sträckan tillhör vägsamfälligheten och en privatperson äger en mindre bit vid bron.

Henrik Johansson 0121-100 44 henrik.johansson@nt.se



Förargelsens bro... Kanalbolaget, som hävdar att det äger bron, hindrar Loddby Betong att köra över bron, vilket ställer till problem för företaget. Från vänster: Peter Israelsson, Hans Samuelsson (ordförande i vägsamfälligheten) och Claes Wiede. Foto: HENRIK JOHANSSON